

Andrzej Gaberle

ALKOHOL A WYPADKI DROGOWE W POLSCE W LATACH 1975—1984

I. UWAGI WPROWADZAJĄCE

Wypadki drogowe to — oprócz szkód ekologicznych — nieunikniony koszt motoryzacji. Wykorzystanie sił przyrody, decydujące o postępie technicznym i wpływające na poziom zaspokojenia potrzeb społecznych, nie odbywa się za darmo. Siły te są „ślepe” i utrzymanie ich pod kontrolą stawia ludzi przed zadaniem, któremu nie zawsze mogą sprostać. Im powszechniejsze zaś posługiwanie się siłami przyrody, tym częściej kontrola nad nimi może spoczywać w rękach ludzi, którzy z racji swych cech somatycznych lub psychicznych albo przejściowej niedyspozycji nie są w stanie nad nimi zapanować;

Zagrożenia w ruchu drogowym związane są przede wszystkim z następującymi czynnikami : a) siły wyzwolone przez ruch pojazdów są znaczne; b) obsługa pojazdów wymaga specjalistycznych umiejętności oraz sprawności psychofizycznej, c) złożoność i zmienność sytuacji na drodze wymagają nieustannego dostosowywania do nich swego zachowania. Stąd też na sieć dróg spojrzeć można jako na „obszar zwiększonego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzkiego”, co wymaga wprowadzenia zabezpieczeń redukujących to zagrożenie do społecznie akceptowalnych rozmiarów. Zabezpieczenia te są różnorodne, lecz przedstawianie ich systematyki nie jest w tym miejscu potrzebne. Z punktu widzenia tematu niniejszego opracowania interesujący jest zwłaszcza jeden rodzaj tych zabezpieczeń, a mianowicie ograniczenie dopuszczalności uczestnictwa w ruchu drogowym.

W ruchu drogowym przygniatająca większość ludzi uczestniczy w jednej z trzech ról: kierującego pojazdem, pasażera pojazdu albo pieszego¹. Choć

¹ Dla ścisłości zauważmy, że przepisy kodeksu drogowego za „kierującego” uznają też osobę, „która prowadzi zorganizowaną grupę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie” (art. 4 ust. 1, pkt 27), a oprócz pieszych wymieniają też osoby

zwiększone zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego może powodować człowiek występujący w każdej z tych ról, nie przy każdej z nich możliwe jest ograniczenie dopuszczalności jej wykonywania. Sieć drogowa, zwłaszcza w miastach, pełni funkcję ciągu komunikacyjnego, który musi być dostępny każdemu człowiekowi, niezależnie od jego stanu psychofizycznego oraz umiejętności pokonywania trudności związanych z uczestnictwem w ruchu drogowym. Przesądza o tym organizacja życia społecznego, wymagająca zapewnienia dostępu do licznych instytucji usługowych, administracyjnych i innych, położonych najczęściej przy ożywionych ciągach komunikacyjnych, a także biologiczne i psychospołeczne potrzeby człowieka. Dlatego też, ograniczenia dopuszczalności występowania w roli pasażera oraz pieszego są nieliczne 1 dotyczą specyficznych przypadków i sytuacji (art. 35 ust 1, art. 38 pkt 2 kodeksu drogowego). Zasadą jest tu zatem dopuszczalność pełnienia tych, ról, niedopuszczalność zaś wyjątkiem.

Odmienne przedstawia się dopuszczalność występowania w roli kierującego pojazdem. Zasadą jest tu niedopuszczalność występowania w tej roli, która może zostać uchylona w razie spełnienia wyraźnie określonych warunków. Wyróżnić można warunki ogólne, którym odpowiadać musi każdy człowiek występujący w roli kierującego pojazdem (art. 68 k.d.) oraz warunki szczegółowe, formułowane w odniesieniu do kierujących różnymi rodzajami pojazdów. Warunki ogólne przedstawiają się następująco: 1) osiągnięcie wieku wymaganego dla kierowania danym rodzajem pojazdu, 2) sprawność fizyczna i psychiczna, 3) umiejętność kierowania pojazdem w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego, 4) posiadanie uprawnień do kierowania określonym rodzajem i typem pojazdów, stwierdzonych odpowiednim dokumentem. Warunki te muszą być spełnione kumulatywnie i w każdym przypadku przystąpienia do wykonywania roli kierującego pojazdem. Niedopuszczalne jest więc kierowanie pojazdem mimo posiadania dokumentu nadającego do tego uprawnienie, jeśli została trwale albo czasowo utracona sprawność psychofizyczna, czy też zanikła umiejętność bezpiecznego kierowania pojazdem.

Tak więc zbiorowość osób dopuszczonych do kierowania pojazdami zostaje wyłoniona w toku wstępnej selekcji, eliminującej osoby nie nadające się do pełnienia tej roli, przy czym formalne stwierdzenie praw do jej wykonywania (uzyskanie odpowiedniego dokumentu) nie oznacza wcale, że gdy niespełniony jest choćby jeden z pozostałych warunków, wystąpienie

znajdujące się na drodze poza pojazdem i wykonujące na niej roboty lub czynności przewidziane innymi przepisami (argument z art. 4 ust. 1, pkt 29). Istnieją zatem więcej, niż trzy role, w których można wystąpić w ruchu drogowym, ale dla uproszczenia wywodów nie będziemy się pozostałymi rolami zajmować. Wymagałoby to omówienia powołanych przepisów kodeksu drogowego, to zaś wykraczałoby poza zakres rozważań wyznaczony przez wskazany w tytule temat;

w tej roli jest dopuszczalne. Natomiast w roli pieszego oraz pasażera pojazdu wystąpić może (pomijając wskazane poprzednio wyłączenia) każdy, nawet jeśli nie jest on zdolny do pełnienia tych ról w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego. Zróznicowanie to wymaga podkreślenia w związku z tematem niniejszych rozważań. Ustawodawca nie poprzestał bowiem na sformułowaniu w odniesieniu do kierujących ogólnego wymagania sprawności fizycznej i psychicznej, lecz w art. 33 pkt 1 k.d. zabronił „kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości lub w stanie po. użyciu alkoholu”, uznając najwidoczniej potrzebę jednoznacznej eksplikacji takiego zakazu.

tomiast zakaz ten, co oczywiste, nie odnosi się do osób występujących w ruchu drogowym w roli pieszego albo pasażera. Dla uniknięcia nieporozumień podkreślić trzeba, że podniesienie tej okoliczności nie jest związane z postulowaniem wprowadzenia jakichkolwiek, dodajmy od razu — nierealnych — zakazów co do uczestnictwa w ruchu drogowym osób nietrzeźwych w roli pieszego czy pasażera. Wskazanie jej dyktowane jest potrzebą zwrócenia uwagi na praktyczne, a często niedoceniane konsekwencje tej regulacji. Omawiając zagadnienie „alkohol a ruch drogowy” ogranicza się 7 reguły rozważania do udziału w ruchu drogowym nietrzeźwych kierujących pojazdami, pomijając udział w nim innych nietrzeźwych osób, które stwarzają trudne do oszacowania, lecz w każdym razie poważne zagrożenie jego bezpieczeństwa. Dla uzyskania wglądu w całość zagrożeń wywoływanych w ruchu drogowym przez alkohol niezbędne jest uwzględnienie powszechnie zmarłego faktu, że ożywione ciągi komunikacyjne przemierza codziennie rzesza nietrzeźwych pieszych oraz pasażerów, a ich wyeliminowanie z uczestnictwa w ruchu drogowym nie wchodzi w rachubę. Oczywiście wywołane spożyciem alkoholu przejściowe zakłócenia sprawności intelektualnej i psychomotorycznej

są nieporównanie groźniejsze w przypadku kierowania pojazdem niż przy występowaniu w innych, omawianych tu rolach w ruchu drogowym. Jasne jest jednak, że zwłaszcza przy zaawansowanej alkoholemii utrudniają one zasadniczo prawidłowe przystosowanie się do zmiennych i złożonych sytuacji drogowych również i innym niż kierujący uczestnikom ruchu drogowego.

Abstrahując chwilowo od roli, w jakiej może wystąpić uczestnik ruchu drogowego, zauważmy, że rozmiar zagrożeń wywoływanych przez nietrzeźwych uczestników tego ruchu zależy od częstości pojawiania się na drogach osób nietrzeźwych, a wśród nich osób o zaawansowanej alkoholemii. Na częstość zaś pojawiania się na drogach osób nietrzeźwych wywierają wpływ przede wszystkim: a) globalna ilość spożywanego alkoholu w danym społeczeństwie, b) struktura spożywanych napojów alkoholowych, c) wzory spożywania alkoholu. Stwierdzenia te wymagają kilku słów objaśnienia.

Im więcej dana zbiorowość spożywa alkoholu w ciągu roku (przyjęło się określać rozmiary spożycia alkoholu w stosunku do tego okresu),

tym częściej pojawiać się w niej będą osoby nietrzeźwe. Stwierdzenia to jest trafne niezależnie od tego, czy zwiększoną ilość alkoholu wypijały

większa liczba członków zbiorowości, czy ci sami członkowie spożyliby go więcej niż poprzednio. Różnica polega na tym, że w pierwszym przypadku zwiększoną liczbę nietrzeźwych tworzyć będą różne osoby, a w drugim — te same, liczone więcej razy. Im częściej w danej społeczności pojawiać się będą osoby nietrzeźwe, tym częściej uczestniczyć będą w ruchu drogowym, co oznacza, że wezmą w nim udział osoby mające większe lub mniejsze trudności z dostosowaniem swego zachowania do zmiennych i skomplikowanych sytuacji. Nieobojętne przy tym, czy w strukturze spożywanych napojów alkoholowych przeważają trunki mocne (np. wódka, koniak), czy słabe (np. wino, piwo). Jak wiadomo, trunki mocne łatwiej prowadzą do zaawansowanego stanu nietrzeźwości, a zatem im udział ich w strukturze spożycia jest większy, tym częściej pojawią się na drogach osoby o poważniej zaburzonych funkcjach intelektualnych i psychomotorycznych, a inaczej mówiąc — mające większe trudności w dostosowaniu swego zachowania do wymagań stawianych przez sytuacje spotykane na drodze. Uwzględnić też trzeba wzory spożywania alkoholu, rozpowszechnione w danym społeczeństwie. Wziąć tu należy pod uwagę częstość spożywania oraz ilość wypijanego przy jednej okazji alkoholu. Im bardziej rozpowszechniony jest wzór, zgodnie z którym alkohol spożywa się często i w dużych ilościach, tym częściej brać będą udział w ruchu drogowym osoby o zaawansowanej alkoholemii. Nie bez znaczenia są tu też okoliczności konsumpcji alkoholu. Jeśli w danym społeczeństwie krąg okazji, przy których przyjęte jest spożywanie alkoholu, jest znaczny, a zatem jeśli rozluźnieniu ulegają ograniczenia dopuszczalności używania napojów alkoholowych, to wpłynąć to musi na zwiększenie konsumpcji alkoholu, z wszystkimi wskazanymi poprzednio konsekwencjami tego stanu rzeczy dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podkreślić więc przy tej okazji wypada, że kwestia ilości i struktury spożywanych napojów alkoholowych oraz wzory ich spożywania tworzą jeden wewnętrznie powiązany kompleks zagadnień.

Przedstawione rozważania o powiązaniach między konsumpcją alkoholu a bezpieczeństwem ruchu drogowego należy uzupełnić dwoma uwagami.

Po pierwsze rozmiary zagrożenia zależą od tego, jak rozkładają się proporcje uczestnictwa osób nietrzeźwych w ruchu drogowym w roli kierujących pojazdami oraz w pozostałych rolach. Oczywiście, zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie tym większe, im więcej osób nietrzeźwych zasiądzie za kierownicami pojazdów. Można by więc zakładać, że nawet spore rozmiary konsumpcji alkoholu nie wywołają znacznego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeśli niewielu nietrzeźwych waży się na prowadzenie pojazdów. Sytuacja, gdy z wielu nietrzeźwych tylko nieliczni uczestniczą w ruchu drogowym w roli kierującego pojazdem, jest jednak możliwa tylko wówczas, gdy do dyspozycji owej rzeszy nietrzeźwych pozostaje bardzo mało pojazdów. Alkohol, zaburzając w pierwszym rzędzie funkcje intelektualne, a więc powodując obniżenie samokrytycyzmu oraz

wzrost zaufania do własnych możliwości²; wyłącza w skali masowej przestrzeganie zakazów, zdecydowanie sprzyjając ich łamaniu. To prawda, że niejednym z posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami zrezygnuje z prowadzenia ich, gdy znajduje się pod działaniem alkoholu. Wszystko zależy jednak od osobistych właściwości danej osoby oraz od sytuacji, w której przychodzi zrezygnować z posłużenia się pojazdem. Nacisk okoliczności (np. trudność w dotarciu do określonego miejsca, brak czasu), poparty przyćmiewającym zdolność prawidłowej oceny podejmowanego ryzyka działaniem alkoholu, skłoni jednak co najmniej znaczną część nietrzeźwych do posłużenia się pojazdem, jeśli tylko mają go do dyspozycji. Rozważając działanie alkoholu na człowieka, zbyt często koncentruje się uwagę na zaburzeniach psychomotorycznych, jakby zapominając o ujemnym wpływie tego środka na intelekt, bez którego to wpływu człowiek często nie podjąłby działań wymagających pełnej sprawności psychomotorycznej, gdy w pełni sprawny nie jest. Oczekiwanie zatem, że przy znacznych rozmiarach konsumpcji alkoholu oraz rozwiniętych możliwościach korzystania z pojazdów osoby nietrzeźwe tylko z rzadka pojawią się w ruchu drogowym w roli kierującego, było by nieuzasadnione.

Po drugie rozmiar zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego ze strony nietrzeźwych pieszych zależy od organizacji ruchu drogowego, a przede wszystkim od rozwiązań w zakresie segregacji ruchu pieszego i kołowego. Im więcej zastosowano rozwiązań organizacyjnych oraz przeszkód materialnych zmniejszających prawdopodobieństwo kolizji między pieszym a pojazdem, tym większe bezpieczeństwo ruchu drogowego, a mniejsza szansa wywołania zwiększonego zagrożenia ze strony pieszych. Pamiętając o tym trzeba jednak zauważyć, że nigdy możliwości kolizji pojazdu z pieszym nie zostają wyłączone całkowicie, lecz co najwyżej zredukowane w bardzo poważnym stopniu, a nadto takie zabezpieczenia mogą objąć tylko część sieci drogowej. Natomiast nietrzeźwość pieszego może łatwo stać się przyczyną bezskuteczności takich zabezpieczeń. Nietrzeźwość pieszych, zwłaszcza gdy pojawia się

² J. Pfeiffer: *Patofizjologia małych dawek alkoholu*, w: *Pamiętnik I Szczecińskiego Sympozjum Naukowego: Problematyka progu nietrzeźwości*, Warszawa 1963, s. 73; L. Hryniewicz: *Współczesne poglądy na działanie alkoholu etylowego w ośrodkowym układzie nerwowym*, „Archiwum Medycyny Sądowej Psychologii Sądowej i Kryminologii”, 1964, nr 1, s. 112; T. Kulisiewicz: *Znaczenie małych dawek alkoholu dla wypadkowości przy pracy*, w: *Pamiętnik II Szczecińskiego Sympozjum Naukowego: Alkohol a wypadki przy pracy*, Warszawa 1968 s. 100—101; J. Zieliński: *Aspekty psychiatryczno-neurologiczne działania małych dawek alkoholu*, w: *Pamiętnik I Szczecińskiego Sympozjum Naukowego: Problematyka progu nietrzeźwości*, Warszawa 1963, s. 88; U. Heifer: *Elektrony stamographische Untersuchungen über Grad, Zeitdauer und verkehrsbezogene Gefährlichkeit „geringer” Alkoholdosen (0,3—0,5—0,8 g/kg/h)*, „Blutalkohol”, 1976, nr 2, s. 66—75; G. Reinhardt, G. Zink: *Veränderungen des subjektiven Befindes durch Alkohol*, „Blutalkohol”, 1972, nr 2, s. 129 i n.; A. Jakliński, W. Nasiłowski, J. Markiewicz: *Zarys sądowo-lekarskiej toksykologii alkoholu etylowego*, Warszawa 1978,

ich większa liczba, obniża więc poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, choć stopień tej obniżki zależy od jakości rozwiązań zabezpieczających przed kolizją pieszego z pojazdem. Podobnie zresztą przedstawia się to zagadnienie w przypadku nietrzeźwych kierujących pojazdami, gdyż choć takie zabezpieczenia nie chronią ich przed skutkami popełnionych przez nich błędów, mogą się one przyczyniać do zmniejszenia płynącego z ich strony zagrożenia pieszych.

Przenosząc te rozważania na grunt Polski dojść trzeba do następujących konstatacji. Plasując się wśród krajów o nieco wyższej niż średnia konsumpcji alkoholu, wyróżniamy się zdecydowanie negatywną strukturą spożycia napojów alkoholowych oraz niekorzystnymi wzorami spożywania alkoholu³. W Polsce wyraźnie dominuje spożycie trunków mocnych, przede wszystkim wódki, gdyż pod tą postacią wypijamy około 70% konsumowanego u nas alkoholu⁴. Istotną część populacji pijących alkohol spożywa go według wzoru: „często i w dużych ilościach”⁵. Poważnemu rozluźnieniu ulegają reguły dotyczące okazji, przy których przyjęte jest spożywanie alkoholu, a niekorzystne zmiany w zakresie inicjacji alkoholowej przyczyniają się do zwiększania populacji używających, a w jej ramach — nadużywających alkoholu⁶. Taki stan rzeczy nie stwarza pomyślnych rokowań, jeśli chodzi o wpływ alkoholu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Dodać do tego należy, że dynamiczny rozwój motoryzacji w Polsce, datujący się od początku lat siedemdziesiątych⁷, stwarza osobom nietrzeźwym znaczne możliwości występowania w ruchu drogowym w roli kierującego pojazdem silnikowym, niemała jest też liczba rowerów i furmanek⁸. Wzrostowi liczby pojazdów silnikowych, a przede wszystkim samochodów, nie towarzyszy

³ Zob. na ten temat m.in. : A. Świącicki: *Spożycie napojów alkoholowych w Polsce w świetle badań ankietowych*, „Archiwum Kryminologii”, 1964 t. II; idem: *Alkohol. Zagadnienia polityki społecznej*, Warszawa 1977; J. Falewicz: *Spożycie alkoholu w Polsce i jego uwarunkowania*, Warszawa 1972; J. Wald, T. Kulisiewicz, J. Morawski, A. Bogusławski: *Raport o problemach polityki w zakresie alkoholu*, Warszawa 1981; J. Jasiński: *Spożycie napojów alkoholowych w Polsce w roku 1980*, „Archiwum Kryminologii”, 1984, t. XI.

⁴ J. Jasiński: *Spożycie napojów alkoholowych...*, s. 28.

⁵ *Ibidem*, s. 56—59.

⁶ *Ibidem*, s. 45—55; A. Świącicki: *Niektóre problemy alkoholizmu wśród młodzieży*, w: *Wybrane zagadnienia patologii społecznej* (red. M. Jarosz), Statystyka Polski nr 48' Warszawa 1975, s. 87 i n.

⁷ W 1970 r. było w Polsce 2847500 pojazdów samochodowych. Do 1975 r. liczba ta wzrosła do 3917876 (tj. o 37,6%), do 1980 r. do 5495935 (tj. o 93,0), a do 1984 r. do 6849648 (tj. o 140,5%); podaję za: *Transport i drogi publiczne*, 1979, GUS — Statystyka Polski nr 110., Warszawa 1979; Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce w 1984 r.

