

WPŁYW KAMPANII SPOŁECZNYCH  
NA BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU  
DROGOWYM NA PRZYKŁADZIE  
PREWENCYJNEGO PROGRAMU  
OGRANICZENIA PRZESTĘPCZOŚCI  
I ASPOŁECZNYCH ZACHOWAŃ  
„RAZEM BEZPIECZNIEJ”

THE IMPACT OF SOCIAL CAMPAIGNS ON ROAD SAFETY  
ON THE EXAMPLE OF A PREVENTIVE PROGRAMME  
FOR REDUCING CRIME AND ANTISOCIAL BEHAVIOUR  
„SAFER TOGETHER”

IWONA OSMÓLSKA, JÓZEF PRUCHNIAK

Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni

**ABSTRACT**

Social campaigns are a tool to promote ideas and attitudes, being at the same time a way of activating recipients to take pro-social behaviors and eliminating attitudes that negatively affect the health, life and development of society. In the current era social campaigns are seen as an element increasing the efficiency of operations in the field of public health or safety, because they have instruments thanks to which a particular social group can be reached. Social advertising, which is a persuasive message should induce attitudes and behaviors socially desirable and provoking abandonment of behaviors that violate the legal order or sense of social security. Examples include social advertising directed to people who are

participants in road traffic. The purpose of these projects is to make positive changes in behaviour among all road users and to respect the dangers and consequences of making decisions that violate the law. Also, the governmental programme „Safer Together” has been integrated into the campaign to counteract unwanted traffic incidents and their consequences. His overriding goal, among others, was reducing the scale of phenomena and behavior creating a sense of danger in society. This programme combined actions of many entities including the police, government and local administration, as well as the social partners interested in improving public safety and order. Activity in this field educated and shaped a conscious and cultural participant of the road traffic; It has disseminated the principles of road rescue, first aid and, in particular, the promotion of traffic safety measures. Presented work is an attempt to answer the question of the quality and effects of an integrated approach to road safety issues under the „Safer Total” programme conducted in years 2007-2015 and social campaigns.

**Keywords:** safety, social campaigns, promotion of pro-social behaviour

#### ABSTRAKT

Kampanie społeczne stanowią narzędzie promowania idei i postaw, będąc zarazem formą aktywizowania adresatów do podejmowania zachowań prospołecznych i eliminowania postaw wpływających negatywnie na zdrowie, życie i rozwój społeczeństwa. Reklama społeczna, będąca komunikatem perswazyjnym, powinna wywoływać postawy i zachowania społecznie pożądane oraz skłaniające do zaniechania zachowań naruszających porządek prawny, czy też poczucie bezpieczeństwa społecznego. Przykładem mogą być reklamy społeczne skierowane do uczestników ruchu drogowego. Celem owych przedsięwzięć jest spowodowanie pozytywnych zmian zachowań wśród wszystkich użytkowników dróg oraz przestrzeganie przed zagrożeniami i skutkami podejmowania decyzji naruszających prawo. Również rządowy program „Razem bezpieczniej” został wkomponowany w kampanię przeciwdziałającą niepożądanym zdarzeniom drogowym i ich skutkom. Jego nadrzędnym celem było m.in. ograniczenie skali zjawisk i zachowań budzących poczucie zagrożenia w społeczeństwie. Przedmiotowy program łączył działania wielu podmiotów w tym Policji,

administracji rządowej i samorządowej, a także partnerów społecznych zainteresowanych poprawą bezpieczeństwa i porządku publicznego. Niniejsza praca jest próbą odpowiedzi na pytanie o jakość i skutki zintegrowanego podejścia do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach programu „Razem bezpieczniej” realizowanego w latach 2007–2015 oraz kampanii społecznych.

**Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo, kampanie społeczne, promowanie zachowań prospołecznych

## WSTĘP

Celem artykułu jest wskazanie wpływu kampanii społecznych na bezpieczeństwo w ruchu drogowym na przykładzie prewencyjnego programu ograniczenia przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej” oraz statystycznego porównania rozmiarów przestępczości przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym w Polsce w latach realizacji przedmiotowego programu, a także podjętych przedsięwzięć wynikających z obszaru działania pn. „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym”<sup>1</sup>. Zamierzeniem programu było ograniczenie skali zachowań, budzących powszechnie poczucie zagrożenia<sup>2</sup>. Ponadto pozostawał on zgodny ze „Strategią Rozwoju Kraju 2007–2015”<sup>3</sup>, a realizację jego celów przewidziano na lata 2007–2015. Słusznie wskazano w załączniku programowym, iż jakiegokolwiek okoliczności nie mogą zdejmować z państwowych instytucji odpowiedzialności za realizację ich zadań. W dokumencie tym przyjęto, że „przy współpracy z lokalnymi społecznościami należy dążyć do tworzenia efektywnych lokalnych systemów bezpieczeństwa oraz wspierać działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa lokalnego”<sup>4</sup>. W programowych rozwiązaniach określono zasadnicze podstawy i obszary działania,

<sup>1</sup> Załącznik do uchwały nr 218 Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2006 r., Rządowy program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej”, s. 2.

