



BEZPEČNOSŤ CESTNEJ PREMÁVKY V POĽSKU

Jacek DWORZECKI¹

SUMMARY:

This article presents (in outline), issues of road safety in Poland. Presented in terms of definitional and typological, traffic offenses, and the elements of safety hazards on the road. The whole analysis was complemented by the security situation on our roads, based on current data from police statistics.

KEY WORD: security, roads, traffic accidents.

ÚVOD

Bezpečnosť cestnej premávky (ďalej BCP) je dôležitým prvkom mobility obyvateľstva. Zo všetkých odvetví dopravy je najmenej bezpečná cestná doprava a prináša najväčšie straty, vyjadrené počtom smrteľných obetí alebo zranených. Odhaduje sa, že vyše 90% všetkých obetí dopravy zomrie v dôsledku dopravných nehôd na cestách. Každý rok v Poľsku zomrie nevelké mesto, a každý deň počet smrteľných obetí dopravných nehôd v Európe dosahuje počet ľudí, ktorí zahynuli pri katastrofe stredne veľkého lietadla.

Každý rok zomrie na cestách v členských krajinách Európskej únie cca 40 tisíc osôb a 3,5 milióna je zranených. Každý tretí občan Európskej únie počas svojho života bude hospitalizovaný z dôvodu účasti na dopravnej nehode a jeden z dvadsiatich občanov EÚ zomrie alebo bude ťažko zranený v dopravnej nehode. Členské štáty už dávno pochopili, že okrem humanitárnej hodnoty, akými sú napr. redukcia bolesti a utrpenia, vďaka investíciám na efektívne zníženie počtu dopravných nehôd a ich obetí, je možné aj šetrenie v oblasti produktivity práce, rehabilitácie obetí a pri likvidácii dopravných nehôd. V odvetvi dopravy je v členských krajinách zamestnaných vyše 10 miliónov ľudí a sektor generuje cca 10% hrubého domáceho produktu (HDP) Európskej únie. Celkové náklady vzniknuté v dôsledku dopravných nehôd v EÚ sa odhadujú na 160 mld. eur ročne, čo tvorí cca 2% HDP Európskej únie. Ročné straty spojené s dopravnými nehodami tvoria vyše 2% HDP Poľska – je to toľko, koľko stoja zásoby, ktoré tento štát nereproduktívne stráca na pokrytie

spoločenských a ekonomických nákladov dopravných nehôd. Pretože náklady na BCP sú charakterizované vysokou rentabilitou, investovanie na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky umožní šetrenie zásob, ktoré môžeme využiť na ekonomický rozvoj alebo podporu iných odvetví sektora verejného zdravia v Poľsku. Opatrenia smerujúce na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky v Poľsku si vyžadujú významnú podporu od všetkých subjektov, ktoré sú na základe zákonných povinností (ale nielen preto) angažované na zlepšení BCP. Je potrebné si uvedomiť, že ide najmä o zdravie a život poľských občanov a bezpečnosť cestnej premávky je súčasťou verejnej bezpečnosti a mala by byť považovaná za opatrenie smerujúce na zlepšenie životnej úrovne spoločenstva. O veľkosti ohrozenia svedčí tiež fakt, že dopravné nehody v Poľsku sú príčinou ¼ úmrtí z externých dôvodov a sú prvou príčinou smrti mladých ľudí – najviac perspektívnej a produktívnej časti spoločenstva.

Hlavné príčiny zlej situácie na poľských cestách sú nízka kultúra jazdy, všeobecné nedodržiavanie dopravných predpisov (najmä ak ide o rýchlosť, zákaz jazdy pod vplyvom alkoholu, drog alebo iných podobne pôsobiach prostriedkov a povinnosti používania ochranných zariadení počas jazdy autom), ale tiež nízka kvalita cestnej infraštruktúry (projektové riešenia, ktoré nezodpovedajú dnešným štandardom bezpečnosti cestnej premávky a vývoju vedy, tranzitné cesty, ktoré vedú cez stred miest a obcí, nebezpečné križovatky a priechody pre chodcov, nevhodné okolie ciest a pod.).

Tabuľka 1

**Verejné komunikácie v Poľsku (celkovo), podľa kategórií komunikácií a druhov povrchu vozoviek
(stav zo dňa 31.12.2009)**

KATEGÓRIA KOMUNIKÁCIE <i>ROAD CATEGORIES</i>	CELKOM <i>Total</i> [km]	VEREJNÉ KOMUNIKÁCIE SO SPEVNENÝM POVRCHOM <i>Hard surface</i>			VEREJNÉ KOMUNIKÁCIE S NESPEVNENÝM POVRCHOM <i>Unsurfaced</i> [km]
		Celkovo <i>Total</i> [km]	Zlepšeným <i>Improved</i> [km]	Nezlepšeným <i>Unimproved</i> [km]	
CELKOVO/TOTAL	384 830,0	268 806,7	245 281,7	23 525,0	116 023,3
ŠTÁTNE KOMUNIKÁCIE/NATIONAL	18 578,7	18 577,0	18 575,8	1,2	1,7
KRAJSKÉ KOMUNIKÁCIE/ VOIVODSHIP	28 465,8	28 403,4	28 366,4	37,0	62,4
OKRESNÉ KOMUNIKÁCIE/DISTRICT	126 599,2	114 510,6	110 040,1	4 470,5	12 088,6
OBEČNÉ KOMUNIKÁCIE/COMMUNE	211 186,3	107 315,7	88 299,4	19 016,3	103 870,6

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov z Hlavného štatistického úradu.