⁸ Według raportu Instytutu Problematyki Przystępczości nr IPP Ko 20/76 liczba pojazdów zaprzęgowych w Polsce wynosiła w 1952 r. około 2 min. Obecnie licba ta jest z pewnością mniejsza, lecz zaprzęg konny jest nadal stale spotykany na polskich drogach. Natomiast liczbę rowerów szacowano w Polsce w 1980 r. na ponad 11 min. (T. Kopta: *Rower w ruchu drogowym*, Warszawa 1984, s. 12).

dostatecznie szybka rozbudowa bezpiecznej sieci drogowej, poważne braki wykazuje też organizacja ruchu drogowego oraz wyposażenie dróg w rozwiązania zabezpieczające pieszych przed kolizją z pojazdem, czego widowym wskaźnikiem jest olbrzymia liczba wypadków z pieszymi⁹. Biorąc pod uwagę wskazane tu czynniki oczekiwać można dużego odsetka wypadków drogowych powodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu, w tym sporej ich części powodowanej przez nietrzeźwych pieszych.

Na zakończenie tych uwag potrzebne wydaje się poruszenie jeszcze jednej kwestii. Ograniczenie dopuszczalności występowania w określonej roli w ruchu drogowym nie odbywa się przez tworzenie zapór fizycznie uniemożliwiających pełnienie danej roli przy niespełnieniu założonych warunków, lecz w drodze wprowadzenia zakazu prawnego. Przestrzeganie takich zakazów osiąga się przez wykorzystanie mechanizmów skłaniania do konformizmu¹⁰ a m.in. kontroli zachowań osób, do których się one odnoszą. Jak we wszystkich przypadkach zakazów prawnych, tak i w omawianym przypadku mechanizmy skłaniania do konformizmu okazują się tylko w pewnym stopniu skuteczne; W badaniach prowadzonych w innych krajach ustalono, że wykrywana jest zaledwie drobna część przypadków prowadzenia pojazdów samochodowych przez nietrzeźwego kierowcę, a obliczenia te nie obejmują kierujących innymi pojazdami¹¹. W związku z tym wysuwa się sugestia nasilenia kontroli nastawionej na wykrywanie nietrzeźwych kierujących pojazdami, lecz możliwości w tym zakresie nie są — wbrew pozorom — zbyt wielkie. Rozbudowa każdego aparatu kontrolnego ma swoje granice, których przekroczenie powoduje straty przewyższające uzyskane korzyści. Pierwszą barierę tworzą

⁹ W 1975 r. zanotowano w Polsce 17435 potrażeń pieszych (44,2% ogółu wypadków drogowych), w 1978 r. 17908 (45,7% ogółu wypadków drogowych), w 1981 r. 19 188 (43,7% ogółu wypadków drogowych), w 1984 r. 15997 (44,7% ogółu wypadków drogowych) takich zdarzeń (Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w latach 1975, 1978, 1981 i 1984). Próby wyjaśniania tego stanu rzeczy brakiem zdyscyplinowania kierujących pojazdami i pieszych pomijają wpływ elementów materialnych określonej sytuacji na zachowanie ludzi. Pieszy, który md do dyspozycji grząskie pobocze oraz utwardzoną jezdnię, z reguły nie będzie brnąć w błocie, choć poruszanie się po jezdni jest niebezpieczne. Pieszy nie wyjdzie na jezdnię przy czerwonym świetle, jeśli jedyną drogą przedostania się na drugą stronę ulicy jest przerzucona nad jezdnią kładka albo przejście podziemne. Kierowca zaś mający do dyspozycji obwodnicę pozamiejską nie będzie przeciskał się przez zatłoczone ulice miasta. Przykładów takich można podawać dowolną liczbę.

¹⁰ Zob. E. Aronson: *Człowiek — istota społeczna*, Warszawa 1978, s. 39 i n.

¹¹ A. Müller (*Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr der Bundesrepublik Deutschland*,

Frankfurt a. Main—Bern 1976, s. 191) podaje, że w RFN wykrywa się jedynie co 300 jazdę przy stężeniu alkoholu we krwi kierującego pojazdem od 0,8%. Podobne dane pojawiają w odniesieniu do Holandii W. Buikhuisen (*Kryminologische und psychologische Aspekte der Trunkenheit im Straßenverkehr*, Report 2/71, Medizinisch-Psychologisches Institut des Technischen Überwachungsvereins, Hannover 1971, s. 8). W badaniach w stanie Vermont, (USA) ustalono, że wykrywa się tam co 233 jazdę w stanie nietrzeźwym (W. Middendorf: *Alkoholdelikte in Vermont Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr* c.V., „Mitteilungsblatt des Landessektion-Südbaden”, 1980, nr 1, s. 33).

koszty ekonomiczne takiej operacji; zaangażowanie dodatkowej liczby odpowiednio wyszkolonych ludzi oraz drogiego sprzętu pociąga za sobą wydatki, które okazać się mogą nieopłacalne z punktu widzenia osiągniętych efektów. Do strat w tym zakresie zaliczyć trzeba i to, że ludzie i środki materialne zaangażowane w kontrolę nie mogą zostać spożytkowane w innych, nie mniej istotnych celach, a zasoby społeczne nie są nieograniczone. Być może jednak jeszcze ważniejszą barierę tworzy druga z nich, którą można określić jako psychospołeczną. Natężenie kontroli pociąga za sobą nieuchronnie zwiększoną liczbę nieuzasadnionych działań ze strony aparatu kontrolnego, który nigdy nie działa bezbłędnie. Powoduje to wzrost liczby niesłusznych oskarżeń, nietrafnych decyzji, zbędnych sprawdzeń itd., dających w efekcie wzrost napięć społecznych i drażliwość w stosunkach między kontrolowanymi a instytucjami kontrolnymi. Łatwo dojść wówczas może do powszechnego negatywnego nastawienia wobec instytucji kontrolnych, pojawiania się postaw braku potępienia, a nawet w skrajnych przypadkach współczucia dla łamiących zakazy. Bez klimatu zaś potępienia dla łamiących zakazy wszelka kontrola instytucjonalna ma tylko bardzo ograniczoną skuteczność. Dojść więc może do pozornie paradoksalnego zjawiska, że natężanie kontroli obniży jej efektywność. Ustalenie granicy, do której negatywne konsekwencje psychospołeczne kontroli byłyby jeszcze do zaakceptowania, jest niełatwe, ale ostrożność i rozwaga w jej natężaniu są niezbędne.

II. CEL, ZAKRES I METODA OPRACOWANIA

Głównym celem przedstawionych w tym opracowaniu rozważań jest ukazanie, jak używanie alkoholu odbija się na stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Dla osiągnięcia tego celu wykorzystano dostępne dane statystyczne. Sięganie do tego źródła informacji nastrocza zawsze pewne problemy, a także zmusza do ograniczenia, niekiedy znacznego, zakresu analizy. Trudności te wynikają z charakteru danych statystycznych, dających wszak tylko ogólny, nie zawsze pozwalający na ukazanie szczegółów, obraz sytuacji. Dołącza się do tego problem ich pełności oraz kwestia sposobu i zasad rejestracji informacji uzyskiwanych przez instytucje publikujące zestawienia statystyczne. Niezbędne jest zatem nieco dokładniejsze omówienie wykorzystywanych w opracowaniu materiałów.

Informacje na temat wypadków drogowych rejestrowane są przez Wydział Ruchu Drogowego WUSW. Dane dotyczące okoliczności wypadku drogowego nanoszone są na kartę statystyczną, wypełnianą przez funkcjonariusza Wydziału Ruchu Drogowego USW, który zajmuje się danym wypadkiem. Wypełniona karta trafia do sekcji statystyki Wydziału Ruchu Drogowego WUSW, gdzie opracowywane są zestawienia i analizy dla danego województwa. Karty statystyczne przekazywane są następnie do Wydziału Ruchu Drogowego KGMO, który prowadzi ogólnopolską statystykę wypadków drogowych.

Informacje na temat wypadków drogowych zbierają również PZU oraz przedsiębiorstwa komunikacyjne, np. MPK. Te ostatnie zajmują się jednak wyłącznie wypadkami, w których uczestniczyły ich pojazdy, a zatem zbierane przez nie dane dotyczą tylko niewielkiej części wypadków drogowych i mają wskutek tego ograniczone znaczenie. Natomiast PZU nie ma własnych służb., nastawionych na zbieranie informacji na miejscu wypadku, a zatem zmuszony jest korzystać z informacji dostarczanych przez uczestników wypadków drogowych oraz funkcjonariuszy USW. Powoduje to, że materiał, którym dysponuje ta instytucja, ma charakter wtórny, a czasem jest celowo zniekształcony, gdyż nie wszyscy uczestnicy wypadków drogowych są zainteresowani w przedstawianiu rzeczywistego przebiegu i okoliczności tych wydarzeń. Wszystkie inne instytucje, łącznie z GUS, który notabene od 1971 r. nie publikuje danych o wypadkach drogowych, muszą korzystać z informacji zbieranych przez Wydziały Ruchu Drogowego WUSW oraz PZU. W tej sytuacji zdecydowano się na wykorzystanie w tym opracowaniu materiałów statystycznych zbieranych przez Wydział Ruchu Drogowego KGMO i publikowanych przez tę instytucję w postaci informacji o wypadkach drogowych w danym roku. Wymaga to przedstawienia kilku uwag na temat zakresu, wiarygodności i kompletności tych informacji.

Od 1975 r. zmieniono w Polsce zasady rejestracji statystycznej wypadków drogowych. Najważniejszą zmianą było odmienne od poprzedniego określenie wypadku drogowego, który dla potrzeb tej rejestracji zdefiniowany został jako związane z ruchem pojazdów zdarzenie na drodze, z którego wynikała śmierć lub uszkodzenie ciała choćby jednej z uczestniczących w nim osób. Zgodnie z tą definicją wypadku drogowego nie jest nim zdarzenie, które pociągnęło za sobą wyłącznie straty materialne, nawet jeśli są one bardzo wysokie. Przed 1975 r. takie „zdarzenia drogowe” były zaliczane do wypadków drogowych, jeśli szkoda przekraczała określoną kwotę. Obecnie tworzą one drugą, nie podlegającą pełnej rejestracji statystycznej, kategorię „zdarzeń drogowych” zwaną kolizjami drogowymi. Wpływa to bardzo istotnie na zakres przedstawionych w tym opracowaniu rozważań oraz wynikających z nich konstatacji, gdyż ich podstawą są dane dotyczące wypadków drogowych w podanym poprzednio rozumieniu. Z pewnością nie jest to korzystne, ale uwzględnienie w tej analizie kolizji drogowych byłoby wyjściem jeszcze gorszym. Informacje na ich temat są bowiem nie tylko fragmentaryczne, lecz również poważnie zniekształcone. Lepszym więc rozwiązaniem wydaje się oparcie na materiale węższym, lecz obejmującym najważniejsze wydarzenia drogowe (Z ofiarami w ludziach), a przy tym w miarę pełnym i rzetelnym, niż korzystanie z materiałów szerszych, lecz zdekompletowanych w stopniu wyłączającym możliwość oceny ich reprezentatywności oraz budzących wątpliwości co do ich wiarygodności.

Nie oznacza to oczywiście, że informacje podawane przez Wydział Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych wolno traktować jako dokładne

odwzorowanie rzeczywistości. Przede wszystkim dane te nie obejmują wszystkich wypadków drogowych, które wydarzają się w Polsce w danym roku. Wskazują na to wyraźnie dane PZU, który wykazuje nieco więcej zdarzeń drogowych zaliczanych do tej kategorii¹². Różnice te są jednak niewielkie, sięgające zaledwie paru procent, a wynikają z dwóch przyczyn. Po pierwsze — sprawcy wypadków drogowych, w których uczestniczył tylko kierowany przez nich pojazd i w których tylko oni ponieśli obrażenia, często nie są zainteresowani w badaniu takiego wypadku przez funkcjonariuszy USW. Chodzi tu zarówno o ewentualną odpowiedzialność karną za wykroczenie jak i — w przypadkach nietrzeźwości kierującego pojazdem — niedopuszczalność uzyskania odszkodowania z PZU. Są to przeważnie wypadki polegające na zderzeniu z nieruchomą przeszkodą albo na wypadnięciu z trasy, przy czym z reguły są one dziełem kierujących pojazdami jednośladowymi. Po pewnym czasie zgłaszają oni wypadek w PZU, a w rejestrach Wydziału Ruchu Drogowego WUSW nie zostaje on odnotowany. Stwierdzenie, że liczba takich wypadków jest niewielka¹³, nie odnosi się jednak do rowerzystów. Nie mają oni obowiązku ubezpieczenia się, a więc znacznie częściej niż motocykliści nie pojawiają się ani w polu widzenia Wydziałów Ruchu Drogowego WUSW, ani PZU. Po drugie — konsekwencje obrażeń poniesionych w wypadku drogowym mogą ujawnić się dopiero w pewien czas po tym zajściu, wskutek czego nie są odnotowane przez funkcjonariuszy USW, lecz są podawane dopiero w postępowaniu o odszkodowanie prowadzonym w PZU. Brak jednak podstaw do przypuszczeń, że takie sytuacje mogą wydarzać się często; oczekiwać raczej należy, że są to przypadki sporadyczne.

Wyłania się wszakże pytanie, czy poza wypadkami rejestrowanymi przez WUSW lub PZU wydarzają się wypadki nie rejestrowane przez żadną z tych instytucji? Odpowiadając na nie uwzględnić trzeba okoliczność, że uczestnicy wypadków drogowych są, pomijając wskazane poprzednio wypadki, w których uczestniczył jeden pojazd, zainteresowani interwencją funkcjonariusza USW. Powodują to przyjęte przez PZU zasady przyznawania odszkodowań oraz ulg w opłatach ubezpieczeniowych, wymagające określenia odpowiedzialności za wypadek. Do takich ustaleń zaś bardzo przydatne są stwierdzenia dokonywane przez funkcjonariuszy USW. To przede wszystkim sprawia, że rejestrację wypadków drogowych prowadzoną przez tę instytucję należy uznać za zbliżoną do rzeczywistości, a wypadki w niej nie uwzględniane za nie

¹² Por. L. Grzegorzcyk, K. Chyc, M. Walaszek: *Medycyna ruchu drogowego. Zagadnienia wybrane*, Warszawa 1974, s. 31—32.

¹³ *Ibidem*, s. 31—32. Rozbieżność między liczbą wypadków drogowych podaną przez Wydział Ruchu Drogowego WUSW w Krakowie a ustaloną przy wykorzystaniu m.in. danych PZU w 1984 r. dla województwa krakowskiego wynosiła 0,4%; T. Żelazny, B. Kapuścińska: *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w mieście Krakowie i w województwie miejskim krakowskim w 1984 roku*, Biuro Inżynierii Ruchu przy Wydziale Komunikacji Urzędu Miasta Krakowa, nr opracowania: ZBAR 1/85, Kraków, luty 1985, s. 7.

wpływające na poważniejsze skrzywienie całościowego obrazu tej kategorii zdarzeń drogowych.

Innym problemem jest wiarygodność i kompletność danych dotyczących konkretnych wypadków drogowych. Jak przy wszystkich zestawieniach statystycznych pojawia się tu problem rzetelności osób wypełniających dokumenty zawierające materiał przeznaczony do dalszych obliczeń. Jest to czynnik niewymierny, którego znaczenie jest poważne, lecz rozmiar wywoływanych i przezeń zniekształceń pozostaje nieznan. Zapewne, jak w każdej instytucji, również wśród funkcjonariuszy Wydziałów Ruchu Drogowego USW spotkać można, ludzi nierzetelnych, lecz brak jest podstaw do przyjęcia, że zjawisko to ma szerszy zasięg. Ewentualne zniekształcenia wynikać raczej mogą z warunków, w jakich dokonywane są ustalenia nanoszone potem na karty statystyczne, a więc z konieczności szybkiej likwidacji skutków wypadku (odblokowanie drogi) oraz okoliczności nie sprzyjających trafności ustaleń (deszcz, noc, itd). Wydaje się zatem prawdopodobne, że nietrzeźwość sprawców wypadków może niekiedy pozostać nie odnotowana, zwłaszcza gdy chodzi o niskie albo bardzo niskie stężenie alkoholu we krwi. Jest to o tyle istotne, że w przedstawionych rozważaniach liczby nietrzeźwych sprawców wypadków drogowych traktować trzeba jako minimalne; w rzeczywistości są one z pewnością wyższe, choć nie sposób określić, o ile.

Wspomniana poprzednio zmiana zasad rejestracji wypadków drogowych spowodowała, że przedstawione rozważania mogą objąć tylko okres od 1975 r. Uwzględnienie danych odnoszących się do lat wcześniejszych byłoby mylące, gdyż poza odmiennym określeniem wypadku drogowego zmieniły się kryteria ustalania liczby ofiar śmiertelnych. Poprzednio za wypadek ze skutkiem śmiertelnym uznawano Jaki, w wyniku którego choćby jedna osoba zmarła w ciągu 7 dni od jego powstania; od 1975 r. okres ten uległ znacznemu wydłużeniu, tj. do 30 dni. Okres dziesięcioletni (1975—1984) jest jednak wystarczający dla ukazania zarysowujących się tendencji. Przy obliczaniu niektórych współczynników wykorzystano dane zamieszczone w „Rocznikach Statystycznych” wydawanych przez GUS.

Nie będą przeprowadzane porównania w skali międzynarodowej. Zrezygnowanie z takich rozważań wynika zarówno z odmienności stosowanych w innych krajach określeń wypadku drogowego oraz klasyfikacji wypadków drogowych (np. inne kryteria zaliczania do kategorii „wypadki ze skutkiem śmiertelnym”), jak też z odmiennych regulacji prawnych, dotyczących zakazów pełnienia roli kierującego pojazdem przez osoby nietrzeźwe. Różnice kulturowe, w zakresie organizacji ruchu drogowego, a nawet geograficzne (ukształtowanie powierzchni, klimat itp.) są czynnikami dodatkowo stawiającymi pod znakiem zapytania celowość dokonywania Jakich porównań, w każdym razie bez istotnych zastrzeżeń, objaśnień, a także przeliczeń. Bez nich takie porównania mogą być wręcz mylące, do dokonywania przeliczeń zaś nierzadko brakuje danych, nie wspominając już o tym, że niezbędne zastrzeżenia

i ograniczenia przy dokonywaniu takich analiz odbierają wywodom ostrość i jednoznaczność.

III. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA WYPADKÓW DROGOWYCH W POLSCE W LATACH 1975—1984

Przed przystąpieniem do omówienia głównego tematu, rozważań wypadka przedstawić dane informujące, jak przedstawia się całościowy obraz wypadkowości drogowej w Polsce. Dopiero bowiem na tak zarysowanym tle można ocenić znaczenie przypadające wypadkom powodowanym przez osoby nie-trzeźwe.

Dane o liczbie wypadków drogowych w analizowanym okresie oraz liczbie osób, które poniosły w nich śmierć, zawiera tablica 1. Przedstawiono w niej trzy rodzaje danych, z których każdy wymaga komentarza. Jeśli chodzi o liczbę wypadków drogowych, to w latach 1975—1979 utrzymywała się ona na względnie stałym poziomie, gwałtownie wzrosła w latach 1980—1981, a następnie obniżyła się, by w 1984 r. osiągnąć wartość najniższą w analizowanym dziesięcioleciu. Obraz ten zasługuje na uwagę, ale wymaga uzupełnienia w postaci dodatkowych danych, które zostaną przytoczone niżej.

Tablica 1. Liczba wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych oraz ofiarochłonność wypadków drogowych w Polsce w latach 1975—1984

Rok.	Wypadki		Zabici		Ofiarochłonność	
	l.b.	W.D.	l.b.	W.D.	l.b.	W.D.
1975	39404	100,0	5633	100,0	0,143	100,0
1976	39942	101,4	5878	104,3	0,147	102,8
1977	39562	100,4	6052	107,4	0,153	107,0
1978	39181	99,4	5925	105,2	0,151	105,6
1979	39036	99,1	5973	102,8	0,148	103,5
1980	40373	102,5	6002	106,6	0,149	104,2
1981	43755	111,0	6107	108,4	0,139	97,2
1982	38832	98,5	5635	98,3	0,145	101,4
1983	40454	102,7	5661	98,7	0,140	97,9
1984	35768	90,8	4980	88,4	0,139	97,2

W.D.— wskaźnik dynamiki (1975 r. = 100,0%).