<sup>2</sup> Ibidem, s.4.

<sup>3</sup> Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015, przyjęta przez Radę Ministrów w dn. 27 listopada 2006 r., stanowiła podstawowy dokument określający cele i priorytety polityki rozwoju w perspektywie najbliższych lat oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić. Była nadrzędnym, wieloletnim dokumentem strategicznym rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, stanowiącym bazę odniesienia dla innych strategii i programów rządowych oraz opracowywanych przez jednostki samorządu terytorialnego.

<sup>4</sup> Załącznik do uchwały nr 218 Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2006 r.,... op. cit., s. 2

począwszy od miejsca zamieszkania, po dziedzictwo narodowe. Należy zaznaczyć, iż było to pierwsze przedsięwzięcie profilaktyczne, wprowadzone na terenie całego kraju, a jego unikalność polegała na wprężeniu niestosowanych przedtem mechanizmów realizacji działań programowych oraz wyodrębnienie jego budżetu<sup>5</sup>. Zaakcentowano w programie konieczność stałej współpracy Policji, administracji rządowej i samorządowej, ludzi aktywnych oraz organizacji społecznych. Przy założeniach programowych „Razem bezpieczniej” wskazano istotne do zrealizowania cele, opierając je i weryfikując na podstawie danych badawczych opinii publicznej w powiązaniu z danymi statystycznymi Policji.

Rozważania na temat problematyki przestępczości w ruchu drogowym są wynikiem dostępnych źródeł w tym, statystyki i badań CBOS oraz literatury. Należy wskazać, że nie tylko Policja jest odpowiedzialna za rozpoznawanie i zwalczanie oraz przeciwdziałanie przestępczości w ruchu drogowym. W procesy związane z bezpieczeństwem drogowym, zaangażowanych jest wiele innych poza Policją podmiotów. Pomimo złego, na tle innych państw europejskich, stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, nie ma w Polsce rządowej agencji wyspecjalizowanej w ocenie tego stanu, czy też odpowiadającej za koordynację działań organizacyjnych, prawnych oraz badawczych, zmierzających do poprawy tej sytuacji. Za monitorowanie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, kształtowania polityki w tym zakresie, kolegialnie odpowiadają ciała społeczne. Na szczeblu rządowym jest to Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego<sup>6</sup>, międzyresortowy organ doradczy i pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. We wszystkich województwach znajdują się Wojewódzkie Rady BRD. Niewątpliwie na bezpieczeństwo ruchu

<sup>5</sup> T. Serafin, S. Parszowski, *Bezpieczeństwo społeczności lokalnych. Programy prewencyjne w systemie bezpieczeństwa*, Warszawa 2013, s. 238.

<sup>6</sup> Zadania i kompetencje, wynikają z działu Va ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017. poz. 60). Do KRBRD zadań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy w szczególności: proponowanie kierunków polityki państwa; opracowywanie programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o propozycje przedstawiane przez właściwych ministrów i ocena ich realizacji; inicjowanie badań naukowych; opiniowanie projektów aktów prawnych oraz umów międzynarodowych; inicjowanie kształcenia kadr administracji publicznej; inicjowanie współpracy zagranicznej; współpraca z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi; inicjowanie działalności edukacyjno-informacyjnej; analizowanie i ocena podejmowanych działań; ustalanie, średniego kosztu społeczno-ekonomicznego wypadku drogowego z ofiarą śmiertelną i raną.

drogowego, składają się kwestie: nadzoru nad ruchem drogowym, organizacji ruchu drogowego, szkolenia, egzaminowania kierowców, psychologii transportu, ratownictwa medycznego, stanu technicznego pojazdów, dróg oraz ich oznakowania. Także ważny element składowy, mający wpływ na szeroko pojęte bezpieczeństwo we wskazanej przestrzeni bezpieczeństwa wewnętrznego stanowią kampanie promocyjne.