Tabuľka 2

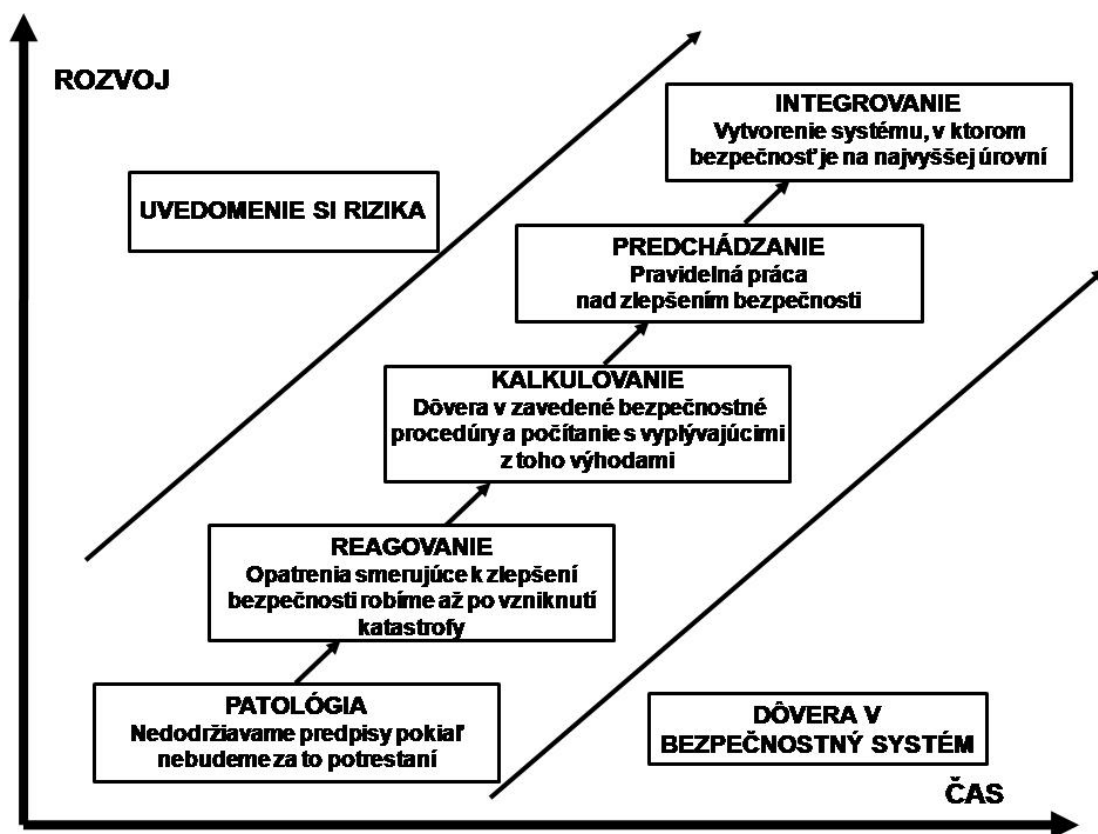
Motorové vozidlá (stav zo dňa 31.12.2009)

PROVINCIE <i>VOIVODSHIPS</i>	MOTOROVÉ VOZIDLÁ CELKOVO <i>TOTAL</i>	Z TOHO <i>OF WHICH</i>			
		motocykle <i>motorcycles</i>	osobné vozidlá <i>passenger cars</i>	autobusy <i>buses</i>	zvláštne vozidlá <i>special purpose vehicles</i>
POLAND	22 024 697	974 906	16 494 650	95 415	131 597
DOLNOŚLĄSKIE	1 574 726	53 621	1 246 585	7 490	10 649
KUJAWSKO-POMORSKIE	1 196 719	67 505	883 039	5 070	6 410
LUBELSKIE	1 262 645	63 477	860 850	6 130	7 057
LUBUSKIE	581 636	31 541	448 660	2 211	3 633
ŁÓDZKIE	1 502 677	68 381	1 090 803	5 688	8 101
MAŁOPOLSKIE	1 810 641	76 481	1 374 994	9 984	10 662
MAZOWIECKIE	3 391 541	116 440	2 521 971	14 127	20 321
OPOLSKIE	603 705	20 304	472 048	2 330	3 929
PODKARPACKIE	1 122 176	79 657	803 877	5 091	8 181
PODLASKIE	669 277	29 977	450 109	2 258	3 264
POMORSKIE	1 253 921	49 267	966 076	6 023	7 857
ŚLĄSKIE	2 406 912	87 176	1 950 557	10 009	15 439
ŚWIĘTOKRZYSKIE	751 773	34 781	517 005	4 186	4 461
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	748 302	42 981	551 880	3417	4436
WIELKOPOLSKIE	2 252 574	103 590	1 677 765	7083	11255
ZACHODNIOPOMORSKIE	895 472	49 727	678 431	4318	5942

Zdroj: Vlastné spracovanie na základe údajov z Hlavného štatistického úradu.