Wskaźnik wynikający z podziału liczby osób zabitych przez liczbę wypadków drogowych (określa liczbę zabitych na 1 wypadek).

Źródło: Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce . w 1984r.; obliczenia autora.

Godny odnotowania jest spadek liczby osób, które poniosły śmierć w wypadkach drogowych w latach 1982—1984, co tylko częściowo można objaśniać spadkiem liczby wypadków w tych latach. Wskazać bowiem trzeba, że np. w 1977 r. liczba wypadków nie różniła się istotnie od liczby wypadków

się od siebie poważnie. Choć więc między liczbą wypadków drogowych a liczbą zabitych w nich osób istnieje niewątpliwy związek, na jego siłę wywierają wpływ czynniki nie uwzględniane w tablicy 1. Wyraźnie widać to przy wzięciu pod uwagę danych dotyczących ofiarochłonności wypadków, gdyż wzrost tego wskaźnika, wyraźnie ujawniający się w latach 1976—1979, gdy liczba wypadków była względnie stała, ulega gwałtownemu załamaniu w 1981 r. mimo poważnego wzrostu liczby wypadków. Wynika stąd jednoznacznie, że ze wzrostem liczby wypadków nie musi iść w parze wzrost liczby wypadków najpoważniejszych, czyli ze skutkiem śmiertelnym. Z tego punktu widzenia interesujące jest, że spadkowi liczby wypadków drogowych oraz zabitych w nich osób w latach 1982—1984 nie towarzyszył równie szybki spadek wskaźnika ofiarochłonności który w 1982 r. był nawet nieco wyższy niż w 1975 r., a dopiero w roku 1984 osiągnął poziom z roku 1981.

Fluktuacje liczby wypadków drogowych w Polsce w latach 1975—1984 rozpatrzyć trzeba przy uwzględnieniu takich czynników jak wzrost w tych latach liczby pojazdów samochodowych oraz stopień ich wykorzystania, a także wzrost liczby ludności. Jasne jest bowiem, że zmiany w tym zakresie mogą wpływać na rozmiary wypadkowości drogowej. Zachodzi zatem potrzeba zastosowania odpowiednich przeliczników pozwalających wyeliminować te zmiany. Odpowiednie dane zawiera tablica 2.

Zapoznanie się z danymi zawartymi w tablicy pozwala na wskazanie następujących trendów. W latach 1975—1984 następował systematyczny spadek liczby wypadków oraz zabitych w nich osób na 10000 pojazdów samochodowych. Oznacza to, że istotnemu wzrostowi liczby takich pojazdów (z 3917876 w roku 1975 do 6849648 w roku 1984, czyli o 74,8%)¹⁴ nie towarzyszył wzrost częstości powodowania wypadków drogowych, lecz przeciwnie — kierujący pojazdami samochodowymi coraz rzadziej w tym okresie uczestniczyli w Wypadkach drogowych. Również wskaźnik liczby, zabitych na 10000 pojazdów samochodowych sięgał w 1983 r. 61,3%, a w 1984 r. 50,6% wartości z roku 1975, czyli spadł o połowę. Obniżała się zatem nie tylko liczba wypadków na 10000 pojazdów samochodowych, ale malała też odpowiednia liczba wypadków najcięższych. Podobny obraz obserwuje się przy uwzględnieniu wskaźnika wypadków oraz zabitych w nich osób na 1 milion przebytych kilometrów. W stosunku do roku 1975 wskaźnik ten obniżył się do 71,3% w 1983 r. i 55,6% w roku 1984, jeżeli chodzi o wypadki, a do 66,7% w 1983 r. i 53,3% roku 1984 w odniesieniu do zabitych. Wynik ten jest o tyle interesujący, że podważa tezę, jakoby spadek liczby wypadków w ostatnich latach spowodowany był wyłącznie zmniejszonym wykorzystaniem pojazdów samochodowych w związku z limitowaniem benzyny dla odbiorców prywatnych- Wskaźnik uwzględniający liczbę Wypadków i za-

¹⁴ Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce w 1984 r.

bitych na stałą jednostkę przebiegu wykazuje bowiem w całym dziesięcioleciu stałą tendencję zniżkową. Pamiętać jednak trzeba, że obraz ten odnosi się do wszystkich pojazdów samochodowych, a przy poszczególnych ich kategoriach może przedstawiać się odmiennie.

O wiele mniej optymistyczny obraz uzyskuje się przy wykorzystaniu trzeciego z podanych w tablicy 2 wskaźników. Okazuje się, że tak liczba

Tablica 2. Wskaźniki wypadków drogowych w Polsce w latach 1975—1984 przy uwzględnieniu liczby pojazdów i ich przebiegu oraz liczby ludności

Rok	Jednostka obliczeniowa	Wskaźnik na:		
		10000 pojazdów samochodowych ¹¹	10000 ludności	1 milion przebytych km
1975	wypadki	100,57	11,52	1,08
	zabici	14,38	1,65	0,15
1976	wypadki	94,57	11,68	0,99
	zabici	13,93	1,71	0,14
1977	wypadki	88,43	11,35	0,86
	zabici	13,52	1,75	0,13
1978	wypadki	80,35	11,18	0,79
	zabici	12,15	1,69	0,12
1979	wypadki	74,95	11,03	0,73
	zabici	11,12	1,64	X
1980	wypadki	73,50	11,40	0,56
	zabici	10,92	1,69	0,08
1981	wypadki	75,90	12,15	0,93
	zabici	10,43	1,69	0,13
1982	wypadki	62,60	10,72	0,73
	zabici	9,40	1,54	0,10
1983	wypadki	63,00	11,03	0,77
	zabici	8,82	1,54	0,10
1984	wypadki	52,20	9,70	0,60
	zabici	7,27	1,35	0,08

Od 1987 r. — na 10000 pojazdów silnikowych (art. 4 ust. 1. pkt 9 kodeksu drogowego).

^b Brak danych.

Źródło: Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce dla lat 1975—1984; Roczniki Statystyczne GUS z lat 1975—1984; obliczenia autora.

wypadków, jak i zabitych w nich osób na 10000 ludności obniżyła się w analizowanym dziesięcioleciu raczej nieznacznie. Nieco poważniejszy spadek wartości tego wskaźnika obserwuje się dopiero w roku 1984 (w stosunku do roku 1975: wypadki — 84,2%, zabici — 81,8%), natomiast w latach poprzednich wskaźnik ten był zbliżony do poziomu z roku 1975, a niekiedy nawet wyższy. Takie wyniki oznaczają, że wprawdzie wzrostowi liczby po-

Tablica 3. Sprawcy wypadków drogowych w Polsce w latach 1975—1984

Sprawcy wypadków	Rok																			
	1975		1976		1977		1978		1979		1980		1981		1982		1983		1984	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
Kierujący pojazdami	25045	63,6	25205	63,1	25 337	64,1	24734	63,1	24499	63,2	25526	63,2	28734	65,7	25820	66,5	26306	65,0	22497	62,9
w tym:																				
samochodami osobowymi	8672	22,0	9221	23,1	9893	25,0	10723	27,2	11887	27,2	11887	29,4	13 368	30,6	12386	31,9	12960	32,0	10887	30,4
samochodami ciężarowymi	4972	12,6	4980	12,5	4831	12,2	4632	11,8	4273	10,9	4104	10,2	4030	9,2	3230	8,3	3453	8,5	3061	8,6
motocyklami	5118	12,9	4595	11,5	4453	11,3	3655	9,3	3680	9,4	3700	9,2	4882	11,2	4443	11,4	4328	10,7	3498	9,8
rowerami	3997	10,1	3946	9,9	3 727	9,4	3508	8,9	3656	9,4	3699	9,2	4329	9,9	3881	10,0	3 595	8,9	3167	8,9
innymi pojazdami	1948	4,9	2463	6,1	2433	6,2	2216	5,6	2280	5,9	2216	5,3	2125	4,8	1880	4,8	1990	4,9	1884	5,2
Piesi	12144	30,7	12975	32,5	12555	31,7	12726	32,5	12867	32,9	13 393	33,2	13408	30,6	11545	29,7	12621	31,2	11401	31,9
Pasażerowie	373	0,9	303	0,8	231	0,6	214	0,5	203	0,5	189	0,5	198	0,5	170	0,4	145	0,4	330	0,9
Kierujący i piesi albo kierujący i pasażerowie (wspólna wina)	1872	4,7	1459	3,6	1439	3,6	1507	3,9	1468	3,8	1265	3,1	1415	3,2	1297	3,3	1382	3,4	1540	4,3
Ogółem	39404	100,0	39942	100,0	39562	100,0	39181	100,0	39036	100,0	40373	100,0	43755	100,0	38832	100,0	40454	100,0	35766	100,0

Źródło: Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce dla lat 1975—1984.

jazdo w samochodowych nie towarzyszy równomierny wzrost liczby wypadków i ich ofiar śmiertelnych (tu zaznacza się wyraźny spadek), ale straty ludnościowe pozostają na zbliżonym poziomie. Inaczej mówiąc: choć kierujący, pojazdami samochodowymi coraz rzadziej uczestniczą w wypadkach, wzrost liczby pojazdów powoduje, że liczba ofiar wśród ludności nie ulega zasadniczemu zmniejszeniu¹⁵. Nie można bowiem na wyniku z jednego roku (1984) opierać prognozy, iż ten korzystny trend utrzyma się w następnych latach.

Sprawcami wypadków drogowych W Polsce są przede wszystkim kierujący pojazdami, którzy powodują co roku niemal | wypadków drogowych (tablica 3). Wśród nich coraz większy udział w tych wydarzeniach mają kierujący samochodami osobowymi, co pozostaje w związku ze stałym zwiększaniem się liczby takich pojazdów. Na uwagę zasługuje zmniejszanie się odsetka wypadków drogowych powodowanych przez kierujących samochodami ciężarowymi, choć spadek ten, zwłaszcza w latach 1982—1984, ma swoje główne źródło w zmniejszonej liczbie przewozów towarów tym środkiem transportu¹⁶. W drugiej połowie analizowanego dziesięciolecia wzrosła liczba wypadków drogowych powodowanych przez motocyklistów (wyjątek—1984 r.), co zdaje się świadczyć o ponownym zwiększaniu się w Polsce zainteresowania tym rodzajem pojazdu, łączącym się z jego częstszym wykorzystywaniem. Co dziewiąty—dziesiąty zarejestrowany wypadek powodowany był przez rowerzystów, a jeśli pamiętać; że ciemna liczba wypadków z udziałem tej kategorii użytkowników dróg jest zapewne znaczna, można wyrazić opinię, że uczestnicy ruchu drogowego występujący w roli kierującego rowerem stwarzają w Polsce poważne Zagrożenie bezpieczeństwa na drodze.

Plasowanie się kierujących pojazdami na pierwszym miejscu wśród sprawców-wypadków drogowych nie powinno przesłaniać faktu, że ponad 30% wypadków w ruchu drogowym powodują w Polsce piesi. W latach 1975—1980 ich udział wśród sprawców wypadków drogowych wzrastał stale, choć powoli, od 1981 r. ten niebezpieczny trend został zahamowany. Poważniejszego obniżenia liczby wypadków powodowanych przez pieszych nie udało się jednak osiągnąć.

Z punktu widzenia dalszych rozważań warto zwrócić uwagę na następujące cechy wypadkowości drogowej w Polsce w latach 1975—1984:

- 1) utrzymująca się wysoka ofiarochłonność wypadków drogowych;
- 2) tylko nieznaczna obniżka liczby wypadków i ofiar śmiertelnych na 10000 ludności, przy zasadniczym obniżeniu wskaźników wypadkowości na 10000 pojazdów oraz 1 milion przebytych kilometrów
- 3) bardzo duży udział pieszych wśród sprawców wypadków drogowych.

¹⁵ Por. K. Świątek: *Wypadki drogowe z ofiarami w ludziach w Polsce w latach 1975- 1977*, „Studia Kryminologiczne Kryminalistyczne i Penitencyjne”, 1979, t. X, s. 203 i n.

¹⁶ Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce w latach 1982, 1983 i 1984.

Nietrzeżwość uczestników ruchu drogowego uznawana jest jednogłośnie za czynnik zwiększający zagrożenie wypadkowe, choć obliczenie, z jaką siłą działa ten czynnik, natrafia na poważne trudności. Wyłania się tu, pytanie, ile osób biorących udział w ruchu drogowym znajduje się pod działaniem alkoholu, gdyż dopiero odpowiedź na nie pozwala ukazać rozmiary płynącego z ich strony zagrożenia. Gdyby się bowiem okazało, że odsetek wypadków związanych z użyciem alkoholu jest zbliżony do odsetka nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, np. wynosi w obu przypadkach około 10%, twierdzenie o wpływie osób nietrzeźwych na zwiększanie liczby wypadków drogowych byłoby, trudne¹ do utrzymania. Uzyskanie pełnej odpowiedzi na wskazane pytanie nie jest jednak możliwe, Przesądza o tym fakt, że wypadki w ruchu drogowym powodują nie tylko kierujący pojazdami, ale i piesi, przy czym u jednych i drugich alkohol może być przyczyną uwikłania się w wypadek. Odmienne natomiast należy oceniać stopień alkoholemii pieszych oraz kierowców z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W dodatku ustalenie liczby pieszych pozostających pod wpływem alkoholu oraz stopnia ich upojenia alkoholowego jest niezwykle trudne. Praktycznie możliwe jest więc wyłącznie ustalenie, czy kierujące pojazdami osoby nietrzeźwe częściej uczestniczą w wypadkach, niż wynikałoby to z ich ilościowego udziału w ruchu drogowym. Prowadzi to do Uzyskania odpowiedzi niepełnej, choć wymagającej przeprowadzenia starannych i przemyślanych badań. Ponieważ badań takich w Polsce nie prowadzono, a przenoszenie wyników badań uzyskanych w innych krajach na grunt Polski jest zabiegiem wysoce ryzykownym¹⁷, trzeba poszukiwać odpowiedzi na pytanie o stopień zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przez osoby nietrzeźwe w Polsce na innych drogach. Uzyskanie dokładnej odpowiedzi nie będzie — co od razu należy podnieść — możliwe; chodzić będzie zatem o przedstawienie danych dających wyobrażenie o rozmiarach tego zagrożenia.

Informacje o częstości udziału w wypadkach drogowych osób nietrzeźwych zawiera tablica 4. Jeśli idzie o stosunek liczby nietrzeźwych uczestników

¹⁷ W badaniach przeprowadzonych w Stanach Zjednoczonych A. P. ustalono, że w grupie sprawców wypadków było 17%, a w grupie kontrolnej (złożonej z losowo dobranych kierujących pojazdami : jedynie 11% osób pod wpływem alkoholu — R. Borkenstein, R. Crowther, R. Shumate, W. Ziel, R. Zylman: *The role of drinking driving in traffic accidents (Grand-Rapids-Study)*, „Blutalkol”, 1974, supl. 1, s. 20 i n. W badaniach powoływanych przez badaczy holenderskich ustalono znacznie większe rozbieżności między tak dobieranymi grupami: w jednym 47% nietrzeźwych sprawców wypadków przy 12% nietrzeźwych w grupie kontrolnej, w drugim aż 70,6% nietrzeźwych „wypadkowiczów“ i 11,2% nietrzeźwych w grupie kontrolnej (W. Buikhuisen, R. Jongmann: *Der Einfluss des „Alkohols auf das Wahrnehmen von Verkehrssituation*, Frankfurt am Main 1971, s. 14).

Tablica 4. Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych w Polsce w latach 1975—1984

Kategorie użytkowników dróg	Rok																																
	1975			1976			1977			1978			1979			1980			1981			1982			1983			1984					
	l.b.	%	P ^a	l.b.	%	P	l.b.	%	P	l.b.	%	P	l.b.	%	P	l.b.	%	P	l.b.	%	P	l.b.	%	P	l.b.	%	P	l.b.	%	P			
Kierujący:																																	
motocyklami	1609	18,9	3,2	1427	16,1	3,2	1421	16,2	3,1	1247	13,8	2,9	1255	13,5	2,9	1351	13,0	2,7	1445	15,2	3,4	1480	15,4	3,0	1376	13,6	3,1	1206	12,7	2,9			
samochodami osobowymi	1047	12,3	8,3	1143	12,9	8,1	1268	14,4	7,8	1454	16,1	7,4	1455	15,7	7,3	1895	18,2	6,3	2129	22,5	6,3	2592	27,0	4,8	2357	23,4	5,5	2298	24,3	4,7			
samochodami ciężarowymi	504	5,9	17,2	481	5,4	10,4	454	5,2	10,6	481	5,3	9,6	424	4,6	10,0	455	4,4	9,0	429	4,5	9,4	507	5,3	6,4	431	4,3	8,0	401	4,2	7,6			
autobusami	44	0,5	19,1	42	0,5	24,2	44	0,5	24,9	41	0,5	23,4	37	0,4	25,0	43	0,4	19,9	40	0,4	20,0	30	0,3	20,8	28	0,3	22,5	46	0,5	14,9			
ciągnikami	159	1,9	4,3	190	2,1	3,8	155	1,8	4,1	159	1,8	3,8	164	1,8	3,7	149	1,4	4,2	132	1,4	4,9	184	1,9	3,5	178	1,8	4,0	236	2,5	2,7			
rowerami	1061	12,5	3,8	1036	11,7	3,8	1014	11,5	3,6	907	10,0	3,9	980	10,5	3,7	1037	9,9	3,7	932	9,8	4,6	982	10,2	4,0	942	9,3	3,8	853	9,0	3,7			
pojazdami zaprzęgowymi	69	0,8	6,0	68	0,8	6,2	64	0,7	6,8	69	0,8	4,9	72	0,8	4,6	66	0,6	5,4	45	0,5	7,0	52	0,5	5,5	46	0,5	7,4	53	0,6	5,3			
innymi pojazdami	33	0,3	x ^b	24	0,3	6,3	28	0,3	4,5	21	0,2	6,3	22	0,2	7,4	16	0,2	11,1	13	0,1	11,6	17	0,2	48,7	14	0,1	22,4	21	0,2	13,0			
Piesi	3682	43,4	3,3	4207	47,5	3,1	4141	47,1	3,0	4433	49,1	2,9	4667	50,2	2,8	5177	49,6	2,6	4050	42,7	3,3	3461	36,0	3,3	4473	44,4	2,8	4060	42,9	2,8			
Pasażerowie	278	3,3	1,3	236	2,7	1,3	203	2,3	1,1	215	2,4	1,0	214	2,3	1,0	243	2,3	1,0	264	2,8	1,0	297	3,1	1,0	239	2,4	1,0	289	3,1	1,1			
Ogółem	8484	100,0	4,64	8854	100,0	4,51	8792	100,0	4,50	9027	100,0	4,34	9290	100,0	4,20	10432	100,0	3,87	9479	100,0	4,62	9602	100,0	4,04	10084	100,0	4,01	9463	100,0	3,78			

^a Wskaźnik wynikający z podziału ogółu wypadków spowodowanych przez daną kategorię użytkowników dróg przez liczbę wypadków spowodowanych przez należących do tej kategorii nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego (wskazuje, co który wypadek spowodowała osoba nietrzeźwa).

^b Brak danych dla dokonania obliczenia.

