

Magdalena Płachecka

Spżycie alkoholu przez kierowajcego pojazdem jako czynnik ryzyka w transporcie publicznym

JEL: R41. DOI: 10.24136/atest.2018.272.

Data zgłoszenia: 28.06.2018. Data akceptacji: 09.08.2018.

Problematyka prowadzenia pojazdu zarówno po spożyciu alkoholu, jak i w stanie nietrzeźwości stanowi w ostatnich latach przedmiot zainteresowania jednostek, instytucji, organów administracji publicznej, realizujących działania na rzecz podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Aspekt nietrzeźwych kierowajcych nalezy rozpatrywać w spektrum zdrowia publicznego, poniewaz z powodu wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowajcych śmierć ponoszą setki osób, a tysiące zostaje rannych. W celu budowania świadomości kierowajcych pojazdami mechanicznymi wdrażane są programy, inicjatywy i akcje propaǳające ich trzeźwość. Celem artykułu jest prezentacja i ocena działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem publicznego transportu autobusowego. Omówiono działania i inicjatywy podejmowane na szczeblu krajowym, przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa drogowego.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, alkohol, kierowajcy autobusami.

Wstęp

Zjawisko prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub po użyciu alkoholu nie tylko zostało już dawno dostrzeżone, ale problem ten narasta i obecnie nikt nad celowością penalizacji takich czynów nie dyskutuje. Eliminacja z ruchu drogowego kierowajcych znajdujących się pod wpływem alkoholu jest niewątpliwie słuszną. Możliwość rzeczywistego eliminowania z ruchu drogowego odurzonych kierowajców, poprzez zastosowanie sankcji karnych,

wymagają jednak klarownych i spójnych norm prawnych. W ciągu ostatnich kilkunastu lat publiczna nietolerancja dla prowadzenia pojazdu po spożyciu alkoholu wzrosła, co uwidoczniło się w działalności mniejszych organizacji, m.in. Matki Przeciwko Pijanym Kierowcom, oraz dużych struktur, np. Komisji Europejskiej [6]. Pijani kierowcy są także poważnym problemem społecznym w Polsce. Każdego roku osoby prowadzące pojazd w stanie nietrzeźwości przyczyniają się do śmierci lub uszkodzenia ciała tysięcy ludzi [11]. Statystyki plasują Polskę w grupie państw o największym wskaźniku wypadków i ofiar śmiertelnych, będących skutkiem jazdy samochodem pod wpływem alkoholu. Z demograficznej charakterystyki pijanych kierowajców (dokonanej na podstawie różnych i licznych badań naukowych) wyłania się obraz przeciętnego nietrzeźwego kierowajcy, którym jest najczęściej: mężczyzna w wieku 18–24 lat o niskim statusie społeczno-ekonomicznym, samotny lub rozwiedziony, słabo wykształcony [1].

Prezentacja konsekwencji prawnych prowadzenia pojazdów mechanicznych pod wpływem alkoholu oraz inicjatyw sprzyjających poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez eliminowanie nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego jest zasadniczym celem artykułu. W analizie zwrócono szczególną uwagę na kierowajcych autobusami. Ich zachowanie ma bowiem istotny wpływ na bezpieczeństwo przewożonych pasażerów oraz innych uczestników ruchu drogowego.

Regulacje prawne

W polskim prawie prowadzenie pojazdu mechanicznego pod wpływem alkoholu stanowi czyn zabroniony, kwalifikowany jako:

- ♦ wykroczenie z art. 87 kodeksu wykroczeń [13];
- ♦ przestępstwo z art. 178a kodeksu karnego [15].

Kwalifikacja czynu zależy od poziomu zawartości alkoholu w organizmie sprawcy. Wyróżnia się 2 poziomy stężenia alkoholu we krwi, od których zależy odpowiedzialność sprawcy. Pierwszy stan – zdefiniowany w art. 46 ust. 2 Ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi [14] – zachodzi, gdy:

- ♦ stężenie alkoholu we krwi wynosi od 0,2‰ do 0,5‰;
- ♦ obecność alkoholu w wydychanym powietrzu wynosi od 0,1 mg do 0,25 mg w 1 dm³.