Po zohľadnení nedokonalostí systému školenia kandidátov na vodičov, je potrebné povedať, že sú to vodiči, ktorí majú významný vplyv na znižovanie úrovne bezpečnosti v celoštátnej a miestnej cestnej premávke. Preto sa Poľsko nachádza v oblasti ohrozenia BCP, na veľmi vysokej pozícii. Finančné prostriedky

a ľudské zdroje určené na zlepšenie tejto situácii sú v Poľsku príliš malé. Momentálne najdôležitejšou potrebou v oblasti zvýšenia bezpečnostnej úrovne cestnej premávky v Poľsku, je zmena spoločenského pohľadu na ohrozenia na poľských cestách pomocou zavedenia novej *bezpečnostnej kultúry* [7].



Obr. 1. Všeobecná schéma kultúry bezpečnosti.
Zdroj: Vlastné spracovanie.

Treba to chápať, ako nutnú zmenu spôsobu myslenia Poliakov v súvislosti s rizikom straty zdravia a života v dôsledku nesprávneho správania sa v cestnej premávke. Tento stav môžeme dosiahnuť len pomocou zapojenia dopravnej bezpečnosti do propagácie zdravia a prevencie chorôb. Je potrebné akceptovať aj bezpečnostnú kultúru v zdravotnej edukácii obyvateľstva a dosiahnuť, aby bola integrálnou časťou každodenného života [10].

1. ANALÝZA STAVU BEZPEČNOSTI NA POĽSKÝCH CESTÁCH PODĽA POLICAJNÝCH ŠTATISTÍK (NÁČRT).

Pri analýze stavu bezpečnosti na poľských cestách je potrebné zdôrazniť skutočnosť, že od roku 2007 sa stáva viditeľnejšia tendencia zlepšenia bezpečnosti zdravia a života účastníkov cestnej premávky v Poľsku.

Najväčší rast počtu trestných činov na úseku dopravy bol zaznamenaný v roku 1990, kedy bolo spáchaných o $\frac{1}{3}$ viac trestných činov ako v roku 1989. V období rokov 1993–1997 sa trestné činy na úseku dopravy zvyšovali o takmer 8% ročne. Od roku 1997 do roku 2000 počet týchto trestných činov sa znížil o

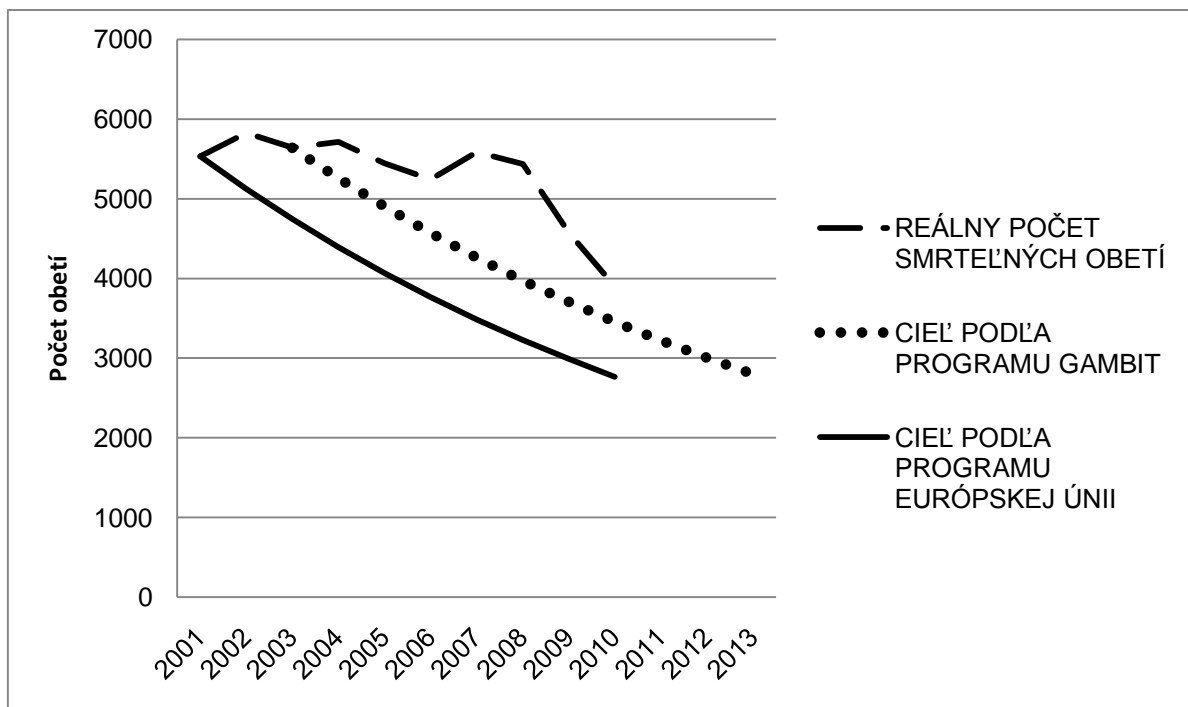
polovicu, na čo mala vplyv novelizácia Trestného zákona.