#### KAMPANIE SPOLECZNE I ICH FUNKCJE

Kampania społeczna stanowi rodzaj społecznego komunikowania, poprzez promowanie właściwych i wartościowych wzorców zachowań, postaw oraz zwrócenia uwagi na ważne do rozwiązania problemy. Niewątpliwie nadrzędnym celem jest zachęcanie społeczeństwa, do prospołecznych zachowań i rezygnacji z zachowań niepożądanych<sup>7</sup>. W literaturze reklamę opisuje się jako formę komunikacji społecznej, wykorzystującą narzędzia komunikacji marketingowej, której celem jest uświadomienie i uwrażliwienie określonych grup społecznych na wybrane problemy społeczne oraz promowanie wartościowych i pożądaných społecznie norm, zachowań i przekonań. Z punktu widzenia psychologii społecznej, reklamę społeczną definiuje się jako komunikat perswazyjny, służący wywołaniu społecznie właściwych postaw i zachowań<sup>8</sup>. P. Prochenko wskazuje, iż reklama społeczna stanowi jedną z form komunikatu polegającego na uświadamianiu zagadnienia społecznego i wezwania do określonego działania pro społecznego<sup>9</sup>.

Reklama społeczna w zakresie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, przede wszystkim przestrzega przed konsekwencjami niewłaściwego postępowania. Mimo tego, coraz więcej kampanii społecznych nie wypełnia zamierzonej roli. Podmioty zajmujące się kampaniami społecznymi nie zawsze dysponują odpowiednim doświadczeniem a także budżetem. Reklama społeczna powinna skłaniać do zmiany postawy i zachowania, do przemyśleń na prezentowany problem oraz zwracać uwagę na istniejący problem. Natomiast do fundamentalnych funkcji kampanii społecznych należy zali-

<sup>7</sup> D. Maison, P. Wasilewski, *Propaganda Dobrych Serc, czyli pierwszy tom o Reklamie Społecznej*. Wyd 2., Kraków 2002, s. 9.

<sup>8</sup> P. Wasilewski, *Szlachetna propaganda dobroci czyli drugi tom o Reklamie Społecznej*, Agencja Wasilewski, Kraków 2007, s. 20

<sup>9</sup> M. Izdebski, „Reklama społeczna” [http://www.kampaniespoleczne.pl/wiedza\\_definicje,2342,reklama\\_spoleczna](http://www.kampaniespoleczne.pl/wiedza_definicje,2342,reklama_spoleczna)

czyć: funkcję informacyjną – polegającą na przekazie informacji o zagrożeniach bądź akcjach społecznych, funkcję uświadamiającą o istnieniu problemu, czy też funkcję przypominającą oraz perswazyjno-przekonującą. Nadto kampanie społeczne, jako działania komunikacyjne, korzystają z reklam, promocji, marketingu zaangażowanego społecznie oraz public relations<sup>10</sup>.

#### WYPADKI DROGOWE, GLOBALNY PROBLEM SPOŁECZNY

Co roku w wypadkach drogowych śmierć ponosi około 1,3 do 1,5 miliona osób, natomiast ponad 50 milionów pozostaje rannych z trwałym kalectwem. Coraz częściej osoby zajmujące się tym problemem, wskazują, iż jest to „Globalna Epidemia”, uśmiercająca najczęściej osoby w wieku do 25 lat. Przyrównano tę epifitozę do zbrodni na World Trade Center, gdzie zginęło mniej osób niż każdego dnia ginie na ulicach świata. W ten sposób ukazano jedynie skalę globalnego problemu. Niestety około 4000 osób zabitych dziennie w wypadkach drogowych, stanowi problem cywilizacyjny, nad którym społeczność międzynarodowa zmuszona jest się pochylić. Te ofiary uznajemy za coś zwyczajnego, stanowiącego cenę wyborów cywilizacyjnych, a koszty globalne z tytułu zdarzeń drogowych szacuje się na 100 bilionów dolarów, czyli niemal tyle samo, co ogół wydatków w zakresie pomocy rozwojowej OECD w tym samym czasie. Ponad połowa ofiar zdarzeń drogowych na świecie należy do grupy wiekowej od 15 do 44 r lat życia. Z przytoczonych danych jednoznacznie wynika, że w dzisiejszych czasach najgroźniejszym zagrożeniem dla życia oraz zdrowia społeczeństw stanowi „ruch drogowy”. Podkreślając wagę problemu BRD w roku 2010 Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło rezolucję pn. „Plan Globalny dla Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011 – 2020”<sup>11</sup>. Dotyczy ona działań wszystkich krajów na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Fundamentalną intencją Planu jest uchronienie w latach 2011–2020, około 5 milionów ludzi przed śmiercią wskutek wypadku drogowego. Istotnym jego elementem stanowiło zawarcie w nim, pięciu filarów dla strategii krajowych, a w jednym z nich położono akcent na kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu.