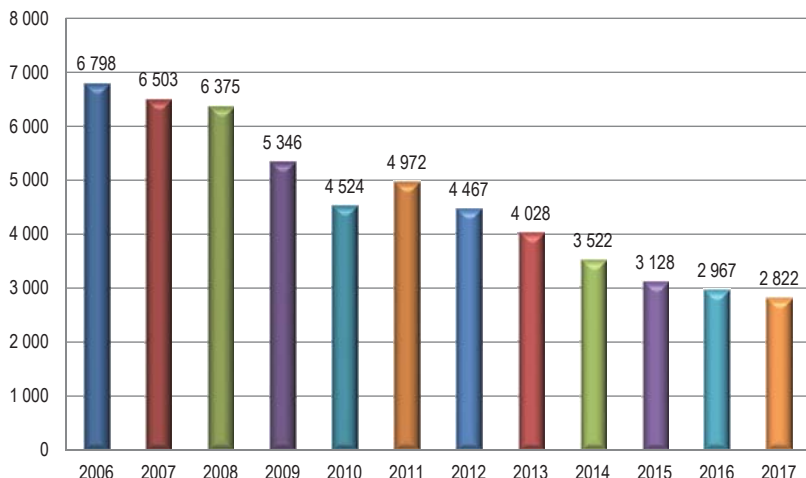
Stan nietrzeźwości zachodzi wówczas, gdy: stężenie alkoholu we krwi wynosi powyżej 0,5‰; obecność alkoholu w wydychanym powietrzu wynosi powyżej 0,25 mg w 1 dm³ (art. 46 ust. 3 cytowanej ustawy; art. 115 § 16 k.k.) [14, 15].

Do kompetencji formacji policyjnej nalezy zaliczyć czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie [16]. Przeprowadzana przez policję kontrola uczestników ruchu drogowego opiera się m.in. na sprawdzaniu trzeźwości. Zgodnie z obowiązującymi przepisami zawartość alkoholu w organizmie może zostać ustalona dzięki badaniu:

- ♦ wydychanego powietrza;



Kontrola trzeźwości kierowajcego autokarem przewożącym dzieci.
Fot. www.policja.pl



Rys. 1. Wypadki drogowe z udziałem nietrzeźwych kierujących w latach 2006–2017

Źródło: oprac. własne na podst. [17].

- ♦ krwi [10];
- ♦ moczu [12].

Badanie wydychanego powietrza przeprowadza się w sposób nieinwazyjny przy użyciu urządzenia elektronicznego, dokonującego pomiaru stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu metodą:

- ♦ spektrometrii w podczerwieni;
- ♦ utleniania elektrochemicznego [10].

W tym przypadku stosuje się najczęściej następujące urządzenia elektroniczne, znajdujące się na wyposażeniu jednostek organizacyjnych policji:

- ♦ działające na podstawie pomiaru spektrometrii w podczerwieni (Alkometr A 2.0/04, Alcomat, Alcotest 7110);
- ♦ działające na zasadzie utleniania elektrochemicznego (Alcotest 7410, Alco-test 7410 plus RS, Alco-Sensor IV, Alcometer SD-400 oraz AlcoQuant 3020);
- ♦ analizatory bez ustnika niewyposażone w cyfrową prezentację wyniku pomiaru.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce

Stan bezpieczeństwa na polskich drogach systematycznie poprawia się. Jest to efekt wielu działań podejmowanych przez organy państwa, instytucje naukowe, organizacje pozarządowe, media, podmioty gospodarcze oraz przez osoby prywatne [7]. Nadal jednak poziom bezpieczeństwa na polskich drogach jest relatywnie niski [8]. Polska, mimo poprawy bezpieczeństwa drogowego w ostatnich latach, zaliczana jest do grupy krajów o wysokim wskaźniku ryzyka bycia ofiarą śmiertelnej wypadku drogowego [4].