V roku 2001 dosiahol počet trestných činov na úseku dopravy takmer 140 tis., v tom vyše 120 tis. boli trestné činy z čl. 178a [4]. V období rokov 2001–2006 bol nárast počtu trestných činov podľa čl. 178a takmer 9% ročne, vrátane trestných činov podľa čl. 178a § 1 – 4%, a podľa čl. 178a § 2 – vyše 13 %. V roku 2007 (v porovnaní s rokom 2006) sa počet trestných činov znížil o 15%, pričom najväčší pokles takmer o $\frac{1}{4}$, sa týkal trestných činov podľa čl. 178a § 2 (vedenie nemotorového vozidla pod vplyvom alkoholu). Počet trestných činov podľa čl. 178a § 1 (ktorý sa týka vodičov motorových vozidiel) sa znížil na 5% úroveň.

Za posledných desať rokov najviac dopravných nehôd, smrteľných obetí a zranených osôb bolo zaznamenaných v roku 2000. Od roku 2001 nasledoval pokles, ktorý sa udržiaval do roku 2006. V 2007 roku začal počet dopravných nehôd a ich obetí stúpať, a v rokoch 2008 a 2009 bol v tejto kategórii zaznamenaný pokles.

V roku 2009 bolo na štátnych cestách 44 196 dopravných nehôd. Pri porovnaní tohto čísla s údajmi z roku 2008 (49 054 – pokles o 9,9%) a 2007 r. (49 536 – pokles o 10,8%), môžeme považovať uvedenú klesajúcu hodnotu za dobrú perspektívu do budúcnosti. V posledných rokoch bol zaznamenaný aj pokles reálnych čísiel vzťahujúcich sa na osoby, ktoré zahynuli na cestách. V minulom

roku zomrelo v dôsledku dopravných nehôd 4 572 osôb. V porovnaní s rokom 2007, kedy zomrelo 5 583 osôb, sa táto hodnota znížila o 1 011 osôb (-18,1%), a v porovnaní s údajmi z roku 2008, v ktorom na cestách zomrelo 5 437 osôb, môžeme ukázať pokles týchto tragických čísiel o 865 osôb (-15,9%).



Obr. 2. Počet obetí pri dopravných nehodách v Poľsku v rokoch 2001–2013
(reálne a predpokladané čísla)

Zdroj: Vlastná práca na základe údajov Policajného prezídia.

Fakt, že sa znižuje počet zranených v dôsledku dopravných nehôd pôsobí veľmi pozitívne. V roku 2009 bolo v dôsledku dopravných nehôd zranených 56 046 osôb. Pre porovnanie: v roku 2007 to bolo 63 224 a v roku 2008 62 097 osôb, bezprostredne poškodených na cestách. Na zníženie počtu obetí dopravných nehôd má určite vplyv zvýšenie bezpečnosti jazdy (systémy podporujúce prácu vodiča) a zlepšenie kvality poskytovanej lekárskej pomoci (okrem iného lepšie vybavenie sanitiek) a skrátenie času pri poskytnutí prvej pomoci (ovplyvnil to najmä rozvoj mobilných telefónov). Okrem toho preventívne opatrenia a „tvrdé profylaktikum“ (okrem iného finančné pokuty) realizované

políciou a inšpekciou cestnej dopravy zvyšujú úroveň bezpečnosti na poľských cestách. V „ľahšej“ kategórii dopravných nehôd – kolízií, ktorých bolo v roku 2009 381 769, bol zaznamenaný rast o 249 v porovnaní s rokom 2008 (381 520). V porovnaní s rokom 2007 je tento výsledok pozitívny, lebo bol zaznamenaný pokles o 1,3% (rok 2007 – 386 934).

Keď sa pozrieme na bezpečnosť cestnej premávky po zohľadnení faktora počtu obyvateľov v jednotlivých vojvodstvách, môžeme spozorovať, že najmenej nehôd je na území kujavsko-pomorského vojvodstva (79,6) a najviac v lodžskom vojvodstve (185,0).