<sup>10</sup> D. Maison, P. Wasilewski, *Propaganda Dobrych Serc, czyli pierwszy tom o Reklamie Społecznej*. Wyd 2. Agencja Wasilewski, Kraków 2002, s.11.

<sup>11</sup> *Globalny Plan Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020*; ITS BRD nr 1/2011 za [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_english.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf)

Wyraźnie należy zaznaczyć, iż bezpieczeństwo ruchu drogowego w polskim prawodawstwie, objęte jest w sposób nieadekwatny do problemu a podstawowym dokumentem w zakresie tegoż bezpieczeństwa jest ustawa – Prawo o ruchu drogowym. Istnieje wiele innych przepisów prawa wiążących się bezpośrednio lub pośrednio z systemem BRD. Jednakże są one rozproszone, mało precyzyjne oraz niedostosowane do ulegających zmianom uwarunkowań zewnętrznych. Zatem dążyć należy do ustawowego wskazania systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako bardzo ważnego problemu społecznego, poprzez wprowadzenie ustawy, obejmującej ów problem w sposób kompleksowy<sup>12</sup>.

W zakresie uwarunkowań krajowych w „Strategii Rozwoju Kraju 2020”<sup>13</sup> założono, że ze względu na wysokie zagrożenie utratą życia w wypadkach drogowych w Polsce, przygotowane i realizowane będą programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, [...] w tym kampanie informacyjno-edukacyjne w zakresie zasad ruchu drogowego oraz promocji bezpiecznych zachowań na drodze. Również w „Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020”<sup>14</sup>, wyznaczono kierunki strategiczne z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego, [...] bezpieczne zachowania uczestników ruchu. Zaś w dokumencie „Strategia Sprawne Państwo 2020”<sup>15</sup>, wyodrębniono kierunki interwencji związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego i przeciwdziałanie zagrożeniom drogowym.

Również w „Narodowym Programie Zdrowia na lata 2007-2015” uznano, że wypadki drogowe stanowią problem zdrowia społeczeństwa, wskazując w jednym z celów na potrzebę działań zapobiegawczych<sup>16</sup>. Także „Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2011-2015”, zawierał działania ukierunkowane na ograniczenie zjawiska prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu, poprzez realizację edukacji publicznej na temat działania alkoholu na organizm i ryzyka szkód w kontekście prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu<sup>17</sup>.

<sup>12</sup> *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020*, KRBRD Warszawa 2013, s. 54.

<sup>13</sup> *Strategia Rozwoju Kraju 2020* – przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 25 września 2012 r.

<sup>14</sup> *Strategia Rozwoju Transportu* – przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

<sup>15</sup> *Strategia Sprawne Państwo* – przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 5 lutego 2013 r.

<sup>16</sup> *Narodowy Program Zdrowia na lata 2007-2015* – przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 15 maja 2007 r.

<sup>17</sup> *Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2011-2015* – przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 22 marca 2011 r.

Ważną deklaracją zawartą w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020, stanowi usprawnienie struktur organizacyjnych bezpieczeństwa ruchu drogowego i koordynacji. W tym przypadku wiodąca rola przypadła Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Aby ją należycie wypełniać Rada powinna również podejmować działania w zakresie edukacji i kampanii społecznych<sup>18</sup>.

#### **CELE PROGRAMU „RAZEM BEZPIECZNIEJ” W ZAKRESIE POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Uwarunkowania problemów społecznych, wynikające z wysokiego poziomu przestępczości sprzed roku 2007 w Polsce, przyczyniły się do opracowania działań aktywizacyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa i porządku publicznego w ramach rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpiecznie?”. Założono, iż głównymi jego celami będą: wzrost poczucia bezpieczeństwa oraz wzrost realnego bezpieczeństwa w Polsce; zapobieganie przestępczości i aspołecznym zachowaniom poprzez zaktywizowanie działań administracji rządowej na rzecz współpracy z administracją samorządową, organizacjami pozarządowymi i społecznością lokalną a także poprawa wizerunkowa i zaufanie do Policji i innych służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo<sup>19</sup>. Zatem już w celach programowych wskazano na konieczność rozwinięcia działań, na poziomie wspólnot lokalnych i ponadlokalnych, skutkujących wzrostem bezpieczeństwa w Polsce. W te cele wprost wkomponowano wszelkie działania propagandowo-kampanijne. Gwarantem efektywności programu, były postawione zadania oraz wskazanie koordynatora, którym pozostawał Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. Przy wsparciu Komendanta Głównego Policji, powołał zespół koordynacyjny.