Szczególnie istotne znaczenie mają działania prowadzone w celu eliminowania z ruchu drogowego kierowców zagrażających innym jego uczestnikom, w tym zwłaszcza kierowców prowadzących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających. Badania potwierdzają bowiem, że istnieje korelacja pomiędzy zawartością alkoholu we krwi a poziomem ryzyka wypadku. W przypadku zawartości alkoholu we krwi na poziomie 0,8 mg/ml (jest to dopuszczalna wartość w niektórych państwach) ryzyko wypadku jest 2,7 razy większe niż w przypadku trzeźwego kierowcy. Zawartość alkoholu na poziomie 1,5 mg/ml powoduje, że ryzyko wypadku jest 22 razy większe niż u trzeźwych kierowców. Czynnikiem zwiększającym ryzyko wypadków jest zażywanie narkotyków i niektórych leków. Szczególnie niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego ma połączenie alkoholu i narkotyków [3]. W tej sytuacji Komisja Europejska podejmuje liczne inicjatywy zmierzające

Tab. 1. Liczba przeprowadzonych przez policję kontroli stanu trzeźwości w latach 2008–2016

Rok	Liczba kontroli stanu trzeźwości
2008	1 775 186
2009	2 305 582
2010	3 351 716
2011	5 679 959
2012	7 383 915
2013	8 879 522
2014	15 413 556
2015	17 701 833
2016	17 942 523

Źródło: oprac. własne na podst. [17].

do poprawy stanu bezpieczeństwa, w tym wyeliminowania z ruchu nietrzeźwych kierowców [5]. Mają one swoje źródło w europejskiej polityce transportowej [2].

Liczba wypadków z udziałem nietrzeźwych kierowców spadła o ponad 3,8 tys. w przeciągu ostatnich 10 lat (spadek o 44%), tj. z 14,5% ogółu wypadków w 2006 r. do 8,8% w 2016 r. Udział wypadków z udziałem nietrzeźwych kierujących wydaje się niezbyt duży. Warto jednak zwrócić uwagę, że nietrzeźwi kierujący stanowili relatywnie niewielką grupę kierowców poddanych badaniu na zawartość alkoholu. Osoby będące pod wpływem alkoholu najczęściej uczestniczyły w zdarzeniach drogowych w dni weekendowe: soboty (20,7%) i niedziele (17,9%) [17]. Niewątpliwie wpływ na to ma fakt, że są to dni wolne od pracy, które sprzyjają spotkaniom towarzyskim i imprezom okolicznościowym, podczas których spożywany jest alkohol.

Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego uzależniona jest od działań podejmowanych przez policję. Obejmują one m.in.:

- ♦ organizowanie, nadzorowanie i realizację zadań prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- ♦ udział jednostek policji w ogólnopolskich i regionalnych programach prewencyjnych;
- ♦ wzrost liczby policjantów pełniących służbę bezpośrednio na drodze [8].

W celu poprawy poziomu bezpieczeństwa funkcjonariusze policji – w ramach swoich codziennych czynności służbowych – przeprowadzają kontrole kierujących pojazdami pod kątem stanu trzeźwości. Statystykę przeprowadzonych przez policję kontroli w latach 2008–2016 przedstawiono w tab. 1.

W ostatnich 8 latach liczba przeprowadzonych przez funkcjonariuszy policji kontroli pod kątem stanu trzeźwości kierujących pojazdami mechanicznymi, w tym autokarami, wzrosła 10-krotnie: z poziomu 1,7 mln w 2008 r. do poziomu 17,9 mln 2016 r. Oznacza to, że ujawnienie 1 kierującego pojazdem pod wpływem alkoholu wymagało w roku 2008 przeprowadzenia 10 kontroli, natomiast w roku 2016 należało przeprowadzić 155 kontroli celem ujawnienia 1 nietrzeźwego kierowcy. Analiza przeprowadzonych przez funkcjonariuszy policji kontroli stanu trzeźwości obejmuje 8-letni okres badawczy (z uwagi na brak dostępności danych z lat 2017 i 2018).