Ukazovatele bezpečnostného stavu na cestách v jednotlivých krajoch (2009 r.).

KRAJ, PROVINCIA	POČET OBYVATEĽOV	POČET NEHÔD NA 100 000 OBYVATEĽOV	POČET USMRTENÝCH NA 100 000 OBYVATEĽOV	POČET RANENÝCH NA 100 000 OBYVATEĽOV
Dolnośląskie	2.876.641	92,7	10,2	126,7
Kujawsko-pomorskie	2.068.809	79,6	11,2	93,9
Lubelskie	2.159.800	96,9	14,7	123,8
Lubuskie	1.009.621	98,3	13,6	131,0
Łódzkie	2.545.493	185,0	13,6	234,1
Małopolskie	3.292.805	134,2	9,5	170,2
Mazowieckie	2.356.909	140,3	21,8	175,2
Opolskie	1.031.922	88,4	11,0	109,3
Podkarpackie	2.100.389	103,5	10,5	132,2
Podlaskie	1.190.828	87,4	15,0	113,6
Pomorskie	2.224.942	128,0	11,6	163,6
Śląskie	4.642.942	119,9	8,9	147,6
Świętokrzyskie	1.271.213	137,2	13,8	179,0
Warmińsko-mazurskie	1.427.671	127,3	12,3	166,8
Wielkopolskie	3.403.174	117,2	11,8	151,9
Zachodniopomorskie	1.693.284	107,4	12,2	132,1
m. st. Warszawa	1.856.946	86,0	9,6	103,4

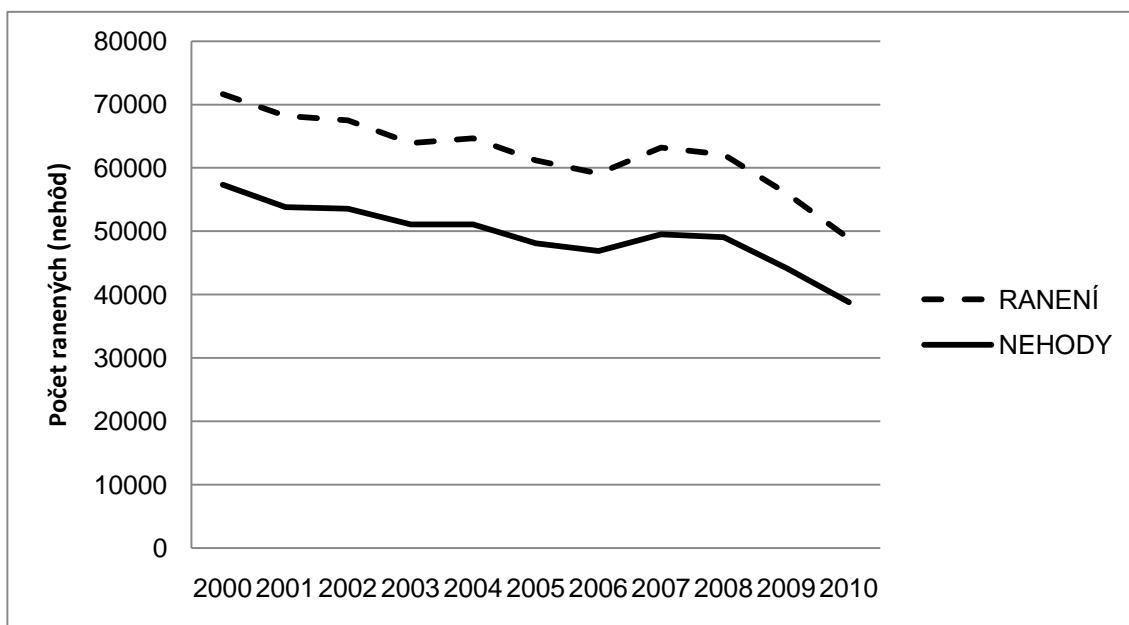
Zdroj: Vlastná práca na základe údajov Policajného prezídia.

V prvom prípade to vyplýva okrem iného z prijatej (a v Poľsku všeobecne kritizovanej) doktríny, ktorá je založená na nasýtení územia vojvodstva mobilnými sústavami radarov na meranie rýchlosti, ktoré používajú obecné a mestské polície. Vodiči sú, z tohto dôvodu nútený dodržiavať stanovenú rýchlosť. Inou príčinou je fakt, že toto vojvodstvo nemá príliš rozvinutú dopravnú infraštruktúru, najmä rýchlostných ciest, a Lodž nemá obchvat. Centrálna (geografická) lokalizácia Lodže vplýva na to, že cez mesto prechádzajú – najmä v období dovolenky – zároveň obyvatelia južných častí Poľska cestou do mora, ako aj Poliaci zo severných častí – cestou do hôr. Ponáhľanie sa a ochota „získať spať“ stratený čas sú príčinou toho, že vodiči

nedodržiavajú rýchlostné obmedzenia a nedávajú pozor na intenzitu premávky (najmä v samotnej Lodži), nedodržiavajú platné predpisy a v mnohých prípadoch vtedy dochádza k dopravným nehodám.