W programie wyodrębniono siedem zasadniczych podstaw i obszarów działania, a na podstawie wiedzy o stanie bezpieczeństwa w tej przestrzeni bezpieczeństwa z roku 2006 i lat poprzedzających, określono kierunek aktywności skupionej m.in. na obniżeniu ilości zdarzeń w ruchu drogowym. Wskutek realizacji przedmiotowego obszaru działania zamierzano podnieść wiedzę na temat obowiązującego prawa, skutków prawnych za naruszenie przepisów rozdz. XXI kodeksu karnego, a także umiejętność reagowania w sytuacjach zagrożenia oraz przyjmowania należytych

---

<sup>18</sup> *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020...*, op. cit., s. 53.

<sup>19</sup> Załącznik do uchwały nr 218/2006 Rady Ministrów..., op. cit., s. 4.



postaw obywatelskich i społecznych. Przede wszystkim nacisk położono na konieczność realizacji kampanii edukacyjnych oraz szkoleń i warsztatów na temat bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym. Zatem w postawionych zadaniach uwzględniano partnerów, którzy byłiby gwarantem aktywnego uczestnictwa.

Wśród trzech najważniejszych w programie „Razem bezpieczniej” problemów w obszarze bezpieczeństwa w ruchu drogowym znalazły się:

- Niepokojąco duża ilość wypadków drogowych, szczególnie tych ze skutkiem śmiertelnym.
- Duża ilość osób kierujących pojazdem pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka.
- Nadmierna prędkość pojazdów oraz zbyt liczne przypadki nieużywania pasów bezpieczeństwa.

Natomiast do zadań programowych, zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego min. zaliczono:

- Zintensyfikowanie ujawniania substancji psychoaktywnych u kierowców, natężenie kontroli prędkości pojazdów wraz ze wdrażaniem automatycznego nadzoru).
- Edukacja kształtująca świadomego, kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego prawa i dbająca o innych uczestników tego ruchu.
- Zaostrzenie prawa wobec sprawców naruszających przepisy ruchu drogowego, których przyczyną lub skutkiem są najcięższe i najczęstsze wypadki drogowe (np. kierujący pod wpływem alkoholu bądź środków odurzających, nie zapięte pasy bezpieczeństwa).

Przyjęto również w ramach programu, sposoby wsparcia realizacji wskazanych zadań:

- Włączenie „Komunikacyjnego wychowania” do Programu „Edukacja dla bezpieczeństwa”.
- Oferowanie i przedstawianie programów profilaktycznych o bezpieczeństwie w ruchu drogowym.

#### ZAGROŻENIA W RUCHU DROGOWYM, SKALA ZJAWISKA W LATACH 2007 – 2015

Przestępstwa i wykroczenia w ruchu drogowym spenalizowane zostały w:

- ustawie z 6 czerwca 1997 roku Kodeks karny, rozdziale XXI Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji<sup>20</sup>,

---

<sup>20</sup> Art. 173 § 1 Kodeksu karnego. Kto sprowadza katastrofę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich

- ustawie z 20 maja 1971 roku Kodeks wykroczeń, w rozdziale XI Wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji<sup>21</sup>,
- ustawie z 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym<sup>22</sup>.

Należy podkreślić, iż 2006 rok w którym opracowywano założenia do programu „Razem bezpieczniej” był na polskich drogach najbezpieczniejszy od 17 lat pomimo, że ilość zarejestrowanych pojazdów silnikowych w owym czasie kształtowała się na poziomie 18 035 047<sup>23</sup>. Również w tym samym czasie policyjne statystyki odnotowały 46 876 wypadków, w których było 64 366 pokrzywdzonych a 5 243 osoby poniosły śmierć. W porównaniu do 2005 roku oznaczało to mniej ofiar o 2 269 osób, w tym liczby ofiar śmiertelnych o 201 i rannych o 2 068. Ponadto w 2006 roku do Polski wjechały 72 956 662 pojazdy obywateli oraz podmiotów innych państw<sup>24</sup>. Dla porównania w roku 1989, zarejestrowanych było 8,6 mln pojazdów, odnotowano 46 338 wypadków drogowych, 53 639 pozostawało rannych, a 6 724 osób poniosło śmierć.