Źródło: Informacje Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce z lat 1975—1984; obliczenia autora.

ruchu drogowego do liczby nietrzeźwych sprawców wypadków drogowych, to dane przytoczone w tej tabeli pozwalają jedynie na rozumowanie określone jako *reductio ad absurdum*. Utrzymanie tezy, że proporcje nietrzeźwych sprawców wypadków drogowych oraz nietrzeźwych użytkowników dróg są zbliżone; wymagałoby opowiedzenia się za twierdzeniem, iż mniej więcej co trzeci motocyklista, co piąty—ósmy (w zależności od roku) kierujący samochodem osobowym, a także co trzeci pieszy w analizowanym okresie brał udział w ruchu drogowym, pozostając pod mniejszym lub większym, wpływem alkoholu. Wprawdzie potoczne obserwacje nie tworzą zazwyczaj dostatecznej podstawy do weryfikacji hipotez, ale w tym przypadku pozwalają one wskazać twierdzenie co najmniej podważyć. Impuls do odrzucenia tego twierdzenia dają także wyniki kontroli ruchu drogowego, przeprowadzanej przez funkcjonariuszy Wydziałów Ruchu Drogowego USW, którzy w ostatnich latach zatrzymywali rocznie ponad 90 tys. nietrzeźwych kierujących pojazdami samochodowymi, co stanowi zaledwie kilka procent kontrolowanych¹⁸. Takie dane i obserwacje nie pozwalają jednak określić, o ile częstsze jest powodowanie wypadków drogowych przez nietrzeźwych uczestników ruchu w stosunku do ich udziału w ruchu drogowym.

Dane zawarte w tablicy 4 zasługują na uwagę również i z innych względów. Po pierwsze wskazują one, że zdecydowanie największą liczbę wypadków, w których rolę odgrywał alkohol, wywołują nietrzeźwi piesi, gdyż w objętych analizą latach byli oni sprawcami od 42,7% (1981 r.) do 50,2% (1979 r.) takich wypadków. Dalsze kategorie uczestników ruchu drogowego, najpoważniej przyczyniające się do zwiększenia liczby wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe, to przede wszystkim kierujący samochodami osobowymi oraz motocyklami, jak również rowerzyści. Okoliczność, że są to najliczniejsze kategorie uczestników ruchu drogowego, wywiera istotny wpływ na ten obraz, ale nie w pełni go wyjaśnia. Zwrócić bowiem trzeba uwagę na częstotliwość powodowania wypadków przez osoby nietrzeźwe w ramach każdej z kategorii uczestników ruchu drogowego (wskaźnik „;P”). Pomijając „pasażerów”¹⁹, najczęściej w omawianym okresie wnikali się w wypadki będąc pod wpływem alkoholu właśnie piesi (w zależności od roku, co 2,6—3,3 wypadek), motocykliści (co 2,7—3,4 wypadek) oraz rowerzyści (co 3,7—4,6 . wypadek). Nietrzeźwych kierujących samochodami osobowymi wyprzedzili wprawdzie pod względem częstości powodowania wypadków drogowych nietrzeźwi kierujący ciągnikami oraz pojazdami zaprzęgowymi, lecz z uwagi na mniejszą liczebność tych ostatnich kategorii uczestników ruchu drogowego

¹⁸ Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce w latach 1980—1984.

¹⁹ Brak informacji o kryteriach oceny, że wypadek spowodował pasażer, a także tym, o jakie pojazdy w tych przypadkach chodziło, jak i wreszcie to, że w niektórych latach za sprawców wypadków uznawani byli wyłącznie pasażerowie nietrzeźwi, nakazuje daleko posuniętą wstrzeźliwość w ocenie tych danych.

oraz liczbę spowodowanych przez nich wypadków nie wpływa to poważniej na globalny obraz wypadkowości związanej z nietrzeźwością uczestników ruchu drogowego. Natomiast kierujący samochodami osobowymi, właśnie ze względu na liczebność tej kategorii uczestników ruchu drogowego, a także stosunkowo częste powodowanie wypadków w stanie nietrzeźwym, ważą w istotny sposób na tym obrazie,

Po drugie w latach 1975—1984 zaznaczyły się ważne zmiany w częstości powodowania wypadków drogowych przez osoby nietrzeźwe. Generalnie rzecz ujmując, zaznaczył się zdecydowany trend do coraz częstszego powodowania wypadków drogowych przez osoby nietrzeźwe, z tym jednak zastrzeżeniem, że w roku 1981 uległ on Znacznemu zahamowaniu, potem zaś powrócił do przebiegu z lat 1975—1980. Ogólny wskaźnik częstości powodowania wypadków przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego wynosił bowiem w 1975 r. 4,64, w 1980 r. doszedł do wartości 3,87, by w roku 1981 powrócić do poziomu z roku 1975 (4,62), a w 1984 r. przekroczyć poziom z roku 1980 i osiągnąć wartość 3,78.

Ten, dynamiczny wzrost częstości powodowania wypadków drogowych przez osoby nietrzeźwe wywołany został przez znajdujących się pod wpływem alkoholu uczestników ruchu wszystkich kategorii, z wyjątkiem kategorii „kierujący innymi pojazdami”. Tworzą oni jedyną, choć nie liczącą się w ogólnym obrazie, kategorię uczestników ruchu, w której częstość Wypadków spowodowanych przez sprawców nietrzeźwych nie tylko nie wzrosła, lecz zdecydowanie się obniżyła. Natomiast coraz częściej powodowali wypadki; pozostając pod wpływem alkoholu (z wyjątkiem roku 1981), tak piesi (1975 r. co 3,3 wypadek, 1984 r. co 2,7), jak motocykliści (1975 r. —3,2, 1984 r. —2,9), oraz kierujący samochodami ciężarowymi (1975 r. —17,2, 1984 r. —7,6), a także osobowymi (1975 r.—8,3, 1984 r. —4,7). Nietrzeźwość tych kategorii uczestników ruchu drogowego wpływała najsilniej na wskazany trend. Mniej wyraźnie wpływała nań częstość powodowania wypadków przez nietrzeźwych rowerzystów (1975 —3,8, 1984 —3,7), a także przez nietrzeźwych kierujących autobusami, którzy stanowią wyróżniającą się kategorię uczestników ruchu drogowego. Kierujący autobusami bowiem zdecydowanie najrzadziej powodują wypadki drogowe znajdując się pod wpływem alkoholu, a poważny wzrost częstości wypadków drogowych powodowanych przez należące do tej kategorii osoby nietrzeźwe zaznaczył się dopiero w roku 1984 (14,9); w pozostałych latach analizowanego okresu wskaźnik mierzący tę częstość wahał się w grani, each 19,9,—25,0.

Zwrócić trzeba uwagę na jeszcze jedną okoliczność. Zastosowany wskaźnik częstości powodowania wypadków drogowych przez osoby nietrzeźwe informuje, co który wypadek został spowodowany przez pozostającego pod wpływem alkoholu uczestnika ruchu drogowego, ale nie mówi nic na temat liczby wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe. Biorąc pod uwagę tę ostatnią kwestię należy dokonać rozróżnienia między poszczególnymi

kategoriami uczestników ruchu drogowego (dane z tablicy 4). Ograniczając się do kategorii najbardziej obciążonych wypadkami zauważmy, że wyjątkową pozycję wśród nich zajmują kierujący samochodami osobowymi, którzy powodują coraz częściej wypadki pozostając pod wpływem alkoholu i zarazem coraz więcej takich wypadków. Nietrzeźwi kierujący samochodami osobowymi spowodowali w toku 1975 1047 wypadków, a w 1984 r. 2298 wypadków, czyli o 119,5% Więcej. Podobnie, choć znacznie mniej wyraźnie, rysuje się ta kwestia w odniesieniu do nietrzeźwych pieszych, u których częstotliwość powodowania wypadków oraz liczba spowodowanych przez nich wypadków rosły i wolniej, i nie tak równomiernie jak w przypadku kierujących samochodami osobowymi. Coraz większa liczba wypadków powodowanych przez należące do tych kategorii osoby nietrzeźwe nie może znaleźć wystarczającego wyjaśnienia w powiększaniu się z roku na rok parku samochodów osobowych (o 317,9% w 1984 r. w stosunku do roku 1975)²⁰ oraz we wzroście liczby ludności (około 8%)²¹: Okazuje się bowiem, że wzrostowi częstości wypadków powodowanych przez nietrzeźwych kierujących samochodami ciężarowymi nie towarzyszy wzrost liczby takich wypadków, mimo że liczba samochodów ciężarowych zwiększyła się w Polsce między rokiem 1975 a 1984 a 79%²². Podobnie wydaje się przedstawiać to zagadnienie w przypadku rowerzystów, choć brak danych o aktualnej liczbie rowerów w Polsce²³, a podnoszone zastrzeżenia co do pełności informacji na temat wypadków rowerzystów nie pozwalają na pewną wypowiedź. Z kolei w przypadku motocyklistów omawiane zagadnienie przedstawia się jeszcze inaczej. Liczba wypadków powodowanych przez nietrzeźwych motocyklistów w latach 1975—1984 wykazywała pewne fluktuacje przy generalnej tendencji do obniżenia się (w 1984 r. o 25,1% w stosunku do roku 1975), zmalała też liczba motocykli (o 12,2% mniej w 1984 r. niż w roku 1975)²⁴, natomiast rosła częstość wypadków powodowanych przez nietrzeźwych motocyklistów.

2. ROZMIARY SPOŻYCIA ALKOHOŁU A WYPADKI POWODOWANE PRZEZ OSOBY NIETRZEŻWE

Zajmując się problemem liczby oraz częstości wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe nie można pominąć czynnika, który

²⁰ Informacja Wydziału Ruchu, Drogowego . KGMO o wypadkach drogowych w Polsce w 1984 r., obliczenia autora.

²¹ Rocznik Statystyczny GUS, 1985, obliczenia autora.

²² Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce W 1984r., obliczenia autora.

²³ Z informacji podawanych przez T. Kop tę (/tower w *ruchu drogowym...*, s. 10—12) wynika, że liczbę rowerów w Polsce można określić tylko szacunkowo, a podstawa tego oszacowania nie rysuje się jednoznacznie.

²⁴ Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce w 1984r.

wpływa bezpośrednio na liczebność zbiorowości osób nietrzeźwych, czyli rozmiarów spożycia alkoholu. Powszechnie przyjętą miarą rozpowszechnienia konsumpcji alkoholu jest ilość czystego alkoholu przypadająca na 1 mieszkańca kraju w skali roku i taki też wskaźnik zostanie tu zastosowany. Niezbędne jest wszakże podkreślenie, że dane zamieszczane w Rocznikach Statystycznych GUS pozwalają jedynie na szacunkowe oraz niepełne określenie tego wskaźnika. Przyczyny tego są następujące.

a) Ilość czystego alkoholu przypadająca rocznie na 1 mieszkańca Polski podawana jest tylko w odniesieniu do tzw. trunków mocnych (wódek, koniaków itd.), natomiast dane dotyczące konsumpcji wina i piwa operują inną jednostką przeliczeniową, tj. liczbą litrów tych napoi przypadających rocznie na 1 osobę.

b) Roczniki Statystyczne GUS podają wyłącznie dane o rozmiarach konsumpcji alkoholu sprzedawanego przez instytucje handlowe kontrolowane przez państwo, nie obejmując danych o rozmiarach konsumpcji legalnie produkowanych win domowych, alkoholu przywożonego z zagranicy, a także alkoholu wytwarzanego nielegalnie. Zwłaszcza alkohol produkowany nielegalnie wydaje się wpływać istotnie, (o czym dokładniej niżej) na wskaźniki rozmiarów spożycia alkoholu, co powoduje, że dane oficjalni są poważnie zaniżone. Szczególną trudność w uchwyceniu rozmiarów nielegalnej produkcji alkoholu powodują zmiany w nasileniu tego zjawiska. Wycinkowe dane wskazują na to, że po roku 1980, w związku z okresowymi trudnościami zakupu alkoholu w placówkach handlowych oraz ze Znacznym podniesieniem cen napojów alkoholowych, nastąpił niespotykany rozkwit nielegalnej produkcji alkoholu^{25 26}. Dostępne dane nie pozwalają jednak na pewne ustalenia w tej mierze.¹

W tej sytuacji zdecydowano się na uwzględnienie danych podawanych, oficjalnie, przy czym konieczne było dokonanie przeliczeń konsumowanego wina i piwa na czysty alkohol. Przyjęto, że wino zawiera 12% a piwo 4,5% czystego alkoholu, zakładając, że tym samym przyjmuje się wartości minimalne.

Uzyskane w ten sposób dane przedstawia tablica 5, w której podano też, jaki odsetek ogółu wypadków drogowych przypada na wypadki powodowane przez osoby nietrzeźwe oraz co który wypadek powodowany był przez te osoby (częstość wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe). Z tablicy tej można łatwo odczytać, że w latach 1975—1980 systematycznie rósł odsetek wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe i odpowiednio do tego zwiększała się częstość występowania takich wypadków²⁶. W tym okresie wzrastało też, choć z pewnymi wahaniami w latach 1978—1979, oficjalnie rejestrowane spożycie czystego alkoholu na 1 mieszkańca. Analiza

²⁵ Zob. W. Dadak: Nielegalna produkcja alkoholu (wyniki sondażu w małym mieście); „Przegląd Penitencjarny i Kryminalistyczny”, 1985, nr 8.

²⁶ Zbieżność tych danych jest oczywista, gdyż oba te rzędy liczb są tylko odmienną prezentacją tego samego zjawiska.

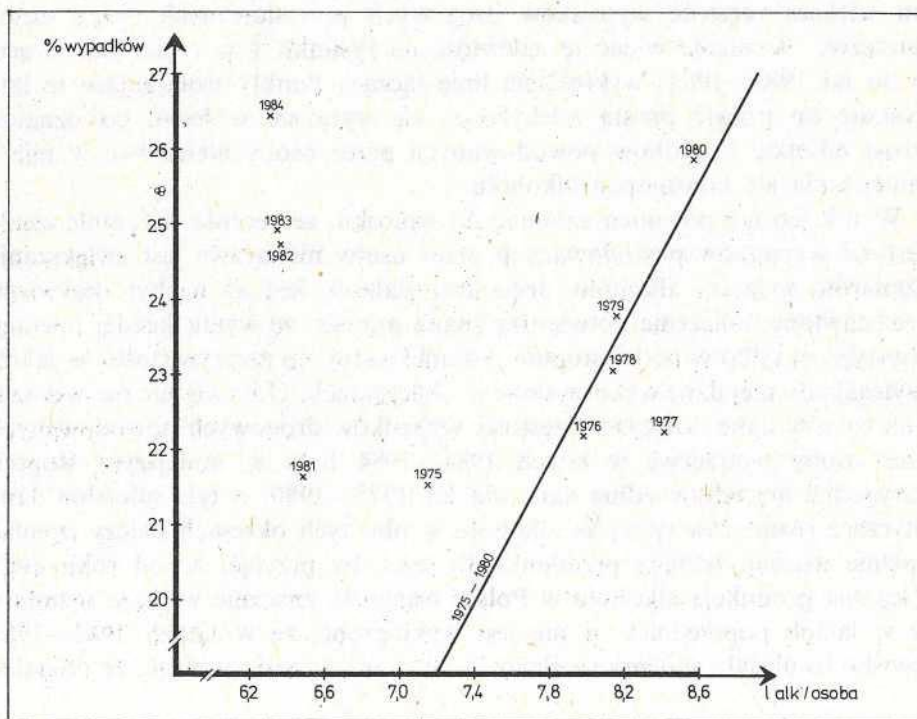
Tablica 5. Rozmiary spożycia alkoholu oraz częstość wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe w Polsce w latach 1979—1984

Opis wskaźnika	Rok									
	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
% ogółu wypadków drogowych powodowany przez osoby nietrzeźwe	21,5	22,2	22,2	23,0	23,8	25,8	21,7	24,7	24,9	26,5
Częstość wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe"	4,64	4,51	4,50	4,34	4,20	3,87	4,62	4,04	4,01	3,78
Spożycie czystego alkoholu w 1 na 1 mieszkańca	7,16	7,99	8,42	8,14	8,17	8,58	6,49	6,37	6,36	6,40

" wskazuje, co który wypadek został spowodowany przez osobę nietrzeźwą.

Źródło: Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w latach 1975—1984; Roczniki Statystyczne GUS z lat 1975—1984; obliczenia autora.

przy wykorzystaniu współczynnika korelacji wykazała istnienie silnego związku między tymi zjawiskami ($r = 0,680$), co oznacza potwierdzenie wysuniętej



Rys. 1. Spożycie czystego alkoholu w 1 na 1 mieszkańca a częstość wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe w Polsce w latach 1975—1984

Źródła: Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce w latach 1975—1984; Roczniki Statystyczne GUS z lat 1975—1984; obliczenia autora.

we wstępie do tego opracowania hipotezy, że wzrost rozmiarów spożycia alkoholu wpływa na zwiększenie częstości wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe. Rysunek 1, w części odnoszącej się do lat 1975—1980, stanowi graficzną ilustrację tego twierdzenia.

Zupełnie inny obraz rysuje się dla lat 1981—1984. W roku 1981 zanotowano w oficjalnych zestawieniach gwałtowny spadek rozmiarów spożycia alkoholu oraz spadek częstości wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe, przy czym wartość wskaźników częstości wypadków powodowanych przez te osoby była bardzo zbliżona do ich wartości z roku 1975, choć oficjalnie rejestrowany poziom spożycia alkoholu był wyraźnie niższy niż w 1975 r. (o 9,3%). W latach 1982—1984 oficjalnie rejestrowane spożycie alkoholu spadło na poziom jeszcze niższy niż w roku 1981, za to zdecydowanie wzrosła częstość wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe, osiągając w 1984 r. wartość najwyższą w całym analizowanym okresie. Analiza korelacyjna dla lat 1981—1984 wykazała istnienie silnego związku między rozmiarami spożycia alkoholu a częstością wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe, lecz przybierającego kierunek wręcz odwrotny niż w latach 1975—1980, a mianowicie: im mniejsze rozmiary spożycia alkoholu na 1 mieszkańca, tym większa częstość wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe. Wyraźnie widać tę zależność na rysunku 1 w części odnoszącej się do lat 1981—1984: wykreślając linię łączącą punkty oznaczające te lata uzyskuje się prawie prostą odchylającą się wyraźnie w lewo, co oznacza wzrost odsetka wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe w miarę zmniejszenia się konsumpcji alkoholu.

Wynik ten nie powinien skłaniać do wniosku, że receptą na zmniejszenie częstości wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe jest zwiększanie rozmiarów spożycia alkoholu. Jego absurdalność jest aż nazbyt oczywista. Przedstawione obliczenie potwierdza znaną prawdę, że wynik każdej operacji statystycznej tylko w takim stopniu jest adekwatny do rzeczywistości, w jakim przylegają do niej dane wykorzystane w obliczeniach. O ile zaś nic nie wskazuje na to, aby dane dotyczące częstości wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe w latach 1981—1984 były w mniejszym stopniu wiarygodne niż odpowiednie dane dla lat 1975—1980, o tyle oficjalne dane dotyczące rozmiarów spożycia alkoholu w obu tych okresach należy oceniać zupełnie inaczej. Istnieją przesłanki do tego, by przyjąć, że od roku 1981 nielegalna produkcja alkoholu w Polsce osiągnęła znacznie większe rozmiary niż w latach poprzednich, a nie jest wykluczone, że w latach 1982—1984 zjawisko to ulegało stałemu nasileniu²⁷. Stąd też wypada przyjąć, że oficjalne

²⁷ Wskazują na to zarówno wyniki sondaży (W. Dadak: *Nielegalna produkcja alkoholu...*, oraz powołana tam literatura), jak i potoczne obserwacje, a także uzasadnienia drastycznego zaostrożenia odpowiedzialności kamej za nielegalną produkcję alkoholu (Ustawa z 10 V 1985 r. o szczególnej odpowiedzialności kamej, Dz. U. nr 23, poz. 101).

dane o rozmiarach konsumpcji alkoholu w Polsce w latach 1981—1984 są znacznie bardziej odległe od rzeczywistości niż odpowiednie dane dla lat 1975—1980, a wynikający z nich spadek spożycia alkoholu jest; czysto pozorny

W tej sytuacji przeprowadzono obliczenia pozwalające ukazać, o jaką różnicę między danymi oficjalnymi a rzeczywistym spożyciem alkoholu może tu chodzić. Założono, że przy utrzymywaniu się zależności między rozmiarami konsumpcji alkoholu a częstością wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe, obserwowanej w latach 1975—1980, określonej częstości takich wypadków w latach 1981—1984 odpowiadał właściwy dla niej poziom konsumpcji alkoholu. Wyniki tej projekcji zamieszczone są w tablicy 6.