V porovnaní s rokom 2008 sú počty dopravných nehôd, počty usmrtených a zranených v roku 2009 nižšie:

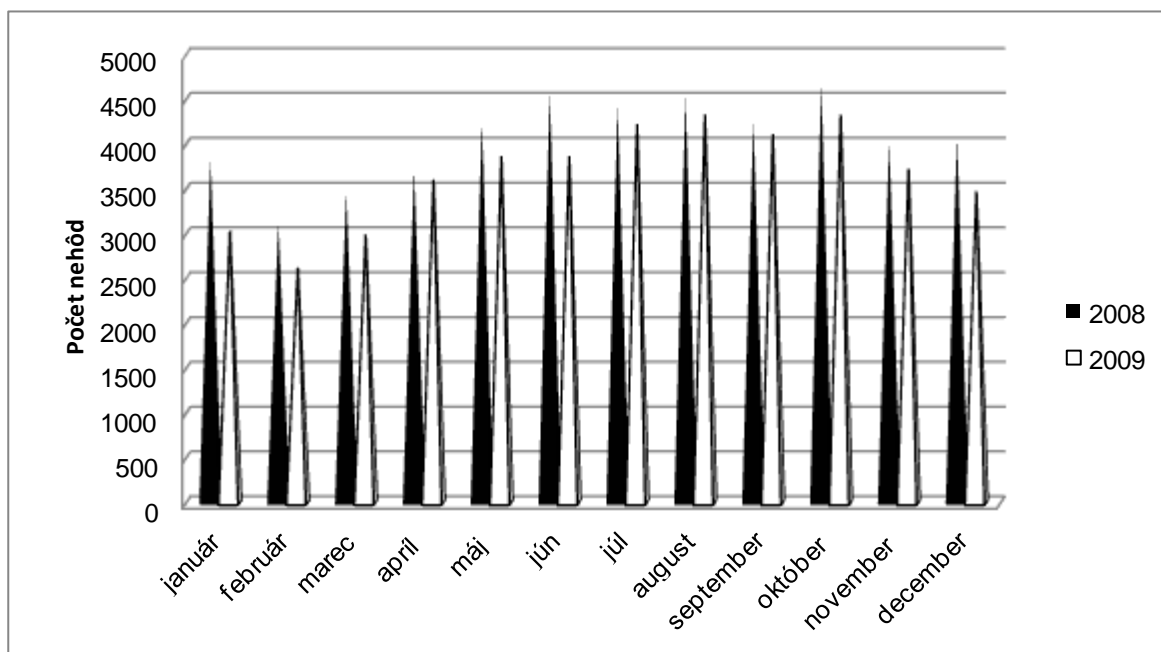
- 2008
 - dopravné nehody – 128,7,
 - usmrtení – 14,3,
 - zranení – 162,9,
- 2009
 - dopravné nehody – 115,8,
 - usmrtení – 12,0,
 - zranení – 146,9.



Obr. 3. Trend výskytu nehôd a ranených v rokoch 2000–2009.
Zdroj: Vlastná práca na základe údajov Policajného prezídia.

Analýza času a miesta vzniku dopravných nehôd ukazuje, že najviac dopravných nehôd toho druhu sa stalo v júli, auguste a októbri. Počet dopravných nehôd tvoril v júli 9,6%, a v auguste a októbri 9,8% celkového počtu prípadov. Väčší počet dopravných nehôd v letných mesiacoch vyplýva z intenzívnejšej

cestnej premávky počas prázdnin. Dopravné nehody v jesenných mesiacoch sú javom pozorovaným už niekoľko rokov. V tomto období sa zhoršujú podmienky na cestách (tma, počasie, technické poruchy,...). Vtedy dochádza najčastejšie k zrazeniu chodcov, lebo ich je horšie na cestách vidieť.



Obr. 4. Dopravné nehody podľa mesiacov v rokoch 2008 – 2009.
Zdroj: Vlastná práca na základe údajov Policajného prezídia.

Keď sa pozrieme na dopravné nehody z pohľadu jednotlivých dní týždňa, môžeme konštatovať, že najviac sa ich odohráva v piatok (16,1% všetkých). Najviac osôb (17,1%

všetkých) zahynulo počas sobôt. Štatisticky v každej ôsmej nehode zomrel človek, a v piatok len v každej desiatej.

Tabuľka 4

Dopravné nehody a ich dôsledky podľa dní v týždni.

DNÍ V TÝŽDNÍ	NEHODY		SMRTELNÉ OBETE		RANENÍ	
	Celkovo	%	Celkovo	%	Celkovo	%
Pondelok	6464	14,6	606	13,3	7847	14,0
Utorok	6268	14,2	562	12,3	7616	13,6
Streda	6245	14,1	588	12,9	7630	13,6
Štvrtok	6248	14,1	598	13,1	7668	13,7
Piatok	7107	16,1	731	16,0	8826	15,7
Sobota	6374	14,4	784	17,1	8520	15,2
Nedeľa	5490	12,4	703	15,4	7939	14,2

Zdroj: Vlastná práca na základe údajov Policajného prezídia.