Obszar działań „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym” konsultowany był z partnerami procesu poprawy bezpieczeństwa na drogach, posiadając powszechną akceptację wykazanych w tym zakresie problemów oraz zaproponowanych zadań. **Również** należy zwrócić uwagę, że w Narodowym Planie Rozwoju na lata 2007 – 2013, jednym z celów strategii wyeksponowano „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”. Założono min. osiągnięcie standardów krajów wysoko rozwiniętych w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego, poprzez: zmniejszenie liczby przekroczeń prędkości, zwiększenie stosowania pasów bezpieczeństwa, spadek liczby kierujących pod wpływem alkoholu, [...] zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków, zwiększenie stopnia przestrzegania przez użytkowników dróg przepisów prawnych odnoszących się do alkoholu, narkotyków czy zmęczenia,

---

rozmiarach, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10, [...]. Art. 177 § 1 Kodeksu karnego. Kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, [...] powoduje nieumyślnie wypadek, [...] podlega karze pozbawienia wolności do lat 3. § 2. Jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8, [...], (Dz.U. 1997 nr 88 poz. 553, z późn. zm.).

<sup>21</sup> Ustawa z dnia 20 maja 1971 r., Kodeks wykroczeń, (Dz.U. 1971 nr 12 poz. 114).

<sup>22</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r., Prawo o ruchu drogowym, (Dz.U. 2017 poz. 128).

<sup>23</sup> *Raport o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2014 roku*, MSW Warszawa, s. 246.

<sup>24</sup> *Wypadki drogowe w Polsce w 2006 roku*, BPiRD Wydział Profilaktyki w Ruchu Drogowym, Warszawa 2007, s. 2.

stosowania urządzeń ochronnych<sup>25</sup>. Zatem ów program pozostawał spójny w zakresie założeń i celów z treściami programu „Razem bezpieczniej”. Kampania „Bezpieczeństwa w ruchu drogowym”, poszerzona o problem kierujących, pieszych i pasażerów, będących pod wpływem alkoholu, a w szczególności o kierujących pojazdami po drogach publicznych w Polsce stanowiło wyzwanie programowe.

TABELA 1. WYPADKI DROGOWE W 2006 ROKU I ICH SKUTKI Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH UCZESTNIKÓW RUCHU W UKŁADZIE WOJEWÓDZTW<sup>26</sup>.

Województwa	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Dolnośląskie	473	7,4	43	6,1	631	7,9
Kujawsko – pomorskie	255	4,0	25	3,5	336	4,2
Lubelskie	465	7,3	62	8,7	603	7,5
Lubuskie	123	1,9	20	2,8	171	2,1
Łódzkie	562	8,8	56	7,9	663	8,3
Małopolskie	579	9,1	47	6,6	716	9,0
Mazowieckie	420	6,6	58	8,2	520	6,5
Opolskie	138	2,2	13	1,8	177	2,2
Podkarpackie	335	5,2	43	6,1	422	5,3
Podlaskie	203	3,2	44	6,2	247	3,1
Pomorskie	355	5,6	32	4,5	437	5,5
Śląskie	852	13,3	48	6,8	1 052	13,2
Świętokrzyskie	369	5,8	42	5,9	474	5,9
Warmińsko – mazurskie	284	4,4	56	7,9	357	4,5
Wielkopolskie	471	7,4	53	7,5	578	7,2
Zachodniopomorskie	291	4,6	43	6,1	362	4,5
Komenda Stołeczna Pol.	217	3,4	25	3,5	252	3,2
POLSKA	6 392	100,0	710	100,0	7 998	100,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych Gabinetu Komendanta Głównego Policji KGP.

<sup>25</sup> Narodowy Plan Rozwoju opracowany na lata 2007–2013, przyjęty przez Radę Ministrów 6 września 2005 r. Przewidziano w nim wykorzystanie przez Polskę, unijnych funduszy strukturalnych i krajowych środków finansowych oraz wykorzystanie Funduszu Spójności Unii Europejskiej, a także zaangażowanie w rozwój kraju wyłącznie środków krajowych.

<sup>26</sup> *Wypadki drogowe w Polsce w 2006 roku...* op. cit., s. 51.

Powyższa tabela stanowi mapę problemu z 2006 roku, wskazując najniższy poziom udziału nietrzeźwych kierujących w wypadkach drogowych. Najmniejsza wartość wynosiła 1,8% w woj. opolskim (13 wypadków śmiertelnych, przy 138 wypadkach z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego), poprzez maksymalny poziom – 8,1% w woj. lubelskim, (62 zabitych, przy 465 wypadkach z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu). Przedstawione zestawienie wskazuje, że nietrzeźwość uczestników ruchu drogowego w tym czasie rozkładała się wysoce nierównomiernie, opisując, iż w 2006 roku osoby nietrzeźwe uczestniczyły w 6 392 wypadkach drogowych (13,6% ogółu wypadków), śmierć w nich poniosło 710 osób (13,5% ogółu zabitych), a 7 998 odniosło obrażenia (13,5% ogółu rannych).