Tablica 6. Spożycie alkoholu w Polsce w latach 1981—1984 według danych oficjalnych i szacunkowych

Rok	Spożycie czystego alkoholu w 1 na 1 mieszkańca		
	dane oficjalne	oszacowanie	różnica
1981		7,76	1,27
1982	6,49	8,44	2,07
1983	6,37	8,48	2,12
1984	6,36	8,81	2,41
	6,40		

Wylania się oczywiście pytanie, w jakim stopniu dane wynikające z oszacowania są adekwatne do rzeczywistości? Nie można, oczywiście, twierdzić, że wskazane obliczenie pozwala określić rzeczywiste rozmiary spożycia alkoholu w Polsce. Opiera się ono bowiem na danych z lat 1975—1980, a inaczej mówiąc — jest projekcją tych danych na lata 1981—1984. Obliczenie odnoszące się do tego ostatniego okresu musi być więc dotknięte błędem w tym samym stopniu, w jakim nieadekwatne do rzeczywistości są dane dla lat 1975—1980, Wiadomo zaś, że dane Oficjalne z tych lat również nie obejmowały całości Spożywanego alkoholu. W rzeczywistości zatem spożycie alkoholu w Polsce w latach 1981—1984 było wyższe niż by to wynikało z przedstawionego obliczenia. W każdym jednak razie liczby te są bliższe stanu rzeczywistego niż dane oficjalne, podające tylko, jakie są rozmiary spożycia alkoholu pochodzącego ze źródeł kontrolowanych przez państwo.

Rozważania na temat powiązań między rozmiarami spożycia alkoholu a częstością wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe wymagają pewnego uzupełnienia. Otóż na przedstawiony związek między tymi zjawiskami wpływają zapewne tak struktura spożywanych napojów alkoholowych, jak i wzory ich konsumowania. Na zagadnienia związku między tymi zjawiskami zwracano uwagę w pierwszej części tego opracowania, nie trzeba

więc ponownie rozpatrywać tej kwestii. W tym miejscu wystarczy podkreślić, że dostępne dane nie pozwalają na ustalenie, jak struktura oraz wzory konsumpcji alkoholu wpływają na częstość powodowania wypadków drogowych przez osoby nietrzeźwe. Wpływ ten stanowi zatem niewiadomą, która wyklucza możliwość twierdzenia, że określony poziom spożycia alkoholu wywoła zawsze określoną częstość wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe. Zmiana struktury lub wzorów konsumpcji napojów alkoholowych może spowodować zmianę częstości wypadków wywoływanych przez osoby nietrzeźwe, lecz nie wiemy, o jakie zmiany może tu chodzić. Podobnie przedstawia się ten problem odnośnie do warunków, w jakich przebiega ruch drogowy (rozwiązania drogowe, organizacja ruchu itd.). Konsekwencje zmian w tym zakresie to również niewiadoma, która może wpływać na przedstawioną prawidłowość.

3. NIETRZEŻWOŚĆ SPRAWCY WYPADKU A SKUTKI WYPADKU DROGOWEGO

Zagrozenie bezpieczeństwa ruchu drogowego przez osoby nietrzeźwe, ma, oprócz zwiększenia szansy spowodowania wypadku drogowego, swój drugi wymiar. Chodzi tu o pytanie, czy skutki wypadków drogowych powodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu są takie same jak powodowanych przez osoby trzeźwe, czy też różnią się od nich, a jeśli tak, to czym? Na pytanie to możemy udzielić odpowiedzi znacznie dokładniejszej niż na pytanie, o ile częściej osoby nietrzeźwe wnikają się w wypadki drogowe od osób trzeźwych. Za miarę skutków wypadku drogowego przyjmujemy wskaźnik ofiarochłonności, ukazujący, ile ofiar śmiertelnych przypada na wypadek drogowy spowodowany przez osobę nietrzeźwą, a ile takich ofiar przypada na wypadek spowodowany przez osobę trzeźwą. Odpowiednie dane zawiera tablica 7.

Okazuje się, że choć znacznie więcej osób ginie w wypadkach drogowych dochodzących do skutku bez współdziałania alkoholu, ofiarochłonność wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe jest znacznie wyższa niż ofiarochłonność wypadków powodowanych przez trzeźwych uczestników ruchu drogowego. To ogólne stwierdzenie wymaga pewnych uzupełnień.

Przede wszystkim różnica ofiarochłonności wypadków powodowanych przez osoby trzeźwe oraz przez osoby nietrzeźwe ma inną rozpiętość w zależności od tego, czy nietrzeźwy uczestnik ruchu drogowego był pieszym, czy kierującym pojazdem, a w ramach tej ostatniej kategorii od tego, jakim pojazdem kierowała osoba nietrzeźwa. Zapoznając się ze wskaźnikami ofiarochłonności zamieszczonymi w tablicy 7 różnice te można bez trudu wychwycić. Dla ułatwienia tej obserwacji, a także celem wyeliminowania działania czynników przypadkowych dochodzących do głosu w poszczególnych latach, dokonano zbiorczego obliczenia wskaźnika ofiarochłonności dla lat 1979—1984. Obliczono też dla tych zbiorczych danych wskaźnik proporcji, przyjmując

Tablica 7. Ofiarochłonność wypadków drogowych spowodowanych przez osoby trzeźwe oraz osoby nietrzeźwe w Polsce w latach 1979—1984

Sprawcy wypadków		Rok oraz stan sprawcy wypadku													Różnica w % między OT a ON (OT = 100,0%)	
		1979		1980		1981		1982		1983		1984		lata 1979—1984		
		T	N	T	N	T	N	T	N	T	N	T	N	T		N
Kierujący:																
Samochodami osobowymi	W	9145	1455	9992	1895	11239	2129	9804	2592	10605	2357	8589	2295	59378	12726	+64,6
	Z	1102	284	1193	367	1324	417	1145	530	1245	421	868	414	6877	2433	
	O	0,120	0,195	0,119	0,194	0,118	0,196	0,117	0,204	0,117	0,179	0,108	0,180	0,116	0,191	
samochodami ciężarowymi	W	3849	424	3649	455	3601	429	2723	507	3002	431	2660	401	19484	2647	+ 61,6
	Z	564	82	530	105	516	96	355	128	410	92	314	87	7689	590	
	O	0,146	0,193	0,145	0,231	0,143	0,224	0,130	0,252	0,136	0,213	0,118	0,217	0,138	0,223	
motocyklami	W	2425	1255	2309	1391	3437	1445	2963	1480	2952	1376	2296	1206	16382	8153	+ 49,7
	Z	367	287	361	313	503	317	460	333	457	304	335	287	2483	1841	
	O	0,151	0,228	0,154	0,232	0,146	0,219	0,155	0,232	0,155	0,221	0,146	0,238	0,151	0,226	
ciągnikami	W	458	164	477	149	521	132	469	184	528	178	412	236	2865	1043	+ 149,7
	Z	50	30	60	52	59	39	70	73	87	59	53	81	379	334	
	O	0,127	0,183	0,126	0,349	0,113	0,295	0,149	0,397	0,165	0,331	0,129	0,343	0,132	0,320	
rowerami	W	2676	980	2662	1037	3397	932	2899	982	2653	942	2314	853	16604	5 726	—2,2
	Z	395	148	395	151	443	119	372	124	339	0,101	333	122	2277	765	
	O	0,153	0,151	0,148	0,146	0,130	0,128	0,128	0,126	0,128	0,107	0,144	0,143	0,137	0,134	
Zaprzęgiem konnym	W	260	72	289	66	272	45	233	52	294	46	226	53	1574	334	+68,4
	Z	47	19	26	15	37	14	40	15	51	8	30	11	231	82	
	O	0,188	0,263	0,090	0,227	0,136	0,311	0,172	0,288	0,173	0,174	0,133	0,208	0,146	0,246	
innym Pojazdem	W	1280	59	1176	59	1102	53	860	47	902	42	890	67	6210	327	+ 73,0
	Z	219	21	184	20	202	11	124	10	123	6	134	22	986	90	
	O	0,171	0,356	0,156	0,339	0,183	0,208	0,144	0,213	0,136	0,143	0,151	0,328	0,159	0,275	
Piesi	W	8200	4667	8216	5177	9358	4050	8084	3461	8148	4473	7341	4060	49347	25888	+36,8
	Z	1037	748	1057	849	1060	619	866	503	872	633	744	687	5636	4039	
	O	0,126	0,160	0,129	0,164	0,113	0,153	0,107	0,145	0,107	0,142	0,101	0,169	0,114	0,156	

Legenda: W — liczba wypadków; Z — liczba zabitych; O — ofiarochłonność (liczba zabitych na 1 wypadek); T — trzeźwi sprawcy wypadków; N — nietrzeźwi sprawcy wypadków.

Źródło: Informacja o wypadkach drogowych w Polsce w latach 1979—1984 Wydziału Ruchu Drogowego KGMO; obliczenia autora.

za 100% wskaźnik ofiarochłonności wypadków drogowych powodowanych przez osoby trzeźwe (tablica 7, ostatnia kolumna). Obliczenia te pozwalają stwierdzić, że nietrzeźwość sprawcy wypadku drogowego słabiej (pomijając rowerzystów, o czym niżej) wpływa na podwyższenie ofiarochłonności wypadków powodowanych przez nietrzeźwych pieszych (w latach 1979—1984 o 36,8%) niż na podwyższenie ofiarochłonności wypadków powodowanych przez nietrzeźwych kierujących pojazdami. Jest to o tyle zrozumiałe, że pieszy przy kolizji z pojazdem jest szczególnie narażony na odniesienie ciężkich obrażeń 4 nietrzeźwość pieszego wydaje się w nieco mniejszym stopniu niż przy innych typach kolizji wpływać na zwiększenie tego — i tak już znacznego — zagrożenia. Pamiętać też wypada, że wśród pieszych w wieku powyżej 60 lat, którzy zostają potrąceni przez pojazd, śmiertelność jest bardzo wysoka, a w tej kategorii wiekowej pieszych, licznie reprezentowanej wśród ofiar wypadków drogowych, nieczęsto pojawiają się nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych²⁸.

Natomiast biorąc pod uwagę rodzaje pojazdów kierowanych przez nietrzeźwych sprawców wypadków drogowych na wstępie zająć się trzeba rowerzystami. Można by bowiem sądzić na podstawie danych z tablicy .7, że nietrzeźwość rowerzystów - jako jedynej kategorii uczestników ruchu drogowego — prowadziła w latach 1979—1984 do nieznacznego zmniejszenia wskaźnika ofiarochłonności powodowanych przez nich wypadków. Taki wniosek byłby jednak przedwczesny. Ponieważ ciemna liczba wypadków powodowanych przez rowerzystów jest prawdopodobnie znacznie większą niż wypadków powodowanych przez innych uczestników ruchu drogowego, obliczenia dotyczące ofiarochłonności wypadków powodowanych przez rowerzystów trudno uznać za miarodajne. W rzeczywistości relacje między ofiarochłonnością wypadków powodowanych przez rowerzystów trzeźwych i nietrzeźwych mogą przedstawiać się zupełnie inaczej.

Z pozostałych kategorii kierujących pojazdami decydowanie najsilniej na wzrost ofiarochłonności powodowanych przez nich wypadków wpływała nietrzeźwość kierujących ciągnikami, następnie kierujących „innymi pojazdami” (m.in. autobusami, tramwajami), samochodami osobowymi oraz ciężarowymi, najsłabiej zaś — nietrzeźwość motocyklistów. To ostatnie zjawisko wydaje się mieć swoją główną przyczynę w tym, że motocykl jest pojazdem silnikowym najmniej bezpiecznym, nie chroniącym kierującego nim przed skutkami kolizji.

²⁸ R. Mądro, J. Staśkiewicz: *Zgony w następstwie wypadków drogowych na podstawie materiału sekcyjnego Zakładu Medycyny Sądowej w Lublinie*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii”, 1970, nr 2, s. 188; Z. Marek, K. Jaegermann: *Wypadki drogowe w materiale sekcyjnym Zakładu Medycyny Sądowej AM w Krakowie, V. Wpływ czynników psychofizycznych*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii”, 1971, nr 1, s. 32; K. Jaegermann: *Wypadkowość, drogowa wśród dzieci i osób w podeszłym wieku*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii”, 1971 suppl. 1, s. 77; idem: *Badania porównawcze nad wypadkowością drogową (na podstawie materiału sekcyjnego z lat 1968—1969 oraz 1971—1972)*, „Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii”, 1974, nr 4, s. 224—227.

Ponieważ przy kolizji „poziom zagrożenia” jest tu zawsze wysoki, nietrzeźwość kierującego podnosi ofiarochłonność spowodowanego przezeń wypadku nie aż tak znacznie jak nietrzeźwość kierujących bezpieczniejszymi pojazdami? Nie znaczy to, że wzrost ofiarochłonności wypadków powodowanych przez nietrzeźwych motocyklistów można oceniać jako niewielki, gdyż wynosi on prawie 50%. Globalnie rzecz ujmując, wydaje się, że zwiększenie ofiarochłonności wypadków powodowanych przez nietrzeźwych kierujących pojazdami objaśniać należy osłabieniem ich zdolności do wykonywania odruchów obronnych w chwili zderzenia, gorszą orientacją w sytuacji, nie pozwalającą na minimalizowanie skutków wypadku, gdy staje się on nieuchronny, a także większymi trudnościami w udzieleniu im pomocy po wypadku. Bardziej stanowcze wypowiedzi byłyby możliwe dopiero po przeprowadzeniu odrębnych, dość złożonych badań tego problemu.

Następną kwestią, na którą warto zwrócić uwagę przy omawianiu danych z tablicy 7, jest zmniejszanie się ofiarochłonności wypadków powodowanych przez niektóre kategorie uczestników, ruchu drogowego. Zjawisko obniżania się wskaźnika ofiarochłonności na przestrzeni lat 1979—1984 obserwuje się zwłaszcza w przypadku kierujących samochodami osobowymi oraz ciężarowymi, a także u pieszych, lecz, chodzi wyłącznie o wypadki powodowane przez osoby trzeźwe. Przy pozostałych kategoriach uczestników ruchu drogowego wahania współczynnika ofiarochłonności wypadków powodowanych przez osoby trzeźwe są w poszczególnych latach tak znaczne, że trudno tu mówić o jednoznacznie zarysowującej się tendencji. Wyjątek stanowią motocykliści, u których omawiany wskaźnik pozostaje w poszczególnych latach na zbliżonym poziomie. Natomiast ofiarochłonność wypadków powodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, choć wykazuje niekiedy znaczną zmienność w poszczególnych latach, w żadnym przypadku nie wykazuje tendencji do obniżania się; można raczej mówić o stabilizacji tego wskaźnika. Choć więc przypadkowy układ odgrywających tu rolę czynników może doprowadzić do przejściowego obniżenia ofiarochłonności wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe, na utrzymanie takiego korzystnego układu w następnym roku nie można liczyć. Co więcej, dane z tablicy 7 wydają się wskazywać na to, że obniżenie w jednym roku omawianego wskaźnika nakazuje oczekiwać jego wzrostu, niekiedy poważnego, w roku następnym. Trwałe obniżenie ofiarochłonności wypadków drogowych można zatem osiągnąć tylko w odniesieniu do wypadków powodowanych przez osoby trzeźwe ; nietrzeźwość sprawcy wypadku tworzy tu zaporę nie do usunięcia.

V. ROZKŁAD W CZASIE WYPADKÓW DROGOWYCH POWODOWANYCH PRZEZ
* OSOBY NIETRZEŻWE

Analiza rozkładu czasowego wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe obejmie tylko drugą połowę lat 1975—1984. Decyduje

o tym niedostępność danych z lat wcześniejszych, publikowanych dopiero, a i to w niepełnym zakresie, od początku lat osiemdziesiątych. Stąd niekompletność informacji przedstawionych w tablicach 8, 9 i 10, choć zamieszczono w nich wszystkie dostępne dane, w tym niektóre z lat siedemdziesiątych. Mimo tej niekorzystnej sytuacji poruszenie problemu rytmu czasowego wypadków powodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego uznano za potrzebne, gdyż nawet wycinkowe dane pozwalają na kilka — jak wyjdaje się — interesujących spostrzeżeń.

Tablica 8. Dobowy rozkład wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe w Polsce w latach 1981—1984 (w %)

Godziny	Rok					
	1981	1982	1983		1984	
			ogółem	nietrzeźwi	ogółem	nietrzeźwi
0—6	10,3	7,5	7,0	7,8	5,2	8,7
6—9	2,3	2,1	10,1	2,2	8,5	2,5
9—12	4,9	4,6	14,5	4,8	13,3	3,1
12—15	11,8	12,7	19,5	10,4	17,9	7,2
15—18	28,0	31,3	24,5	30,4	23,1	22,4
18—21	30,4	31,0	18,8	32,8	21,9	35,9
21—24	12,3	10,8	5,6	11,6	10,1	20,2
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce w latach 1981—1984.

Tablica 8 przedstawia dobowy rozkład wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe. Porównanie tego rozkładu z dobowym rozkładem ogółu wypadków drogowych (możliwe tylko dla lat 1983—1984 z uwagi na brak danych z lat wcześniejszych) wykazuje, że zachodzą między nimi poważne różnice. Rozkład ogółu wypadków jest znacznie bardziej „spłaszczony”, choć zaznacza się w nim tendencja do spiętrzania się wypadków w godzinach szczytu komunikacyjnego, tj. między godziną 15 a 18. Spiętrzenie to zaczyna się jednak zaznaczać już między godziną 12 a 15, a spada od godziny 18, choć trwa jeszcze do godziny 21. W rozkładzie wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe uderza znacznie większe ich nasilenie w godzinach popołudniowo-wieczornych (15—21), istotnie większe jest też ich nasilenie w nocy (godziny 21—6), za to znacznie mniejsze w godzinach rannych i południowych (6—15). Nie ulega wątpliwości, że na taki rozkład wpływa przede wszystkim zróżnicowany rozmiar konsumpcji alkoholu w różnych porach doby, ze „szczytem” przypadającym na godziny popołudniowe i wieczorne, a także gorsze niż w dzień warunki drogowe (brak pełnej widoczności). Zwłaszcza charakterystyczne zwiększenie się odsetka wypadków drogowych powodowanych przez

osoby nietrzeźwe w godzinach wieczorno-nocnych, a więc wówczas, gdy natężenie ruchu na drogach zdecydowanie maleje, pozwala ukazać, jak groźne są wywołane przez alkohol ubytki sprawności, intelektualnej i psychomotorycznej przy braku dziennego światła. Pogorszenie zdolności do prawidłowego rozpoznania i oceny sytuacji drogowej, gdy skutek gorszego oświetlenia jest to i tak znacznie, trudniejsze niż w jasnej porze doby²⁹ prowadzi siłą rzeczy zwiększenia liczby, wypadków powodowanych przez osoby, nietrzeźwe

W tym kontekście trzeba zwrócić uwagę na odsetek wypadków powodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w godzinach od 9 do 15. Ich natężenie jest wprawdzie stosunkowo małe, ale pamiętać wypada, że warunki spostrzegania i oceny sytuacji drogowej są wówczas lepsze niż w innych okresach doby, a nadto zdecydowana większość konsumentów alkoholu jest w tych godzinach zaabsorbowana zawodowo. Jeśli zatem w godzinach tych w latach 1981—1984 wydarzało się od 10,3% (1984 r.) do 17,3% (1982 r.) wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe, to potwierdza to dokonywane przy innych okazjach spostrzeżenie, że przypadki spożywania alkoholu w czasie zajęć zawodowych nie należą w Polsce do wyjątków³⁰. Wskazać jednak trzeba, że w roku 1984 zaznaczył się spadek odsetka wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe w godzinach od 9 do 15. Może się to łączyć ze zmniejszeniem liczby przypadków spożywania alkoholu w czasie zajęć zawodowych, na co wskazywać nadto może obniżenie odsetka wypadków wywoływanych przez osoby nietrzeźwe między godziną 15 a 18. Nie ulega bowiem wątpliwości, że w tym ostatnim przedziale czasu część wypadków drogowych wywołują osoby, które spożywały alkohol przed godziną 15.