Zároveň v roku 2009 ako aj v predošlých rokoch najväčší počet dopravných nehôd sa vyskytoval najmä medzi 16 a 18 hodinou a medzi 16 a 19 hodinou, to znamená v období intenzívnejšej premávky spojennej s vracaním sa z práce. Najmenej dopravných nehôd je v nočných hodinách medzi 24 a 5 hodinou, čo je spojené s minimálnou cestnou premávkou a obmedzenou aktivnosťou človeka v tomto čase. Vtedy tiež zomrie na cestách najmenej osôb.

Na výskyt dopravných nehôd majú vplyv tiež atmosférické podmienky a osvetlenie, pričom tento posledný faktor závisí od časti dňa a ročného obdobia. Podobne ako v roku 2008, najviac dopravných nehôd bolo v priaznivých atmosférických podmienkach. V takýchto podmienkach vodiči cítia väčší komfort jazdy, chodia väčšou rýchlosťou, čo v prípade dopravnej nehody má veľmi tragický dôsledok.

Tabuľka 5

Dopravné nehody a ich dôsledky podľa atmosférických podmienok.

ATMOSFERICKÉ PODMIENKY	NEHODY	SMRTELNÉ OBETE	RANENÍ
Dobré atmosférické podmienky	27226	2738	34206
Zamračeno	10303	1117	13213
Dážď	5276	587	6801
Sneh, Krupobitie	1952	183	2587
Oslepujúce slnko	635	38	843
Silný vietor	279	47	331
Hmly, Dym	505	88	667

Zdroj: Vlastná práca na základe údajov Policajného prezídia.

Najviac dopravných nehôd bolo zaznamenaných počas dňa, lebo vtedy je najintenzívnejšia cestná premávka. Ale v noci, na neosvetlených cestách, je najväčší počet smrteľných obetí v dôsledku dopravných nehôd. V každej štvrtej dopravnej nehode v noci zomrie človek, počas dňa iba v každej trinástej. V roku 2009 sa väčšina dopravných nehôd (31 599) odohrala v zastavanej oblasti

(71,5%). Mimo zastavanej oblasti bolo len 12 597 nehôd (28,5% všetkých).

Napriek tomu, že väčšina dopravných nehôd sa odohrala v zastavanej oblasti, pri dopravných nehodách mimo zastavanej oblasti zahynulo viac osôb. Príčinou tohto stavu je skutočnosť, že mimo zastavanej oblasti vodiči chodia väčšou rýchlosťou, často v aute zomrie viac ako jedna osoba a okrem toho lekárska

pomoc prichádza neskôršie. Na rovných úsekoch ciest bolo 24 187 dopravných nehôd (55,5%), zahynulo v nich 2 950 osôb (65,1%), a zranených bolo 29 432 (53,2%) účastníkov cestnej premávky.

Ďalším zvlášť nebezpečným miestom sú križovatky s vedľajšou cestou. V minulom roku na nich bolo 12 392 dopravných nehôd (28,4%), zahynulo 686 osôb (15,1% všetkých obetí), a zranených bolo 15 938 osôb (28,8%).

Tabuľka 6

Dopravné nehody a ich dôsledky podľa geometrie komunikácií.

MIESTO NEHODY		NEHODY	SMRTELNÉ OBETE	RANENÍ
ROVNÁ CESTA		24187	2950	29432
ZÁKRUTA		5265	720	7662
POKLES		623	87	831
PAHOROK		430	68	549
VRHOL PAHORKA		38	6	63
KRIŽOVATKA	S PREDNOSTOU	12392	686	15938
	S KRUHOVÝM OBJAZDOM	466	6	585
	ROVNOCENNÝCH KOMUNIKÁCIÍ	179	7	218

Zdroj: Vlastná práca na základe údajov Policajného prezídia.

V popisovanom období najčastejšie dochádzalo k nehodám, ktoré môžeme zaradiť do kategórie „*náraz vozidiel počas jazdy*“. V roku 2009 bolo takýchto nehôd 21 158, čo tvorilo 47,9% všetkých nehôd, zomrelo v nich 1 825 osôb (39,9% všetkých obetí), a zranených bolo 30 096 osôb (53,7% všetkých zranených).

Ďalším najčastejšie sa vyskytujúcim typom nehody bol „*nájazd na chodca*“. Takýchto nehôd bolo 12 528 (28,3%), v ich dôsledku zahynulo 1 455 osôb (31,8%) a 11 893 bolo zranených (21,2%).