WYKRES 1. LICZBA STWIERDZONYCH PRZESTĘPSTW DROGOWYCH W LATACH 2006–2015



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych Gabinetu Komendanta Głównego Policji KGP

Z danych statystycznych wynika, że w latach 2007–2015 w wypadkach drogowych w Polsce zginęło 36 756 osób<sup>27</sup>, natomiast koszty ekonomiczne zdarzeń drogowych tylko w 2015 r. wyniosły około 48,2 mld zł.<sup>28</sup> Choć ilość zabitych i rannych w wypadkach, systematycznie w latach realizacji programu „Razem bezpieczniej” ulegała zmniejszeniu, co jest niewątpliwie efektem szeroko rozumianej działalności kampanijnej, edukacyjnej

<sup>27</sup> *Wypadki drogowe w Polsce w 2015 roku*, KGP Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2016, s. 7.

<sup>28</sup> *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 roku*, KRBD Warszawa 2017, s. 49.

oraz represyjnej. Niestety liczba ofiar śmiertelnych na 1 mln populacji w Polsce, należy do jednej z najwyższych<sup>29</sup> i daleko odbiega od średniego poziomu w Unii Europejskiej<sup>30</sup>.

TABELA 2. LICZBA WYPADKÓW DROGOWYCH, OSÓB RANNYCH I OFIAR ŚMIERTELNYCH W LATACH 2007 -2015<sup>31</sup>.

Rok	Liczba wypadków drogowych	Ofiary śmiertelne	Ranni
2007	49 536	5 583	63 224
2008	49 054	5 437	62 097
2009	44 196	4 572	56 046
2010	38 832	3 907	48 952
2011	40 065	4 189	49 501
2012	37 046	3 571	45 792
2013	35 847	3 357	44 059
2014	34 970	3 202	42 545
2015	32 967	2 938	39 778

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych Gabinetu Komendanta Głównego Policji KGP.

W czasie realizacji programu „Razem bezpieczniej”, najwięcej wypadków drogowych i ich ofiar odnotowano w roku 2007. W latach 2008–2010 widoczne są spadki, aż do roku 2011, gdzie nastąpił powtórny wzrost. Dopiero od 2012 roku następował spadek dynamiki wypadków drogowych oraz ich ofiar.

Należy również wskazać, iż w chwili opracowywania celów i obszarów programu „Razem bezpieczniej” (2006 rok) społeczeństwo z niepokojem

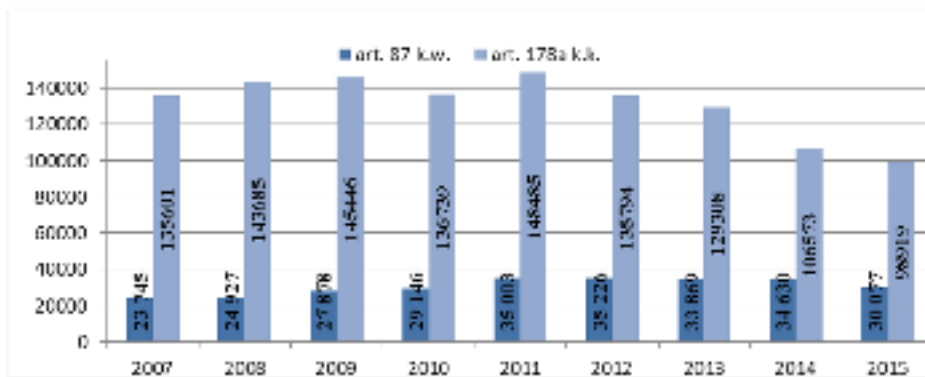
<sup>29</sup> Najwyższy wskaźnik zabitych, (2015 rok) na 100 wypadków odnotowano w Polsce – 9,2 oraz na Litwie – 8,2. Zaś najwyższy wskaźnik rannych na 100 wypadków zanotowano we Włoszech – 141,9 oraz na Cyprze – 141,2.

<sup>30</sup> *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 roku*, KRBD, Warszawa 2016, s. 6.

<sup>31</sup> Mając na względzie różnice pomiędzy poszczególnymi województwami, zarówno w liczbie mieszkańców, powierzchni, natężeniu ruchu oraz innych uwarunkowań, w celach porównawczych przyjmuje się wskaźniki liczby zabitych i rannych na 100 wypadków drogowych.

odnosiło się do nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego<sup>32</sup>. Zachowania te oddziaływały na poczucie bezpieczeństwa społecznego, identyfikując je jako zagrożenie, którego 39% respondentów obawiało się najbardziej, po włamaniach do mieszkań i rozbojach<sup>33</sup>.

