STRESZCZENIE

Wypadkowość drogowa jest ściśle związana z rozwojem motoryzacji. W Polsce podejmowane są działania mające na celu ograniczenie urazowości i śmiertelności. W ostatnich kilkudziesięciu latach działania te nałożyły się na ważne procesy polityczne, gospodarcze, społeczne oraz prawne.

Celem pracy było porównanie śmiertelności w następstwie wypadków drogowych na terenie Białegostoku i jego okolic w trzech wybranych dekadach (1976-1985, 1991-2000, 2006-2015) w aspekcie zmian politycznych, gospodarczych i prawnych, oraz wskazanie czynników ryzyka śmiertelnych wypadków drogowych.

Materiał stanowiło łącznie 11491 protokołów z sądowo-lekarskich sekcji zwłok przeprowadzonych w Zakładzie Medycyny Sądowej w Białymstoku w latach 1976-1985, w latach 1991-2000 oraz w latach 2006-2015.

Wyodrębniono przypadki śmiertelnych ofiar wypadków drogowych należące do typowych kategorii uczestników ruchu drogowego: kierowców samochodów, pasażerów samochodów, pieszych, motocyklistów oraz rowerzystów. Następnie grupę badaną scharakteryzowano z uwzględnieniem następujących kryteriów: płeć, wiek, sezonowość, miejsce wypadku drogowego, przyczyna zgonu (lokalizacja anatomiczna śmiertelnych obrażeń ciała), czas przeżycia ofiary po wypadku, stan trzeźwości, narodowość oraz tzw. krotność. Dane charakteryzujące grupę badaną zostały zestawione osobno dla poszczególnych dekad. Następnie uzyskane wyniki poddano porównawczej analizie statystycznej za pomocą programu Statistica 10.0 z użyciem testu chi-kwadrat. Próg istotności statystycznej określono na poziomie 0,05 ($p \leq 0,05$). W analizowanych dekadach wyodrębniono łącznie 2785 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, przy czym 664 w latach 1976-1985, 1142 w latach 1991-2000 oraz 979 w latach 2006-2015.

Wyniki istotne statystycznie stwierdzono w rozkładzie częstości następujących kryteriów: rodzaj uczestnictwa w ruchu drogowym, miejsce zdarzenia, czas przeżycia, przyczyna zgonu, wiek, sezonowość dobowa, sezonowość pór roku, obywatelstwo oraz krotność.

Dla każdego z dziesięcioleci uzyskano zbliżone odsetki ofiar względem płci (z dominacją płci męskiej), względem sezonowości tygodniowej oraz względem stanu trzeźwości. Jednocześnie największą liczbę ofiar stanowiły osoby młode.

Wykonane badania pozwoliły na postawienie wniosków, wśród których do najważniejszych należy zaliczyć następujące:

- wzrost liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w ostatniej dekadzie XX wieku, a następnie spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na początku XXI wieku;
- alkohol etylowy pozostaje niezmiennym czynnikiem ryzyka śmiertelnych wypadków drogowych;
- wzrost stopnia zmotoryzowania społeczeństwa podlaskiego nie zwiększył ryzyka śmiertelnych wypadków drogowych;
- wprowadzenie do polskiego prawa drogowego w 2004 roku ograniczenia prędkości pojazdów do 50 km/h na terenie zabudowanym w godzinach od 05:00 do 23:00 nie przyniosło pożądanych rezultatów w postaci zmniejszania się częstotliwości śmiertelnych wypadków drogowych w porze dziennej;
- wprowadzenie w Polsce w 2007 roku ustawowego obowiązku używania w autach świateł mijania przez cały rok nie zmniejszyło śmiertelności wiosną i latem;
- modernizacja dróg po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej i stałe udoskonalanie konstrukcyjne pojazdów nie wpłynęły na spadek śmiertelności wśród użytkowników samochodów;
- spadek odsetka zgonów wśród rowerzystów wskazuje, że działania polegające na odseparowywaniu ruchu rowerowego od ruchu pojazdów silnikowych przyniosły poprawę bezpieczeństwa;
- działania profilaktyczne stosowane wobec dzieci spowodowały poprawę bezpieczeństwa wśród najmłodszych.