Liczba ujawnionych kierujących po użyciu alkoholu zanotowała spadek o 1 tys. w przeciągu ostatnich 12 lat, tj. z 26,4 tys. do 20,4 tys. (spadek o 22,5%). Dla porównania w badanym okresie liczba ujawnionych nietrzeźwych kierujących pojazdami spadła

z 174,8 tys. do 109,4 tys. (spadek o 37,4%). Diametralny spadek liczby ujawnianych sprawców przestępstw wynika z wprowadzenia zaostrzonych wobec nich sankcji karnych w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres 3 lat, świadczenia pieniężnego w kwocie 5 000 zł oraz kary grzywny. Pomimo

Tab. 2. Liczba kierujących w stanie po użyciu alkoholu i w stanie nietrzeźwości w latach 2006–2017 w Polsce

Rok/Naruszony przepis	art. 87 k.w.	art. 178 k.k.	Ogółem
2006	26 364	174 828	201 192
2007	23 745	135 601	159 346
2008	24 927	143 685	168 612
2009	27 878	145 446	173 324
2010	29 146	136 739	165 885
2011	35 003	148 485	183 488
2012	35 226	135 794	171 020
2013	33 869	129 308	163 177
2014	34 630	106 573	141 203
2015	30 077	98 919	128 996
2016	25 235	90 400	115 635
2017	20 440	109 405	129 845

Źródło: oprac. własne na podst. [17].

Tab. 3. Wypadki spowodowane przez kierujących będących pod wpływem alkoholu – wg rodzaju pojazdu

Rok	Rodzaj pojazdu nietrzeźwego kierującego							
	Samochód osobowy	Motocykl	Motorower	Rower	Samochód ciężarowy	Autobus	Ciągnik rolniczy	Inny pojazd
2006	2 817	137	91	398	139	8	39	0
2007	2 719	138	112	288	115	2	31	0
2008	2 785	177	151	262	94	2	2	27
2009	2 428	120	138	186	69	4	22	40
2010	1 891	122	155	189	55	2	14	27
2011	2 075	124	175	244	51	1	26	21
2012	1 744	120	159	206	49	2	25	32
2013	1 617	105	153	206	44	2	18	20
2014	1 311	89	157	212	35	1	12	20
2015	1 119	84	121	177	33	1	16	2
2016	1 138	93	150	214	60	1	13	17
2017	1 097	93	135	192	39	1	17	29

Źródło: oprac. własne na podst. [17].

wprowadzonych zmian przepisów karnych corocznie liczba ujawnianych sprawców przestępstw dokonanych przez kierowców jest bardzo wysoka.

Statystykę wypadków drogowych z udziałem pojazdów nietrzeźwych kierujących przedstawiono w tab. 3. W ostatnich 12 latach udział wypadków z autobusami jest relatywnie niski. Odnosząc liczbę ofiar śmiertelnych i rannych do realizowanej pracy przewozowej, transport autobusowy uznać można za bezpieczną gałąź transportu. Wśród kierujących autobusami – podobnie, jak w innych grupach kierowców – występują osoby prowadzące pojazdy pod wpływem alkoholu. Ich udział jest jednak znacznie niższy niż średnio w całej populacji kierowców. Wynika to z zaostrzonych procedur kontrolnych wobec kierowców przewożących dzieci. Wiele przedsiębiorstw sprawdza trzeźwość kierowcy przed wyjazdem z bazy. Organizatorzy wycieczek i rodzice często proszą Policję o sprawdzenie stanu technicznego autokaru i trzeźwości kierowcy w miejscu, w którym rozpoczyna się wycieczka. To dość skutecznie eliminuje nietrzeźwych kierowców przed rozpoczęciem wycieczki. Zdarza się jednak, że kierowcy spożywają alkohol w trakcie wycieczki. Zdarzeń takich jest jednak relatywnie mało. W latach 2006–2017 nietrzeźwymi sprawcami wypadków było zaledwie 27 kierowców. Wypadki spowodowane prowadzeniem w stanie nietrzeźwości stanowiły ok. 0,9% wypadków z udziałem autobusów. Pomimo relatywnie niskiego poziomu wypadkowości z udziałem autobusów należy podkreślić rolę ich kierujących, ponoszących dużą odpowiedzialność za przewożonych pasażerów.