W roku 1984 nastąpiło też inne przesunięcie w dobowym rozkładzie Wypadków drogowych, powodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego. Zwraca uwagę zasadniczy wzrost odsetka takich wypadków w godzinach wieczorno-nocnych, zwłaszcza między godziną 21 a 24. Wątpliwości, czy ten wzrost nie jest pozorny w tym sensie, że przy zmienionej podstawie obliczenia zmieniać się może zasadniczo wskaźnik proporcji (%) przy bardzo zbliżonych liczbach bezwzględnych, można usunąć. Wprawdzie nie są publikowane liczby bezwzględne wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe w różnych okresach doby, ale znając ogólną liczbę takich wypadków oraz liczbę określającą ich odsetek przypadający na dane godziny można określić dość dokładnie liczbę wypadków osób nietrzeźwych dla poszczególnych przedziałów czasowych. Po dokonaniu takiego obliczenia okazuje się, że

²⁹ J. Polony : *Kryminologiczne, kryminalistyczne i karnoprawne aspekty wypadków drogowych po zapadnięciu zmroku*., „Studia Kryminologiczne, Kryminalistyczne i Penitencjarne”, 1974, t. I, s. 261 in.

³⁰ *Osiński*: *.Spożycie napojów alkoholowych...*, s. 52—55.

między godziną 21 a 24 osoby nietrzeźwe w 1983 r. wywołały około 1170, a w roku 1984 około 1912 wypadków drogowych, a zatem doszło w tym przedziale czasowym do zasadniczego wzrostu liczby takich wypadków. Dopiero następne lata pozwolą odpowiedzieć na pytanie, czy wzrost ten spowodowany był przypadkowym i krótkotrwałym zbiegiem okoliczności, Czy też działają tu przyczyny mające trwalszy charakter.

Inne refleksje wyzwała tygodniowy rozkład wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe (tablica 9). Co prawda i w tym przypadku

Tablica 9. Tygodniowy rozkład wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe w Polsce w latach 1980 — 1984(w %)

Dzień tygodnia	Rok						
	1980	1981	1982	1983		1984	
				ogółem	nietrzeźwi	ogółem	nietrzeźwi
Poniedziałek	14,2	13,0	12,7	14,5	13,5	14,5	13,9
Wtorek	13,9	13,9	13,2	13,6	13,0	14,1	12,9
Środa	14,0	13,5	14,7	15,0	13,6	14,8	14,0
Czwartek	13,7	14,9	14,4	17,1	14,4	14,2	13,7
piątek	15,6	16,3	17,2	17,5	17,3	17,1	17,5
Sobota	14,2	12,8	13,3	12,5	14,1	12,6	13,6
Niedziela	14,4	15,5	14,5	12,6	14,1	12,7	14,4
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Informacją Wydziału Ruchu Drogowego KGM O o wypadkach drogowych w Polsce dla lat 1980—1984.

porównania z ogólnym rozkładem wypadków są możliwe tylko co do lat 1983—1984, ale wnioski są zupełnie inne. Stwierdzić należy, że: po pierwsze ogólny rozkład wypadków drogowych jest zbliżony do rozkładu tych wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe, po drugie rozkład liczby wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe na poszczególne dni tygodnia jest raczej wyrównany ; poza pewną zwyczają takich wypadków w piątki, na pozostałe dni tygodnia przypadają wielkości niewiele się od siebie różniące.

Taki rozkład nasuwa wniosek, że ujemny wpływ spożycia alkoholu na ruch drogowy zaznacza się w ciągu tygodnia z niemal jednakową siłą, a innymi słowy : liczba nietrzeźwych biorących udział w ruchu drogowym jest w poszczególnych dniach tygodnia bardzo podobna; jedynie w piątek pojawia się ich nieco więcej, co tłumaczy się tym, że jest to dzień poprzedzający dwa dni wolne od pracy. Czasową zbieżność wprowadzenia jako reguły wolnych sobót oraz wzrostu liczby wypadków drogowych powodowanych w piątki przez osoby nietrzeźwe (od 1981. r.), przemawia za taką interpretacją. Dodajmy jednak, że znaczenie ma tu zapewne również podwyższenie natężenia ruchu w piątki, powodujące zwiększenie ogólnej liczby wypadków wydarzających się w tym dniu.

Przejdźmy do przedstawienia rocznego rozkładu wypadków drogowych

powodowanych przez osoby nietrzeźwe. Z danych zamieszczonych w tablicy 10 wynika, że w latach 1983 i 1984 (odpowiednie dane są dostępne tylko z tych lat) wypadki powodowane przez osoby trzeźwe zdarzały się najrzadziej w lutym i marcu, następnie ich liczba rosła aż do osiągnięcia wartości największych w miesiącach letnich (czerwiec—sierpień), utrzymywała się na wysokim poziomie przez wrzesień i październik, by od listopada do stycznia systematycznie opadać. Natomiast liczba wypadków powodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego wykazuje mniejsze wahania. Daje

Tablica 10. Roczny rozkład wypadków drogowych powodowanych przez osoby trzeźwe oraz nietrzeźwe w Polsce w latach 1983—1984

Miesiąc		Rok			
		1983		1984	
		trzeźwi	nie- trzeźwi	trzeźwi	nie- trzeźwi
Styczeń	l.b.	2235	943	1779	731
	%	7,4	9,4	6,8	7,7
Luty	l.b.	1827	585	1423	677
	%	6,0	5,8	5,4	7,2
Marzec	l.b.	1775	750	1640	652
	%	5,8	7,4	6,2	6,9
Kwiecień	l.b.	2232	735	1815	666
	%	7,4	7,3	6,9	7,0
Maj	l.b.	2813	726	2313	727
	%	9,3	7,2	8,9	7,6
Czerwiec	l.b.	3041	779	2404	723
	%	10,0	7,7	9,2	7,6
Lipiec	l.b.	3006	780	2618	726
	%	9,9	7,7	10,0	7,7
Sierpień	l.b.	3080	860	2862	836
	%	10,1	8,5	10,9	8,8
Wrzesień	l.b.	2857	974	2410	842
	%	9,4	9,7	9,2	8,9
Październik	l.b.	2906	1 158	2728	1093
	%	9,6	11,5	10,4	11,5
Listopad	l.b.	2343	907	2040	942
	%	7,7	9,0	7,7	10,0
Grudzień	l.b.	2255	887	2199	859
	%	7,4	8,8	8,4	9,1
Ogółem	l.b.	30370	10084	26305	9463
	%	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce w latach 1983—1984.

Tablica 11. Roczny rozkład wypadków drogowych powodowanych przez nietrzeźwych kierujących pojazdami oraz pieszych w Polsce w latach 1978—1984

Miesiąc		Rok													
		1978		1979		1980		1981		1982		1983		1984	
		kieru- jmy	piesi	kieru- jący	piesi	kieru- jący	piesi	kieru- jący	piesi	kieru- jący	piesi	kieru- jący	piesi	kieru- jący	piesi
Styczeń	l.b.	180	477	73	399	183	437	203	486	107	124	328	594	271	454
	%	4,1	10,8	1,6	8,5	3,7	8,4	3,9	12,0	1,8	3,6	6,1	13,3	5,3	11,1
Luty	l.b.	164	310	77	329	227	430	221	500	147	151	202	372	257	394
	%	3,7	7,0	1,7	7,0	4,5	8,3	4,4	12,3	2,5	4,4	3,8	8,3	5,2	9,7
Marzec	l.b.	273	410	188	439	247	383	262	366	345	249	398	394	305	328
	%	6,2	9,2	4,3	9,8	4,9	7,4	5,1	9,0	5,9	7,2	6,5	8,8	6,0	8,1
Kwiecień	l.b.	395	262	361	271	368	272	567	323	446	175	459	247	420	217
	%	9,0	5,9	8,2	5,8	7,3	5,3	11,0	7,9	7,6	5,1	8,5	5,5	8,2	5,3
Maj	l.b.	423	217	471	217	478	218	545	262	548	159	516	184	487	195
	%	9,7	4,9	10,7	4,6	9,5	4,2	10,5	6,5	9,4	4,6	9,6	4,1	9,5	4,8
Czerwiec	l.b.	418	180	551	196	531	251	692	248	551	141	583	167	510	181
	%	9,3	4,1	12,3	4,2	10,6	4,8	13,4	6,2	9,4	4,1	10,8	3,7	10,0	4,5
Lipiec	l.b.	493	234	539	250	505	216	583	194	651	142	583	178	531	163
	%	11,3	5,3	12,2	5,4	10,1	4,2	11,3	4,8	11,1	4,1	10,8	4,0	10,4	4,0
Sierpień	l.b.	509	235	525	264	560	277	550	218	650	207	525	210	587	218
	%	11,6	5,3	11,9	5,7	11,2	5,4	10,6	5,4	11,1	6,0	9,8	4,7	11,5	5,4
Wrzesień	l.b.	445	380	480	336	614	450	597	284	706	275	669	380	491	323
	%	10,2	8,6	10,9	7,2	12,3	8,7	11,6	7,0	12,1	7,9	12,5	8,5	9,6	8,0
Październik	l.b.	501	571	510	520	622	827	516	466	732	593	554	585	529	537
	%	11,4	12,9	11,6	11,4	12,4	16,0	9,9	11,5	12,5	17,1	10,3	13,1	10,3	13,2
Listopad	l.b.	356	533	387	689	361	692	328	499	554	521	360	529	395	522
	%	8,2	12,0	8,8	14,8	7,2	13,4	6,3	12,3	9,5	15,0	6,7	11,8	7,7	12,9
Grudzień	l.b.	222	624	247	727	316	724	101	204	417	724	245	633	321	529
	%	5,1	14,1	5,6	15,6	6,3	14,0	2,0	5,1	7,1	20,9	4,6	14,2	6,3	13,0
Ogółem	lb	4379	4433	4409	4667	5012	5177	5166	4030	5854	3461	5372	4473	5144	4060
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce w latach 1978—1984.

letnich spożywa się w Polsce znacznie mniej alkoholu niż w zimie. Takie założenie klóciłoby się zaś z rocznym rozkładem wypadków powodowanych przez nietrzeźwych kierujących pojazdami ; gdyby było ono słuszne, powinno wystąpić wyraźne obniżenie liczby takich wypadków w lecie, a tak właśnie nie jest. Trzeba więc poszukiwać innych wyjaśnień tego stanu rzeczy. Wydaje się, że najbardziej przekonujące polega na zwróceniu uwagi na nierównie większe szanse Uniknięcia najechania na pieszego przy dobrych warunkach spostrzegania niż przy złych. Gdy na drodze jest ciemno, a takie warunki panują w zimie przez znacznie dłuższy czas niż w lecie, kierujący pojazdem nie ma większych szans rejestrowania zachowania się pieszych, pozostających z reguły poza zasięgiem świateł pojazdu. To właśnie piesi zmuszeni są dostosować swe zachowanie do ruchu pojazdów, które z racji oświetlenia są znacznie łatwiejsze do dostrzeżenia niż piesi dla kierowcy. W sytuacji, w której nietrzeźwość pieszego utrudnia mu, a niekiedy wręcz uniemożliwia, prawidłowe zachowanie na drodze, kierowcy zaś mają niewielkie szanse dostrzeżenia na czas grożącego ze strony pieszego niebezpieczeństwa, zwiększona liczba kolizji między pieszymi a pojazdami wydaje się nieunikniona.

Dołączą się do tego istotna okoliczność. Choć, generalnie rzecz ujmując, w miesiącach zimowych natężenie ruchu na drogach słabnie, zmniejszone natężenie ruchu występuje przede wszystkim na drogach pozamiejskich, w miastach zaś, zwłaszcza dużych, słabnie ono w mniejszym stopniu. Ponieważ jak jeszcze się przekonamy, wypadki z nietrzeźwymi pieszymi zdarzają się przede wszystkim w dużych miastach, przy zdecydowanie pogorszonych warunkach jazdy liczba takich wydarzeń musi przybierać wyraźnie zwiększone wartości.

Omawiając te zagadnienia warto zwrócić uwagę na jeszcze jedną okoliczność. Do roku 1980 nietrzeźwi piesi powodowali rocznie więcej wypadków, drogowych niż nietrzeźwi kierujący pojazdami, wywierając tym samym największy wpływ na obraz takich wypadków. Od 1981 r. proporcje te zmieniły się, lecz wpływ nietrzeźwych pieszych na liczbę wypadków drogowych jest nadal bardzo poważny. Ilustracją tego stwierdzenia niech będzie to, że w październiku i listopadzie liczba wypadków powodowanych przez nietrzeźwych pieszych (z wyjątkiem lat 1981 i 1982) jest większa niż liczba wypadków, których sprawcami są nietrzeźwi kierujący pojazdami, przy czym w listopadzie ta nadwyżka jest znaczna. Okazuje się zatem, że „jesienny szczyt” wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe jest dziełem głównie nietrzeźwych pieszych.

VI. ROZKŁAD TERYTORIALNY WYPADKÓW DROGOWYCH POWODOWANYCH PRZEZ OSOBY NIETRZEŻWE W POLSCE :

Rozkład terytorialny wypadków drogowych jest interesujący w dwóch aspektach. Po pierwsze warto wiedzieć, w jakich miejscach sieci drogowej

powstają wypadki drogowe, po drugie nie jest obojętne, na jakich obszarach występuje większe, a na jakich mniejsze natężenie wypadków drogowych. Takie informacje pozwalają na lepsze rozeznanie, w jakim stopniu charakter i cechy drogi wpływają na powstawanie wypadków określonego typu, ukazują też, gdzie należy skierować przede wszystkim wysiłki celem podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na zależność między rodzajem wypadku o charakterem drogi, jeśli chodzi o wypadki powodowane przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, wskazują dane zamieszczone w tablicy 12. Wynika z nich, że wypadki

Tablica 12. Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych w miastach i na drogach pozamiejskich w Polsce w latach 1976, 1978—1984** (w %)

Rok	Sprawcy wypadków	Miejsce wypadku		Razem
		miasta	drogfi pozamiejskie	
1976	kierujący pojazdami	38,1	61,9	100,0
	piesi	68,7	31,3	100,0
1978	kierujący pojazdami	37,9	62,1	100,0
	piesi	69,2	30,8	100,0
1979	kierujący pojazdami	39,9	60,1	100,0
	piesi	69,3	30,7	100,0
1980	kierujący pojazdami	39,6	60,4	100,0
	piesi	69,5	30,5	100,0
1981	kierujący pojazdami	41,7	58,3	100,0
	piesi	67,6	32,4	100,0
1982	kierujący pojazdami	42,4	57,8	100,0
	piesi	70,0	30,0	100,0
1983	kierujący pojazdami	67,7	32,3	100,0
	piesi	40,0	60,0	100,0
1984	kierujący pojazdami	64,7	35,3	100,0
	piesi			

W Brak danych z lat 1975 i 1977.

Źródło: Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce w latach ; 1976, 1978-1984

zawinione przez nietrzeźwych pieszych wydarzają się niewspółmiernie częściej na ulicach miast (około 3 takich wypadków) niż na drogach pozamiejskich. O takim obrazie decydują te same czynniki, na które wskazywano omawiając rozkład w czasie wypadków powodowanych przez nietrzeźwych pieszych (duże natężenie ruchu, niekorzystne warunki drogowe). Niemal dokładnie odwrotny jest rozkład wypadków powodowanych przez nietrzeźwych kierujących pojazdami : zdecydowana większość z nich (około 60%) dochodzi do skutku na drogach pozamiejskich. Inne też działają tu czynniki rozstrzygające o takim rozkładzie wypadków. Przede wszystkim na taki obraz wpływają nietrzeźwi

kierujący pojazdami jednośladowymi, którzy pojawiają się głównie na drogach pozamiejskich, zwłaszcza lokalnych. Wypadki wywoływane przez nietrzeźwych rowerzystów lub motocyklistów występują w miastach (zwłaszcza dużych) rzadziej niż na drogach pozamiejskich, gdzie są zjawiskiem codziennym. Przypomnijmy zaś, że mniej więcej co trzeci wypadek motocyklisty i co czwarty rowerzysty, to wypadki spowodowane przez nietrzeźwych kierujących tymi pojazdami. Także nietrzeźwość kierujących pojazdami zaprzęgowymi oraz ciągnikami to zjawisko występujące głównie poza terenem miast i tam też koncentrują się powodowane przez nich wypadki.

Na tym tle postawić trzeba pytanie, jak pojmować termin „charakter drogi” i związek określających jej specyfikę czynników z rodzajem zdarzających się na niej wypadków. Ograniczenie się do charakterystyki technicznej drogi oraz jej otoczenia byłoby dla analizy wypadków drogowych niewystarczające. Zaznaczyć trzeba, że każda droga budowana jest z przeznaczeniem dla użytkowników określonych kategorii, którzy w różnym stopniu korzystają z poszczególnych rodzajów dróg. W związku z tym inaczej musi być ukształtowana ulica w mieście, inaczej droga pozamiejska, a jeszcze inaczej specyficzna kategoria dróg, jaką są autostrady. Jeśli wycofać z jakiejś drogi określoną kategorię jej użytkowników, dla których była ona pierwotnie przeznaczona (np. zamknąć ulicę dla ruchu kołowego) albo dopuścić do ruchu kategorii użytkowników, dla których dana droga była zamknięta (np. pieszych na autostradę miejską), to zachowa ona swoje parametry techniczne, ale jej charakter będzie zupełnie inny. Jeśli zatem interesuje nas związek między charakterem drogi a zdarzającymi się na niej wypadkami, to należy wziąć pod uwagę nie tylko ukształtowanie drogi i jej położenie w określonym terenie, ale również skład korzystających z niej uczestników ruchu, tj. ich kategorie oraz występujące między nimi proporcje.

Przenosząc te uwagi na grunt rozważań na temat wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe dojść trzeba do wniosku, że właśnie skład uczestników ruchu drogowego jest czynnikiem decydującym o powstawaniu wypadków powodowanych przez nietrzeźwych pieszych przede wszystkim w miastach, a przez nietrzeźwych kierujących pojazdami przede wszystkim na drogach pozamiejskich. Ukształtowanie drogi i jej charakterystyka techniczna nie są tu wszakże obojętne. Mają one to znaczenie, że mogą przyczynić się do powstawania sytuacji kolizyjnych albo zagrożenia te zmniejszać, co musi odbić się na liczbie wydarzających się na nich wypadków drogowych. Jeśli zatem na określonych rodzajach dróg wydarza się zwiększona liczba wypadków określonego typu, to oznaczać to może tylko jedno: takie drogi . nie są wyposażone w rozwiązania skutecznie eliminujące powstawanie sytuacji kolizyjnych, a uwzględniające skład użytkowników tych dróg. Jeśli na terenie czterech typowo miejskich województw (katowickie, krakowskie, łódzkie, warszawskie) wydarzyło się w roku 1982 34,3%, w 1983 r. 34,7%, a w 1984 r. 33,0% wszystkich wypadków z pieszymi, to główną przyczyną tej nieprawdo-

podobnej koncentracji tego typu wypadków musi z być nieprzystosowanie przebiegających tam dróg do składu korzystających z nich uczestników. Identyczny obraz uzyskuje się, gdy weźmie się pod uwagę tylko wypadki powodowane przez nietrzeźwych pieszych. W tych samych województwach i latach odpowiednie liczby 'wynosiły: 35,7%, 35,1% i 32,2%. Zbieżność tych danych uzmysławia, że brak właściwych rozwiązań drogowych jest groźny tak dla trzeźwych, jak i nietrzeźwych pieszych i że potrzebne są one zwłaszcza tam, gdzie ruch pieszy jest szczególnie ożywiony.