Na základe vykonanej analýzy je potrebné zdôrazniť pozitívne tendencie poklesu počtu vybraných dopravných nehôd. Administratívno-poriadkové a kontrolné opatrenia realizované políciou a inými zložkami v spojení s rastom spoločenského vedomia (okrem iného v oblasti ohrozenia cestnej premávky) stimulované médiami a zavádzané iniciatívy v oblasti modernizácie infraštruktúry cestnej siete, prinášajú zlepšenie bezpečnosti na našich cestách.

Len takéto organizačné, integrované opatrenia prinášajú predpokladané efekty, ktoré približujú dopravné štatistiky v Poľsku k tým prognózovaným – predpokladaným Európskou úniou.

ZÁVER

Bezpečnosť cestnej premávky je jeden z bezpečnostných prvkov v životnom priestore človeka, jeho pôsobenia a tvorivosti. Dosiahnutie vysokej úrovne bezpečnosti cestnej premávky je možné dosiahnuť pomocou účinných opatrení na zníženie počtu dopravných nehôd, ktorému momentálne čelíme ako účastníci cestnej premávky.

Tieto opatrenia by mali byť založené predovšetkým na vzdelávaní, propagácii, opatreniach z oblasti inžinierstva cestnej premávky (zlepšenie cestnej infraštruktúry, s prihliadnutím na nechránených účastníkov cestnej premávky) a prevencia realizovaná štátnymi a samosprávnymi orgánmi, ktoré využívajú opatrenia z oblasti mäkkého a tvrdého profylaktika.

Na poľských cestách každý rok dochádza k veľkému počtu trestných činov na úseku dopravných nehôd (dopravné nehody, kolízie) v dôsledku vedenia auta vodičmi pod vplyvom alkoholu alebo mladými neskúsenými vodičmi.

Obmedzenie týchto negatívnych, spoločensky neakceptovaných javov môžeme dosiahnuť iba realizáciou synergických opatrení na mnohých úrovniach štátnej správy a samosprávy, spoločenskými organizáciami a súkromnými subjektmi, ktorých činnosť je zameraná na otázky z oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

LITERATÚRA

- [1] BOJARSKI, T., MICHALSKA-WARIAS, A., PIÓRKOWSKA-FLIEGER, J.: Kodeks karny. Komentarz, Wyd. LexisNexis 2009, ISBN: 978-83-762-0102-3.
- [2] BUCOŃ, P.: Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego, Wyd. Wolters Kluwer Polska 2008, ISBN: 978-83-7526-823-2.
- [3] BUDYN-KULIK, M., KOZŁOWSKA-KALISZ, P., KULIK, M., MOZGAWA, M.: Kodeks karny. Praktyczny komentarz, Lublin 2009, ISBN: 978-83-264-0434-4.
- [4] DRACH, R., GRZESZCZYK, J.: Zbiór przepisów prawnych z zakresu ruchu drogowego, Szczytno 2009, ISBN: 978-83-7462-224-0.
- [5] FELCAN, M.: Bezpečnosť cestnej premávky v SR (v kontexte s Európskou chartou), Bratislava 2009, ISBN: 978-80-8054-478-2.
- [6] GRZEŚKOWIAK, A.: Prawo karne – 2 wydanie, Wyd. C. H. Beck 2009, ISBN: 978-83-255-0344-4.
- [7] HERNER, A., RIEHL, H. J.: Elektrotechnika i elektronika w pojazdach samochodowych wyd. 1 (tłum. WENDRYCHOWICZ, A.), Warszawa 2003, ISBN: 978-83-206-178-4.
- [8] KRYSTEK, R.: Prawo do bezpieczeństwa, [w:] Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu, t. II. Uwarunkowania rozwoju integracji systemów bezpieczeństwa transportu, (Red.) KRYSTEK, R., Gdańsk 2009, ISBN: 978-83-206-1760-3.
- [9] PAWELEC, K. J.: Wypadek drogowy, Warszawa 2003, ISBN: 978-83258-0052-9.
- [10] SIEMASZKO, A., GRUSZCZYŃSKA, B., MARCZEWSKI, M.: Atlas przestępczości w Polsce IV, Warszawa 2009, ISBN: 978-83-7459-086-0.
- [11] Węzły drogowe i autostradowe, (Red.) KRYSTEK, R.: Warszawa 2008, ISBN: 978-83-206-1675-0.
- [12] Zákon z dňa 20 mája 1971 r. Priestupkový zákonník (Zb. z. z 2007 r. č. 109, pol. 756 v neskoršom znení).
- [13] Zákon zo 6. júna 1997 Trestný poriadok (Dz. U., z 1997 r. Nr 88, poz. 553 v znení zmien a doplnkov).
- [14] Zákon z dňa 20 júna 1997 r. Zákon o cestnej premávke (Zb. z. z 2005 r. č. 108, pol. 908 v neskoršom znení).
- [15] Zákon z dňa 6 septembra 2001 r. o cestnej doprave (Zb. z. z 2007 r. č. 125, pol. 874 v neskoršom znení).