Najwięcej wypadków kierujący będący pod wpływem alkoholu spowodowali na skutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu (75% wszystkich wypadków). Pozostałe 25% wypadków zależało od: nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowego wyprzedzania oraz niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami.

Programy na rzecz propagowania świadomości trzeźwości u kierujących autokarami

Policja zrealizowała szereg przedsięwzięć na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kluczowe działania opisano poniżej.

1. *Zachowaj trzeźwy umysł* – jest to kampania, której celem jest promowanie konstruktywnych postaw, zdrowego stylu życia oraz atrakcyjnych dla dzieci i młodzieży zachowań prospołecznych jako alternatywy wobec wielu patologii, szczególnie picia alkoholu. Jednym z jej głównych elementów jest promocja bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Program kampanii jest realizowany poprzez współpracę z samorządami lokalnymi w całym kraju. Do zaan-

Tab. 4. Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących będących pod wpływem alkoholu

Przyczyna/Rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Niedostosowanie prędkości do warunków jazdy	1 787	1 966	2 073	1 841	1 474	1 702	1 437	1 324	1 100	920	890	848
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	421	406	402	313	277	280	250	221	204	166	171	171
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	221	182	224	151	120	129	132	96	82	60	b.d.	b.d.
Nieprawidłowe:												
– wyprzedzanie	136	163	141	144	97	97	84	92	71	77	68	55
– omijanie	84	104	86	69	56	57	58	52	43	35	32	31
– skręcanie	b.d.	94	93	79	70	81	51	59	58	52	49	42
– wymijanie	104	91	85	53	59	56	59	50	37	28	52	62
Nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego	47	121	112	99	87	92	79	56	67	51	63	54
Niezachowanie bezpiecznej odległości	b.d.	127	124	119	95	108	78	82	78	76	67	74

Źródło: oprac. własne na podst. [17].

gażowanych w akcję miast i gmin trafiają zestawy edukacyjne w postaci różnorodnych wydawnictw profilaktycznych adresowanych do dzieci, rodziców i nauczycieli. Kampania została objęta patronatem Komendanta Głównego Policji.

2. *Bezpiecznie chce się żyć* – akcja polega na organizacji seminariów na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Była to kampania dotycząca niechronionych uczestników ruchu drogowego, skierowana do ogółu społeczeństwa, w szczególności osób w wieku od 18 do 24 lat oraz osób w wieku 40+. Osoby w wieku 18–24 lata to grupa kierowców najczęściej powodujących wypadki drogowe, natomiast osoby w wieku 40+ to grupa pieszych powodujących najwięcej wypadków i stanowiących najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych. Celem bezpośrednim kampanii było podniesienie świadomości niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz kierujących pojazdami, w szczególności zwrócenie uwagi na konieczność zachowania szczególnej ostrożności przez pieszych przy wchodzeniu na jezdnię oraz konieczności ustępowania pierwszeństwa pieszym na pasach przez kierowców, a w konsekwencji – spadek liczby wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego.

3. *Bezpieczne wakacje* – w okresie przerwy wakacyjnej funkcjonariusze policji prowadzą wzmoczone kontrole autobusów przewożących dzieci. Celem tych działań jest zapewnienie bezpiecznego wyjazdu na wypoczynek dzieci i młodzieży. Realizacja następuje we współpracy z Inspekcją Transportu Drogowego. Wakacje to okres wzmoczonego ruchu autokarowego. Funkcjonariusze policji prowadzą w tym czasie liczne kontrole, szczególny nacisk kładąc na stan techniczny pojazdów, czas pracy oraz trzeźwość kierujących. Pojazdy są sprawdzane na wyznaczonych punktach kontrolnych, w miejscach odjazdu, jak również na trasie (na głównych szlakach komunikacyjnych). Mimo że poprawia się stan techniczny pojazdów, kierowcy i przewoźnicy są coraz bardziej odpowiedzialni, inspektorzy w dalszym ciągu wykrywają naruszenia podczas kontroli drogowych. Zatrzymują też pojazdy, które są w złym stanie technicznym.