Analogiczne uwagi należy wypowiedzieć w związku ze znacznie częstszym występowaniem wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących pojazdami na drogach pozamiejskich. W Polsce rozbudowa i wyposażenie dróg nie nadążały za rozwojem motoryzacji³¹, wskutek czego na zdecydowanej większości z nich panują warunki nie sprzyjające minimalizacji prawdopodobieństw wypadku. Wprawdzie nietrzeźwość kierującego pojazdem jest sama w sobie czynnikiem poważnie zwiększającym to zagrożenie i nawet najbezpieczniejsza droga nie chroni przed wypadkami wynikającymi z opilstwa, ale warto, sobie uzmysłowić, że wady drogi łatwiej „wyzwalają” niebezpieczne zachowania osób nietrzeźwych niż trzeźwych. Ci pierwsi bowiem gorzej sobie radzą z trudnościami spotykanymi na drodze. Tak więc usterki drogi „współdziałają” z nietrzeźwością kierującego pojazdem, są katalizatorem błędów popełnianych przez niesprawnych uczestników ruchu drogowego.

Przejdźmy obecnie do analizy danych zawartych w tabelicy 13, przedstawiającej rozkład nasilenia wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe w poszczególnych województwach. Tablica ta zawiera trzy, rzędy danych, które wymagają pewnych objaśnień.

Pierwszy rząd danych to liczby bezwzględne wypadków powodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w danym roku w określonym województwie. Ich rozrzut jest znaczny, ale jest to wskaźnik bardzo niedoskonały, gdyż wpływa nań zarówno obszar województwa, jak i liczba zamieszkującej go ludności. Został on podany dla zorientowania czytelnika co do wielkości, wyjściowych służących za podstawę obliczeń; w dalszych rozważaniach nie będzie on analizowany. Znacznie więcej uwagi : przyjdzie

³¹ W. Wieniawski: *Bezpieczeństwo ruchu w Miastach w świetle danych statystycznych krajowych- i zagranicznych*, w: *Konferencja naukowa pt. Bezpieczeństwo ruchu w miastach*; Kraków 1969, s. 12—13; N. Barbacki: *Perspektywy rozwoju dróg węzła krakowskiego*, „Motoryzacja”, 1971, nr 7—8, s. 186—187; A. Nowicki: *Rola miasta Inowrocławia jak węzła komunikacyjnego regionalnej sieci drogowej*, w: *Materiały konferencji pt. Problemy, komunikacyjne miast w aspekcie wzrostu motoryzacji i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego*, Warszawa 1971, s. 35—39; J. Nawojski: *Rola inżynierii ruchu drogowego w poprawie bezpieczeństwa na drogach*, „Problemy Kryminalistyki”, 1972, nr 95, s. 109; R. Czerwiński: *Jakie są i jakie będą polskie drogi*, „Motoryzacja” 1974, nr 2, s. 30—34; idem: *Drogi dwujezdniowe i pierwsze autostrady*, „Motoryzacja”, 1974, nr 4, s. 98—101 idem: *Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej*, „Motoryzacja”, 1977, nr 6, s. 147—149:

Tablica 13. Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych w Polsce w latach 1979—1984 według województw

L.p.	Województwo	Rok						Średnie z lat 1979—1984				wu	WM	
		1979	1980	1981	1982	1983	1984	W	odch. %	%	odch. %			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1.	Kraków	L	402	455	437	460	458	464	3,77	+ 40,7	22,0	-10,6	69,1	9,8
		W	3,48	3,90	3,71	3,87	3,83	3,84						
		%	21,7	23,2	18,7	22,9	21,9	23,5						
2.	Łódź	L	398	487	441	409	435	329	3,66	+ 36,6	23,5	-4,5	91,4	8,9
		W	3,55	4,32	3,88	3,58	3,79	2,85						
		O	20,6	25,7	21,0	23,7	25,5	24,3						
3.	Gdańsk	L	470	535	505	471	536	440	3,64	+ 35,8	28,8	+17,1	76,3	9,7
		w	3,57	4,01	3,76	3,46	3,90	3,17						
		%	28,3	30,9	26,9	27,7	29,7	29,2						
4.	Bielsko	L	272	311	281	278	351	277	3,50	+30,6	29,7	+20,7	48,8	11,8
		W	3,31	3,75	3,35	3,27	4,10	3,20						
		%	28,5	32,6	24,8	27,1	33,8	31,4						
5.	Wrocław	L	364	433	386	318	394	321	3,39	+ 26,5	28,3	15,0	72,3	9,4
		W	3,41	4,02	3,56	2,91	3,58	2,89						
		%	26,4	30,4	27,7	27,0	29,4	29,1						
6.	Częstochowa	L	249	26	225	275	271	250	3,38	+ 26,1	24,6	0,0	50,9	11,4
		W	3,34	3,4	3,00	3,64	3,57	3,28						
		%	25,8	24,1	20,7	25,2	24,9	26,7						
7.	Poznań	L	354	465	410	386	449	394	3,26	+ 21,6	20,3	-17,5	69,6	7,1
		W	2,89	3,76	3,28	3,06	3,51	3,05						
		%	17,1	21,8	18,7	19,9	21,4	23,0						
8.	Skiermiewice	L	100	166	114	129	146	115	3,20	+ 19,4	30,1	+22,4	41,7	12,2
		W	2,53	4,18	2,86	3,21	3,60	2,82						
		%	23,8	34,4	25,6	34,1	33,0	29,9						

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
9.	Olsztyn	L	201	260	222	201	229	210						
		W	2,97	3,82	3,22	2,89	3,24	2,94	3,18	+18,7	29,8	+21,1	56,1	12,5
		%	25,6	32,0	27,4	30,9	29,8	33,0						
10.	Warszawa	L	718	857	681	708	770	682					88,4	6,2
		W	3,13	3,70	2,91	2,99	3,23	2,84	3,13	+16,8	21,0	-14,6		
		%	19,1	21,4	17,3	21,9	22,3	23,8						
11.	Biała Podlaska	L	72	80	93	94	97	103					32,0	15,0
		W	2,53	2,79	3,23	3,23	3,30	3,47	3,09	+15,3	35,6	+44,7		
		%	31,7	33,8	35,6	36,9	35,1	40,6						
12.	Opole	L	254	317	322	318	91	298					50,6	11,5
		W	2,62	3,25	3,29	3,22	2,97	2,97	3,05	+13,8	27,5	+11,8		
		%	24,8	28,6	25,5	29,0	25,9	31,2						
13.	Suwałki	L	127	136	126	137	120	137					49,3	12,4
		W	3,03	3,22	2,96	3,18	2,74	3,09	3,04	+13,4	32,0	+30,1		
		%	30,3	34,7	27,9	32,4	30,2	36,7						
14.	Kielce,	L	358	340	264	282	350	327					43,9	15,8
		W	3,37	3,18	2,46	2,61	3,32	2,97	2,98	+11,2	29,5	+19,9		
		%	32,9	31,4	22,3	26,9	31,2	32,5						
15.	Toruń	L	144	203	174	192	184	173					60,4	12,0
		W	2,38	3,32	2,82	3,09	2,93	2,74	2,88	+7,4	25,6	+4,1		
		%	22,8	28,8	21,6	27,4	27,1	25,8						
16.	Elbląg	L	106	141	135	115	122	121					58,1	13,8
		W	2,43	3,19	3,03	2,55	2,66	2,61	2,74	+2,2	31,5	+28,0		
		%	30,1	33,7	30,4	30,3	28,7	36,0						
17.	Katowice	L	1048	1060	922	960	1163	1039					87,7	9,1
		W	2,85	2,84	2,42	2,49	3,02	2,67	2,71	+1,1	26,6	+8,1		
		%	28,3	27,9	22,4	24,3	29,0	27,7						

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
18.	Legnica	L	107	117	124	144	137	122					65,7	10,6
		W	2,38	2,55	2,66	3,04	2,87	2,52	2,67	—0,4	25,5	+ 3,6		
		%	23,5	24,7	23,6	30,4	27,0	24,1						
19.	Jelenia Góra	L	162	141	132	127	108	125					65,7	13,2
		W	3,31	2,86	2,67	2,55	2,14	2,46	2,63	—1,9	24,6	0,0		
		%	28,2	26,1	22,8	24,2	21,5	24,9						
20.	Krosno	L	120	97	101	125	127	131					32,3	15,3
		W	2,70	2,17	2,23	2,73	2,73	2,79	2,56	—4,5	28,8	+ 17,1		
		%	33,7	29,3	23,4	28,5	26,5	31,3						
21.	Piotrków	L	135	180	142	177	159	151					44,5	14,9
		W	2,25	2,98	2,32	2,86	2,55	2,40	2,56	—4,5	23,8	—3,3		
		%	20,6	24,5	18,1	28,1	25,6	25,8						
22.	Kalisz	L	189	173	163	155	183	169					44,3	11,1
		W	2,85	2,59	2,42	2,28	2,67	2,44	2,54	—5,2	21,2	—13,8		
		%	22,4	20,2	17,7	19,2	23,3	24,4						
23.	Gorzów Wlkp.	L	107	102	133	152	100	104					60,1	12,0
		W	2,38	2,24	2,88	3,25	2,11	2,17	2,50	—6,7	26,9	+ 9,3		
		%	26,0	24,2	26,9	35,8	23,1	25,7						
24.	Szczecin	L	212	257	246	236	199	189					73,8	11,8
		W	2,38	2,86	2,71	2,58	2,15	2,03	2,45	—8,6	25,7	+4,5		
		%	25,6	27,8	24,0	28,6	22,8	25,3						
25.	Rzeszów	L	172	161	174	153	151	149					37,0	12,0
		W	2,68	2,48	2,65	2,30	2,24	2,18	2,42	—9,7	28,2	+14,6		
		%	31,5	30,9	27,9	26,2	25,4	27,1						
26.	Wałbrzych	L	161	175	199	200	153	149					72,9	12,9
		W	2,25	2,44	2,77	2,77	2,10	2,04	2,39	—10,8	25,7	+4,5		
		%	25,8	28,1	25,6	29,9	21,9	22,8						

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
36.	Konin	L	109	109	66	86	83	112					38,7	13,0
		W	2,48	2,47	1,49	1,92	1,84	2,46	2,11	—21,3	17,5	—28,9		
		%	19,6	18,4	11,7	15,7	15,2	24,4						
37.	Ciechanów	L	75	72	67	83	98	110					32,4	13,5
		W	1,86	1,78	1,65	2,07	2,37	2,65	2,06	—23,2	31,3	+27,2		
		%	28,1	26,9	24,3	31,2	35,0	42,6						
38.	Chełm	L	36	42	57	61	48	39					39,2	16,8
		W	1,57	1,82	2,45	2,61	2,03	1,63	2,02	—24,6	25,6	+4,1		
		%	21,1	21,3	27,8	33,5	25,8	24,2						
39.	Tarnobrzeg	L	107	118	95	105	119	140					34,1	15,3
		W	1,94	2,12	1,70	1,86	2,08	2,42	2,02	—24,6	25,2	+2,4		
		%	26,1	26,8	18,0	24,8	25,5	30,1						
40.	Piła	L	111	104	93	95	69	60					53,6	11,2
		W	2,57	2,38	2,10	2,12	1,52	1,30	2,00	—25,4	21,9	—11,0		
		%	28,3	25,6	20,6	22,8	16,3	18,1						
41.	Zamość	L	101	90	106	89	87	96					24,2	15,5
		W	2,14	1,91	2,23	1,86	1,80	1,97	1,98	—26,2	29,4	+19,5		
		%	29,8	27,6	33,9	28,6	25,8	30,8						
42.	Nowy Sącz	L	91	111	130	134	147	144					35,3	17,3
		W	1,46	1,76	2,05	2,09	2,25	2,19	1,97	—26,5	20,0	—18,7		
		%	16,7	20,2	19,2	20,5	20,6	22,9						
43.	Bydgoszcz	L	209	248	193	248	181	131					62,6	10,0
		W	2,04	2,39	1,85	2,35	1,70	1,22	1,92	—28,4	22,3	—9,3		
		%	21,6	26,7	20,5	28,0	21,1	16,1						
44.	Płock	L	88	108	111	92	87	71					45,2	11,1
		W	1,78	2,18	2,23	1,84	1,73	1,40	1,86	—30,6	17,9	—27,2		
		%	17,4	20,8	19,4	17,7	16,4	15,8						

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
45.	Siedlce	L	108	95	110	103	123	154					27,7	15,1
		w	1,76	1,54	1,77	1,65	1,96	2,43	1,85	-31,0	25,9	+ 5,3		
		%	25,5	20,4	22,5	26,2	26,5	34,2						
46.	Włocławek	L	89	71	71	70	59	68					44,3	14,9
		W	2,16	1,72	1,71	1,67	1,40	1,60	1,71	-36,2	19,6	-20,3		
		%	22,5	18,3	17,9	17,7	17,0	24,5						
47.	Przemyśl	L	50	58	54	61	58	108					35,2	16,3
		W	1,32	1,53	1,41	1,58	1,49	2,76	1,68	-37,4	18,6	-24,4		
		%	15,6	20,1	15,0	16,4	15,7	29,1						
48.	Koszalin	L	67	70	68	70	82	99					60,9	12,5
		W	1,47	1,52	1,46	1,49	1,72	2,05	1,62	-39,6	17,8	-27,6		
		%	14,8	14,9	15,7	17,8	19,1	24,3						
49.	Łomża	L	33	45	37	56	33	40					34,7	12,7
		W	1,02	1,38	1,13	1,70	0,99	1,19	1,23	-54,1	15,8	-35,8		
		%	14,9	17,2	11,7	22,6	12,3	16,1						
Polska		L	9290	10432	9479	9602	10084	9463					59,7	10,8
		W	2,62	2,92	2,63	2,64	2,74	2,55	2,68		24,6			
		%	23,8	25,8	21,7	24,7	24,9							

Źródła: Informacja Wydziału Ruchu Drogowego K.GMO o wypadkach drogowych w Polsce za lata 1979—1984; Roczniki Statystyczne GUS za lata 1979—1984; obliczenia autora.

Legenda: L — liczby bezwzględne wypadków drogowych spowodowanych przez osoby nietrzeźwe.

W — wskaźnik (liczba wypadków drogowych spowodowanych przez osoby nietrzeźwe na 10000 ludności).

% — odsetek wypadków drogowych spowodowanych przez osoby nietrzeźwe.

odch. % — odchylenie w % od średniej krajowej z lat 1979—1984.

WU — wskaźnik urbanizacji (odsetek ludności zamieszkałej w miastach w 1983 r.)

WM — wskaźnik motoryzacji (liczba osób przypadających na 1 samochód osobowy w 1984 r.).

poświęcić dwóm pozostałym rzędom danych, z których jeden tworzą wskaźniki wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe na 10000 ludności, drugi zaś podaje odsetek takich wypadków z ogółu wypadków zdarzających się w danym roku w danym województwie. Pierwszy z tych wskaźników mierzy obciążenie wypadkami drogowymi powodowanymi przez osoby nietrzeźwe na stałą liczbę (10000) ludności, drugi wskazuje rolę, jaką w ogólnym obrazie wypadków odgrywają wypadki drogowe wywoływane przez nietrzeźwych uczestników ruchu.

Jeśli zwrócić uwagę na dynamikę pierwszego z tych wskaźników, to — globalnie rzecz ujmując — obciążenie wypadkami drogowymi wywołwanymi przez osoby nietrzeźwe między rokiem 1979 a 1984 w skali ogólnopolskiej nieznacznie zmalało (o 2,7%), a tylko w roku 1980 wzrosło bardzo wyraźnie (o 11,5% w stosunku do roku 1979). Obniżenie tego wskaźnika w roku 1984 w stosunku do 1979 r. wystąpiło w 26 województwach, podwyższenie zaś w 23. Całkowicie odmienną tendencję wykazywał natomiast wskaźnik udziału wypadków wywoływanych przez osoby nietrzeźwe w ogólnej liczbie wypadków drogowych. W skali ogólnopolskiej wzrósł on w analizowanym okresie o 11,3%, przy czym tylko w roku 1981 zaznaczył się jego wyraźny spadek (o 8,8% w stosunku do 1979 r.). Obniżenie tego wskaźnika w roku 1984 w stosunku do 1979 r. wystąpiło tylko w 12 województwach, jego wzrost zaś aż w 37. Oznacza to, że choć nieznacznie maleje obciążenie wypadkami drogowymi, których sprawcami są osoby nietrzeźwe, to jednocześnie rośnie znaczenie wypadków powodowanych przez te osoby w ogólnym obrazie wypadków drogowych. Stwierdzenie to może na pierwszy rzut oka wzbudzać wątpliwości, wobec czego trzeba nieco bliżej je rozpatrzyć. Posłużymy się w tym celu średnimi z lat 1979—1984, gdyż zmienność omawianych wskaźników w poszczególnych latach w poważnym stopniu zamazuje ostrość obrazu.

W tablicy 13 uszeregowano województwa według stopnia obciążenia wypadkami drogowymi powodowanymi przez osoby nietrzeźwe na 10000 mieszkańców (od najwyższego do najniższego), podając również, jakie jest odchylenie w procentach tego wskaźnika od średniej krajowej dla tych samych lat. Przy zastosowaniu tego kryterium uszeregowania można grupować województwa według stopnia odchylenia od średniej krajowej, np. odchylenie powyżej 30%, od 30,0 do 20,1% itd.

Zachodzi pytanie, na wysokość tego wskaźnika, przy czym pierwszym czynnikiem, którego związek z obciążeniem wypadkami drogowymi powodowanymi przez sprawców nietrzeźwych należałoby sprawdzić, są rozmiary konsumpcji alkoholu. Niestety jest to niemożliwe ze względu na brak danych o rozmiarach spożycia alkoholu w poszczególnych województwach, a co więcej, nawet możliwość posłużenia się danymi dotyczącymi rejestrowanego przez GUS spożycia alkoholu nie na wiele by się tu przydała. Nieznane pozostałyby bowiem rozmiary niekontrolowanej konsumpcji alkoholu,

które w różnych województwach mogą być bardzo zróżnicowane. Pozostaje zatem sprawdzić, czy uzyskany rozkład może zostać wyjaśniony przy odwołaniu się do innych czynników. Kolejność województw w tabelicy 13 może sugerować, że znaczenie mogą tu mieć: stopień urbanizacji województwa (mierzony odsetkiem ludności zamieszkałej w miastach) oraz poziom motoryzacji w danym województwie (mierzony liczbą osób przypadających na 1 samochód osobowy).

Próba wyjaśnienia uzyskanego rozkładu obciążenia wypadkami powodowanymi przez osoby nietrzeźwe przy odwołaniu się do wskaźnika urbanizacji pozwala na dokonanie następujących ustaleń. Z 7 województw o najwyższym wskaźniku obciążenia (więcej niż 20,0% odchylenia od średniej krajowej) w 5 wskaźnik urbanizacji jest zdecydowanie wyższy a w 2 (bielskie i częstochowskie) znacznie niższy od średniej krajowej. Jeśli obejmiemy takim obliczeniem również i te województwa, w których wskaźnik obciążenia wypadkami osób nietrzeźwych jest wyższy o co najmniej 10,0% od średniej krajowej, okazuje się, że z 14 takich województw już tylko 6 ma wskaźnik urbanizacji wyższy od średniej krajowej. Biorąc pod uwagę województwa o najniższym wskaźniku obciążenia (odchylenia co najmniej — 20,0% od średniej krajowej) uzyskujemy obraz dużo bardziej jednolity: z 17 takich województw tylko 1 (bydgoskie) ma wskaźnik urbanizacji wyższy od średniej krajowej, a i to nieznacznie (o 4,8%). Czynniki te nie jest zatem pozbawiony znaczenia, lecz odwołując się wyłącznie do niego nie możemy objaśnić stopnia obciążenia ludności poszczególnych województw wypadkami powodowanymi przez osoby nietrzeźwe. Dla ilustracji, jak bardzo działanie tego czynnika może, zostać skorygowane działaniem innych czynników, wskażmy, że z trzech województw o najwyższym stopniu urbanizacji (łódzkie — 91,4% ludności zamieszkałej w miastach, warszawskie — 88,4%, katowickie — 87,7%) tylko jedno zalicza odchylenia od średniej, a dwa pozostałe plasują się wśród województw o znacznie niższym wskaźniku urbanizacji, lecz równie wysokim jak ich obciążeniu wypadkami spowodowanymi przez osoby nietrzeźwe. Natomiast województwo bialsko-podlaskie, mające jeden z najniższych wskaźników urbanizacji (32,0% ludności zamieszkałej w miastach przy średniej krajowej 59,7%) znajduje się na wysokiej 11 pozycji pod względem obciążenia wypadkami drogowymi osób nietrzeźwych, tuż za województwem warszawskim³².