4. *Bezpieczny autokar* – jest to akcja prowadzona od 2003 r. przez Inspekcję Transportu Drogowego. W ramach inicjatywy inspektorzy kontrolują autokary, które przewożą dzieci i młodzież na wypoczynek. Wzmoczone kontrole prowadzone są podczas wakacji, ferii zimowych, wyjazdów na zielone szkoły oraz w okresie długich weekendów. Kontrole pojazdów przeprowadzane są w przygotowanych punktach oraz bezpośrednio na drogach, gdzie inspektorzy oceniają stan techniczny, przygotowanie autokarów do trasy, ale także czas pracy i trzeźwość kierowców.

5. *Bezpieczny autobus* – to usługa świadczona przez Ministerstwo Cyfryzacji, która pozwala sprawdzić podstawowe dane na temat autobusu lub autokaru. Dzięki niej można uzyskać bezpłatną informację na temat ważności badań technicznych, danych technicznych samochodu czy też aktualnej polisy odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów.

6. Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych podejmuje działania na rzecz przeciwdziałania nietrzeźwości kierowców na poziomie lokalnym. To przede wszystkim działania edukacyjne, działania interwencyjno-sprawdzające oraz działania resocjalizacyjne wobec kierowców pojazdów mechanicznych, w tym autobusów zatrzymanych za jazdę w stanie nietrzeźwości. Rola samorządów lokalnych polega na nawiązaniu stałej współpracy z zakładami pracy zatrudniającymi zawodowych kierowców, np. korporacjami taksówkarskimi, firmami przewozowymi i transportowymi. Celem przeprowadzanych szkoleń kierowców jest dostarczenie wiedzy na temat metabolizmu oraz wpływu

alkoholu na organizm kierującego. Edukacja obejmuje informacje na temat prawnych konsekwencji prowadzenia samochodu po alkoholu (w zakresie prawa karnego oraz odpowiedzialności cywilno-prawnej).

Wypadek w Kamieniu Pomorskim, w którym zginęło 6 osób, śmierć 7 nastolatków pod Chełmnem oraz 2 dziewczynki pod Łukowem to wypadki drogowe, których można było uniknąć. We wszystkich przypadkach byli świadkowie, którzy wiedzieli, że osoba wsiadająca za kierownicę piła alkohol. „Powstrzymaj pijanego kierowcę” – to hasło działań informacyjno-edukacyjnych prowadzonych przez Państwową Agencję Rozwiązywania Problemów Alkoholowych. Do ich podjęcia zostały zaproszone wszystkie samorządy.

7. *Alcolock* jest montowanym w pojeździe urządzeniem do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu. Blokada uniemożliwia uruchomienie pojazdu w przypadku, gdy poziom stężenia alkoholu w wydychanym przez kierującego autokarem powietrzu jest wyższy niż ustanowiony limit. Stanowi to najszybszy i najskuteczniejszy sposób zabezpieczenia samochodów przed nietrzeźwymi kierowcami.

Podsumowanie

Transport publiczny uważany jest za jeden z najbezpieczniejszych sposobów podróżowania i rzeczywiście odgrywa centralną rolę w dobrze zorganizowanych społecznościach: zmiana preferencji podróżowania na rzecz transportu publicznego pozwala na zredukowanie liczby wypadków drogowych, a sam transport publiczny traktowany jest, jak stwierdzono w strategii Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego (UITP), jako podstawa nowoczesnego społeczeństwa. Aby transport publiczny był powszechnie wybierany przez obywateli, muszą oni mieć poczucie bezpieczeństwa i faktycznie być bezpieczni przez całą swoją podróż. Zapewnienie bezpieczeństwa powinno więc być postrzegane zarówno jako inwestycja w osiągnięcie wspomnianego wyżej celu oraz jako istotny element obsługi pasażerów, opierający się równomiernie na udziale pracowników, technologii i procedur – po to, aby zmniejszyć liczbę przestępstw oraz poczucie zagrożenia przestępczością w transporcie publicznym.