Podobnie przedstawia się ten problem przy odwołaniu się do wskaźnika poziomu motoryzacji, choć zależność między tym czynnikiem a stopniem obciążenia wypadkami drogowymi osób nietrzeźwych jest jeszcze słabsza³³. Wprawdzie obserwuje się pewną tendencję do grupowania się województw

³² Siła związku między obciążeniem wypadkami osób nietrzeźwych a poziomem urbanizacji, mierzona współczynnikiem korelacji r , nie osiąga poziomu statystycznej istotności ($r = 0,515$).

³³ W tym przypadku współczynnik korelacji przybiera wartości jeszcze niższe ($r = 0,486$).

o wysokim poziomie motoryzacji w górnych partiach, a województw o niskim poziomie motoryzacji w dolnych partiach szeregu przedstawionego w tablicy 13, ale odchylenia od tej tendencji są rażące. I tak województwo warszawskie, o zdecydowanie najwyższym wskaźniku motoryzacji (6,2) zajmuje w tym szeregu miejsce 10, województwo poznańskie (drugie miejsce pod względem poziomu motoryzacji — 7,1) miejsce 7, a województwo leszczyńskie (trzecie miejsce pod względem wskaźnika motoryzacji — 8,1) miejsce 34. Z kolei województwa o bardzo niskim poziomie motoryzacji, jak np. bialsko-podlaskie (wskaźnik 15,0) i kieleckie (wskaźnik 15,8) zajmują miejsca 11 i 14.

Na tle tych obserwacji nasuwają się następujące uwagi. Jak wskazywano poprzednio, wypadki powodowane przez nietrzeźwych pieszych koncentrują się na terenie miast, przede wszystkim zaś na terenie dużych aglomeracji miejskich. Ponieważ wypadki powodowane przez nietrzeźwych pieszych stanowiły w latach 1979—1984 około połowy wypadków drogowych spowodowanych przez osoby nietrzeźwe, zrozumiałe jest, iż musi to wpływać na przesunięcie się województw położonych wokół dużych aglomeracji miejskich w górę szeregu województw uporządkowanych według kryterium obciążenia wypadkami wywoływanymi przez osoby nietrzeźwe (tablica 13). To wyjaśnia, dlaczego stopień urbanizacji województwa ma pewne znaczenie dla obciążenia wypadkami powodowanymi przez osoby nietrzeźwe. Podobnie zwiększona liczba pojazdów na danym terenie, ujawniana przy pomocy wskaźnika poziomu motoryzacji, powodować będzie częstsze posługiwanie się nimi przez osoby nietrzeźwe co wpłynie z kolei na częstsze powodowanie przez nie wypadków drogowych, a tym samym na wzrost wskaźnika obciążenia takimi wypadkami na 10000 ludności. Odstępstwa od tych hipotetycznych rozkładów pokazują jednak, że na poziom obciążenia wypadkami, których sprawcami są osoby nietrzeźwe, wywierają wpływ także inne zmienne, pomijane w dotychczasowej analizie.

Siły wpływu niektórych z nich jednoznacznie ustalić nie można, gdyż bardzo utrudnione, jeśli w ogóle możliwe, jest znalezienie wskaźników pozwalających na taki pomiar. Wymienić tu należy przede wszystkim poziom rozwiązań drogowych oraz organizację ruchu drogowego jako te czynniki, które wywierają bezpośredni wpływ na liczbę wypadków drogowych, w tym również na liczbę wypadków drogowych powodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego. Wolno oczekiwać, że im gorszy poziom rozwiązań drogowych i im gorsza organizacja ruchu, tym większa liczba wypadków drogowych, powodowanych tak przez osoby trzeźwe, jak i nietrzeźwe. I te czynniki mogą zatem wpływać na stopień obciążenia województw wypadkami wywołanymi przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, tym bardziej, że jak wskazywano poprzednio — wywołane działaniem alkoholu ubytki sprawności psychomotorycznej i intelektualnej rodzą większe trudności w dostosowaniu zachowania do niekorzystnych warunków na drodze, upośledzają pod tym względem osoby nietrzeźwe w stosunku do trzeźwych. Znalezienie odpowied-

nich wskaźników, pozwalających na pomiar tych zmiennych, jest dlatego tak trudne, że działają one w powiązaniu z innymi czynnikami, m. im z omawianymi poprzednio: stopniem urbanizacji i poziomem motoryzacji województwa, i to — jak ukazywały wcześniej przedstawione analizy — raczej korygując ich działanie niż odgrywając pierwszoplanową rolę. Z tych względów wypowiedzi na temat siły ich działania są bardzo utrudnione, choć w niektórych przypadkach trzeba się będzie jeszcze do nich odwołać.

Powrócić natomiast wypada, choćby z racji tematu tego opracowania, do wpływu rozmiarów konsumpcji alkoholu na obciążenie wypadkami powodowanymi przez osoby nietrzeźwe. Wskazywany już brak możliwości zbadania siły związku między tymi zjawiskami w drodze analizy korelacyjnej ze względu na brak danych o rozmiarach spożycia alkoholu w poszczególnych województwach bardzo komplikuje te rozważania, a nawet może utrudnić dojście do nie wzbudzających wątpliwości konstatacji. Wydaje się jednak, że dane przedstawione w tablicy 13 pozwalają na ustalenia prawdopodobne, o sporej szansie trafności.

Na początek odwołajmy się do przedstawionej poprzednio zależności między poziomem konsumpcji alkoholu a częstością, wypadków drogowych (rysunek 1). Jeśli w skali ogólnopolskiej wzrost spożycia alkoholu prowadzi do zwiększenia częstości wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe, to zależność taka występować powinna również w skali województwa. Stąd można przypuszczać, że w województwach bardziej obciążonych wypadkami z udziałem osób nietrzeźwych spożywa się więcej alkoholu niż w województwach obciążonych nimi mniej, lecz trzeba uczynić tu bardzo istotne zastrzeżenie. Alkohol na ruch drogowy nie działa jako czynnik izolowany, lecz w ścisłym połączeniu z innymi czynnikami. Na tych więc terenach, na których występują czynniki sprzyjające zwiększeniu liczby wypadków (duże skupiska ludności przy ożywionych szlakach komunikacyjnych, wysoki poziom motoryzacji, niedostosowane do wymagań ruchu rozwiązania drogowe itd.), liczba wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe może być znaczna przy stosunkowo niewielkich rozmiarach konsumpcji alkoholu. Czynniki „wypadkorodne” mogą na takich terenach prowadzić do częstszego pojawiania się wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe, niż wynikałoby to z rozważanego w izolacji rozmiaru konsumpcji alkoholu. A zatem występujące w danym województwie duże obciążenie wypadkami drogowymi powodowanymi przez osoby nietrzeźwe nie może być traktowane jako jednoznaczny wskaźnik dużych rozmiarów spożycia alkoholu na tym terenie, gdyż obciążenie to może być powodowane innymi czynnikami, które „współdziałają” z konsumpcją alkoholu, zwiększając siłę wpływu tego czynnika na powstawanie wypadków drogowych. Natomiast tam, gdzie czynniki „wypadkorodne” nie występują w natężeniu mogącym objaśniać duże obciążenie wypadkami powodowanymi przez sprawców nietrzeźwych, to zwiększone obciążenie należy

Po tych wyjaśnieniach odwołajmy się do danych zamieszczonych w tabelicy 13. Podano w niej m.in. średni procentowy udział wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe wśród ogółu wypadków w latach 1979—1984 oraz odchylenie w procentach tego udziału od średniej krajowej. Liczby te można traktować jako wskaźniki roli, jaką w ogólnym obrazie wypadków drogowych odgrywają na terenach poszczególnych województw wypadki powodowane przez osoby nietrzeźwe. Zwróćmy uwagę na to, jak wskaźniki te przedstawiają się w przypadkach województw najbardziej obciążonych wypadkami z udziałem osób nietrzeźwych (odchylenie od średniej krajowej większe niż + 10,0%). Okazuje się, że na 44 takich województw w 9 odchylenie od średniego udziału wypadków wywoływanych przez osoby nietrzeźwe jest dodatnie (czyli udział ten jest większy niż średnia krajowa), w 4 jest ono ujemne, a w jednym przypadku obie te liczby pokrywają się (brak odchylenia od średniej). Co istotne, wszystkie cztery województwa o odchyleniu ujemnym (krakowskie, łódzkie, poznańskie, warszawskie) są województwami o bardzo wysokim stopniu zurbanizowania (odsetek ludności miejskiej wynosił w nich odpowiednio w roku 1983: 69,1, 91,4, 69,6, 88,4), są zorganizowane wokół dużej aglomeracji miejskiej, o wysokim wskaźniku motoryzacji (odpowiednio w roku 1984: 9,8, 8,9, 7,1, 6,2). W tych województwach poważnie zwiększone obciążenie wypadkami z udziałem osób nietrzeźwych nie może być złożone głównie na karb dużych rozmiarów konsumpcji alkoholu, lecz wyjaśniane przede wszystkim innymi czynnikami wypadkorodnymi. Charakterystyczne jest tu zwłaszcza pierwsze miejsce województwa krakowskiego na tej „czarnej liście”, dość wyraźnie odcinającego się od następnego po nim województwa łódzkiego pod względem rozmiarów obciążenia wypadkami, powodowanymi przez osoby nietrzeźwe, mimo mniejszej roli, jaką odgrywają w nim wypadki z udziałem osób nietrzeźwych w ogólnym obrazie wypadkowości drogowej. Jeśli zważyć, że centrum tego województwa stanowi duża aglomeracja miejska, przez którą z powodu braku obwodnicy pozamiejskiej dosłownie „przepycha się” krzyżujący się w niej bardzo ożywiony ruch tranzytowy w kierunkach północ—południe i wschód—zachód, a nadto w województwie tym motoryzacja osiągnęła poziom wyższy od przeciętnego krajowego, to dojść trzeba do wniosku, że są to warunki wybitnie sprzyjające powstawaniu sytuacji kolizyjnych i wręcz wywołujące błędy uczestników ruchu drogowego. Ponieważ zaś błędy popełniają najłatwiej osoby niepełnosprawne, niesprawność wywołana działaniem alkoholu musi w tych warunkach prowadzić do częstszego występowania wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe niż wynikałoby to z rozmiarów konsumpcji alkoholu na tym terenie. Najwyższe w Polsce obciążenie województwa krakowskiego wypadkami wywoływanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego wydaje się więc wynikać z innych przyczyn niż ze zwiększonych rozmiarów konsumpcji alkoholu.

Zupełnie inaczej należy ocenić zwiększony udział wypadków, których sprawcami są osoby nietrzeźwe, w ogólnym obrazie wypadków drogowych w tych

województwach, gdzie opisane warunki nie występują. Z tego punktu widzenia najciekawsze są województwa o niskim poziomie urbanizacji i niskich wskaźnikach motoryzacji, lecz plasujące się wśród województw poważnie obciążonych wypadkami z udziałem osób nietrzeźwych. Są to województwa: bielskie (wskaźnik urbanizacji — 48,8, wskaźnik motoryzacji—11,8), skierniewickie (41,7 12,2), olsztyńskie (56,1, 12,5), bialsko-podlaskie (32,0, 15,0), suwalskie (49,3, 12,4) oraz kieleckie (43,8, 15,8). Na tych terenach znaczne obciążenie wypadkami powodowanymi przez osoby nietrzeźwe wydaje się tłumaczyć przede wszystkim rozmiarami spożycia alkoholu, odzwierciedlonymi w roli, jaką odgrywają wypadki, których sprawcami są nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego, w ogólnym obrazie wypadków drogowych. W tych województwach bowiem procentowe odchylenie od średniej udziału wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe wynosi: bielskie: +20,7, skierniewickie: +22,4, olsztyńskie: +21,1, bialsko-podlaskie: +44,7, suwalskie: +30,1, kieleckie: +19,9. Gdyby odchylenie to zredukować do zera, czyli doprowadzić do stanu, w którym udział wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe był w tych województwach równy średniej krajowej, wówczas hipotetyczne obciążenie wypadkami wywołanymi przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego na⁴10000 ludności wynosiłoby: województwo bielskie — 2,89 (obecnie—3,50), skierniewickie — 2,61 (obecnie — 3,20), olsztyńskie — 2,62 (obecnie — 3,18), bialsko-podlaskie — 2,14 (obecnie — 3,09), suwalskie — 2,42 (obecnie — 3,04), kieleckie — 2,19 (obecnie — 2,98). Tak zasadnicze obniżenie wskaźnika obciążenia wskazuje, że jego poziom związany jest ze zdecydowanie przekraczającym średnią krajową udziałem wypadków powodowanych przez osoby nietrzeźwe. Podobna sytuacja występuje we wszystkich województwach, w których udział wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe osiąga poziom przekraczający ponad 10,0% średnią krajową, a oprócz wymienionych należą do nich województwa: gdańskie, wrocławskie, opolskie, elbląskie, krośnieńskie, rzeszowskie, wałbrzyskie, ostrołęckie, zielonogórskie, ciechanowskie, zamojskie i płockie. Można oczekiwać, że w tych województwach rozmiary spożycia alkoholu są wyższe niż na innych terenach, co nie znaczy, iż we wszystkich nich są tak samo wysokie. Najwyższe zapewne są w tych, w których z mniejszą siłą działają omawiane czynniki wpływające na wzrost wypadkowości drogowej. Zapobieganie wypadkom drogowym powodowanym przez osoby nietrzeźwe powinno tam polegać przede wszystkim na dążeniu do obniżenia rozmiarów konsumpcji alkoholu, gdyż jest to najkrótsza i najskuteczniejsza droga do obniżenia liczby takich zdarzeń. Choć stwierdzenie to ma zastosowanie do całego kraju, w wymienionych województwach nabiera szczególnego znaczenia. Tam bowiem, gdzie na obciążenie wypadkami drogowymi powodowanymi przez osoby nietrzeźwe wywierają silny wpływ, oprócz rozmiarów konsumpcji alkoholu, również inne czynniki, sama redukcja rozmiarów spożycia alkoholu przyniosłaby zapewne efekty nie tak wyraźne jak w województwach poprzednio wymienionych. W tych

województwach, w których wydają się występować czynniki „katalizujące” wypadki powodowane przez osoby nietrzeźwe/zapobieganie takim wydarzeniom wydaje się bardziej skomplikowane i wymagające zasadniczych zmian w zakresie budowy i wyposażenia dróg oraz organizacji ruchu drogowego.

VII. UWAGI KOŃCOWE

Na zakończenie tych rozważań wypada zwrócić uwagę na kilka kwestii o różnym charakterze i znaczeniu celem wyraźniejszego ich wyeksponowania.

Przedstawione opracowanie nie zawiera omówienia wszystkich problemów wiążących się z tematem „alkohol a wypadki drogowe”. Pominięto przede wszystkim takie zagadnienia, jak: charakterystyka nietrzeźwych sprawców wypadków drogowych, rodzaje błędów popełnianych przez te osoby w ruchu drogowym (bezpośrednie przyczyny wypadków), miejsca wypadków drogowych powodowanych przez osoby nietrzeźwe. Zdecydował o tym przede wszystkim zakres informacji źródłowych, wykorzystanych w opracowaniu, a także wątpliwości co do niektórych danych. Informacje te są bowiem nie tylko niepełne, u niekiedy wręcz fragmentaryczne, ale nadto okoliczności i sposób ich rejestracji powodują, że są one niewiele mówiące. Jeśli na przykład dowiadujemy się, że w roku 1984 wypadki powodowane przez osoby nietrzeźwe najczęściej dochodziły do skutku na prostych odcinkach dróg (5928 wypadków — 62,8% ogółu wypadków drogowych spowodowanych przez osoby nietrzeźwe)³⁴, a nie wiemy, ile z tych wypadków zostało spowodowanych przez pieszych, a ile przez kierujących pojazdami, ile z nich wydarzyło się w miastach, a ile na drogach pozamiejskich, to zbyt wiele pytań należałoby pozostawić bez odpowiedzi, aby warto było wchodzić w ten kompleks zagadnień. Takie dane mogą być użyteczne jako punkt wyjścia do dalszych badań, ale ich nośność informacyjna jest zbyt skromna, aby wykorzystywać je jako samodzielną podstawę dociekań. Dla omówienia pominiętych tu zagadnień trzeba by przeprowadzić obszerne badania, gdyż dopiero wtedy można uzyskać dokładniejszy i wiarygodny ich obraz. Nie jest to zatem kompleksowa analiza powiązań między spożyciem alkoholu a ruchem drogowym, lecz prezentacja wpływu konsumpcji alkoholu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W związku z powyższym podkreślenia wymagają dwie kwestie.

Po pierwsze analizując wpływ spożywania alkoholu na bezpieczeństwo ruchu drogowego zbyt często pozostawia się poza sferą rozważań zagadnienie nietrzeźwości pieszych. W przedstawionym opracowaniu starano się uniknąć tego niedopatrzenia, gdyż przesądza ono o jednostronności, a tym samym

³⁴ Informacja Wydziału Ruchu Drogowego KGMO o wypadkach drogowych w Polsce V 1984 r.

o niepełności ujęcia. Przytoczone w opracowaniu dane pozwalają na sformułowanie tezy, że nietrzeźwość pieszych bardzo poważnie wpływa na stan bezpieczeństwa na drogach, choć —czemu nie można przeczyć—zagrożenie ze strony nietrzeźwych kierujących pojazdami jest i większe, i prowadzi do poważniejszych skutków (większa ofiarochłonność). To, że nietrzeźwi piesi wpływają w sposób bardzo istotny na rozkład wypadków w poszczególnych miesiącach, jest jednak wymowną ilustracją wskazanej tezy.

Po drugie konsumpcja alkoholu i związany z nią udział osób nietrzeźwych w ruchu drogowym jest tylko jednym z czynników decydujących o stopniu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Czynniki te tworzą wzajemnie powiązany kompleks³⁵ i analiza któregośkolwiek z nich w oderwaniu od pozostałych jest zawsze ujęciem zawężonym, dokonywanym z określonego punktu widzenia. Wówczas, gdy określonemu czynnikowi przypisuje się szczególne znaczenie, naświetlenie problemu przy wzięciu pod uwagę tego właśnie czynnika może być korzystne, gdyż pozwala ukazać, jak silny jest jego wpływ. Tym też kierowano się analizując wpływ konsumpcji alkoholu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nie znaczy to jednak wcale, że powołując się na wpływ tego czynnika można pomijać inne, również wpływające na stan bezpieczeństwa na drogach. W trakcie rozważań starano się na tę kwestię zwrócić uwagę, ale wypada ją na koniec jeszcze raz podkreślić. Choć bowiem nietrzeźwość uczestników ruchu drogowego stanowi czynnik niezwykle groźny, bardzo poważnie obniżający bezpieczeństwo na drogach, zbyt często usiłuje się odwoływać doń pokryć inne zagrożenia, jak choćby niezadowolający stan rozwiązań drogowych i organizacji ruchu drogowego czy stan techniczny pojazdów. Są to zaś czynniki, które mogą wręcz „katalizować” wypadki powodowane przez osoby nietrzeźwe.

³⁵ Zagadnieniu temu poświęcam wiele uwagi w książce *Wypadki drogowe — aspekty kryminologiczne*, Warszawa 1986.