Bibliografia:

1. Cairney P., Ollier S., Klein R., Quimby A., Shuey R., Styles T., Taylor R., *Drinking and Driving. A road safety manual for decision-makers and practitioners*, Genewa 2014: <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/alcohol/0-Introduction.pdf> (dostęp: 12.06.2018 r.).
2. Dyr T., *Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI wieku*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2011, nr 10.
3. Dyr T., Jażdżik-Osmólska A., Kozłowska M., *Ekonomiczne i społeczne aspekty bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii Europejskiej i w Polsce*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2017, nr 2, DOI: 10.24136/ceref.2017.019.
4. Dyr T., Ziółkowska K., Jażdżik-Osmólska A., Kozłowska M., *Economic safety aspects of the road traffic in Poland*, „Central European Review of Economics & Finance” 2017, Vol. 21, No. 5, DOI: 10.24136/ceref.2017.019.
5. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów *W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020*, COM 389 (2010).

- Pasman-Green N., *Off the Roads & out of the Courts: Enter a Technology Fix for Drunk Driving*, „Journal of Law and Health” 2012, Vol. 24, No. 2.
- Plachecka M., *Bezpieczeństwo dzieci w podróżach turystycznych autokarami*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2017, nr 5, DOI: 10.24136/atest.2017.018.
- Plachecka M., *Efekty działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa publicznego w Polsce*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2016, nr 10.
- Raczyńska-Buława E., *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym w Europie: założenia polityki UE i ocena podejmowanych działań z perspektywy danych statystycznych*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2016, nr 10.
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 11 grudnia 2015 r. w sprawie badań na zawartość alkoholu w organizmie: Dz. U. z 2015 r., poz. 2153.
- Tokarczyk E., *Psychologiczne i kryminologiczne aspekty kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości*, Pedagogium, Warszawa 2011.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym: Dz. U. z 2017 r., poz. 1260.
- Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń: Dz. U. z 2018 r., poz. 0, 618.
- Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi: Dz. U. z 2018 r., poz. 310, 650.
- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny: Dz. U. z 2018 r., poz. 20, 305, 663.
- Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji: Dz. U. z 2018 r., poz. 1039.
- Wypadki drogowe w 2017 roku w Polsce, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2018.

Alcohol consumption by the drivers as a risk factor in public transport

Issues to do with driving vehicles after drinking alcohol as well as being in a state of sobriety has been the subject in units, institutions, organs of public administrations, which carry out actions to increase the safety of road traffic in Poland. The aspect of drunk driving should be considered on the public health spectrum, as a result of accidents caused by drunk driving hundreds of people die and thousands are left severely injured. In order to build awareness among people driving motor vehicles, programs, initiatives and different propagandic actions are introduced to raise the importance of not driving after drinking alcohol. The purpose of this article is to present and assess actions made to improve the safety of people participating in road traffic with particular emphasis on public transport, eg. buses. The actions and initiatives taken at the national level have been discussed which will improve and increase road safety.

Keywords: road safety, alcohol, bus driver.

Autorka:

mgr **Magdalena Plachecka** – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu, Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych



Tadeusz Dyr, Karolina Ziółkowska

Rozwój infrastruktury ekonomicznej jako czynnik konkurencyjności regionów

ISBN 978-83-62805-47-1

Liczba stron: 192

Format: B5

Oprawa: twarda

Rok wydania: 2017

Cena 39,00 zł (w tym 5% VAT)

W publikacji tej, na tle rozważań teoretycznych, przedstawiono wyniki badań, przeprowadzonych z wykorzystaniem modeli ekonometrycznych i narzędzi statystycznych, dotyczących zróżnicowania przestrzennego konkurencyjności regionów i rozwoju infrastruktury ekonomicznej oraz współzależności występujących pomiędzy tymi kategoriami. Stanowić może ona zatem źródło wiedzy dla ekspertów, w tym pracowników administracji publicznej, zajmujących się problematyką rozwoju regionalnego oraz programowania inwestycji infrastrukturalnych. Odbiorcami mogą być także pracownicy nauki i studenci kierunków takich jak ekonomia, gospodarka przestrzenna, logistyka i transport oraz inne osoby zainteresowane zagadnieniami konkurencyjności regionów.

Pełna oferta wydawnicza:

www.inw-spatium.pl