**WYKRES 2** LICZBA UJAWNIONYCH KIERUJĄCYCH POD WPLYWEM ALKOHOLU (W STANIE PO UŻYCIU I W STANIE NIETRZEŻWOŚCI) LUB PODOBNIIE DZIAŁAJĄCEGO ŚRODKA W LATACH 2007–2015.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych Gabinetu Komendanta Głównego Policji KGP.

Nietrzeźwi uczestnicy ruchu w tym piesi kierujący i pasażerowie w 2007 roku, rozpoczynającym program „Razem bezpieczniej”, spowodowali 6 392 wypadków (około 10% ogółu) w których zginęło 608 osób (ponad 10%), rannych zostało 6 449 osób (ponad 10%).

Natomiast w 2015 roku, kończącym program „Razem bezpieczniej”, użytkownicy dróg będący pod działaniem alkoholu uczestniczyli w 3 128 wypadkach drogowych (9,5% ogółu wypadków), śmierć w nich poniosło 407 osób (około 14% ogółu zabitych), a 3 564 osoby odniosło obrażenia (9% ogółu rannych)<sup>34</sup>.

<sup>32</sup> Art. 178a. § 1. Kodeksu karnego. Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega grzywnie, karze [...], (Dz.U. 1997 nr 88 poz. 553, z późn. zm.)

<sup>33</sup> CBOS w dniach 3 – 8 sierpnia 2006 roku, przeprowadził na ogólnopolskiej losowej reprezentatywnej próbie 1010 mieszkańców Polski w wieku 15 lat i więcej, badanie omnibusowe, w którym min. pytano o bezpieczeństwo na polskich drogach. Aż 84% badanych wskazało kontrolę trzeźwości, jako działanie, które może mieć największy wpływ na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach.

<sup>34</sup> *Wypadki drogowe w Polsce w 2015 roku...*, op. cit., s. 60.

**KAMPANIE SPOŁECZNE W OBSZARZE DZIAŁANIA „BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO” W RAMACH PROGRAMU „RAZEM BEZPIECZNIEJ”**

Niewątpliwie elementem wysoce wspomagającym „Bezpieczeństwo ruchu drogowego” posiadają wszelkie reklamy społeczne, bowiem „Reklama stanowi instrument promocji”<sup>35</sup>. Na tle narzędzi promocji, reklama generuje najwięcej zastosowań, a przy tym jest najbardziej różnorodna. W literaturze naukowej reklamę społeczną (public service advertising) opisuje się jako formę komunikacji społecznej, celem której jest uwrażliwienie określonych grup społecznych na wybrane problemy społeczne, bądź promowanie wartościowych społecznie norm i zachowań. W psychologii społecznej, reklamę społeczną definiuje się jako komunikat perswazyjny, służący wywołaniu społecznie pożądaných postaw i zachowań<sup>36</sup>.

Reklama społeczna w zależności od poruszanej kwestii, a także do jakiej grupy odbiorców, jest skierowana powinna: skłaniać do zmiany postawy i zachowania, skłaniać do przemyśleń, zaniechać zachowań niepożądanych uważanych za społecznie negatywne oraz zwracać uwagę na istniejący problem. W prezentowanych obecnie reklamach społecznych skierowanych do uczestników ruchu drogowego znajdują się elementy wysoce emocjonalne a wielu reklamodawców stoi na stanowisku, że granie na emocjach jest środkiem pozwalającym spojrzeć na przedstawiony problem z rozsądnej perspektywy. Jeżeli przedstawi się problem z tragicznymi skutkami, to odbiorcy mogą spojrzeć na taką reklamę emocjonalnie, zaprzestając zachowań negatywnych. Konsekwencje ignorowania przepisów ruchu drogowego, czy też niebezpiecznego zachowania na drodze, działają na wyobraźnię potencjalnego sprawcy wypadku a wykorzystując w swoich treściach atmosferę bólu, cierpienia oraz smutku można odnieść zamierzone cele<sup>37</sup>.

Właściwym sposobem oddziaływania na zachowania odbiorcy jest wykorzystywanie w reklamie znanej osobistości Celebrity Endorsement<sup>38</sup>. Atrakcyjność nadawcy może nie tylko polegać na tym, że jest to osoba znana, lubiana, czy atrakcyjna fizycznie, gdyż nader ważnym stanowi podobieństwo nadawcy do odbiorcy reklamy. Z danych opracowanych

<sup>35</sup> J. Kall, *Reklama*, PWE, Warszawa 2000, s. 18,

<sup>36</sup> P. Wasilewski, *Szlachetna propaganda dobroci czyli drugi tom o Reklamie Społecznej*, Agencja Wasilewski, Kraków 2007, s. 20.

<sup>37</sup> <http://www.krbrd.gov.pl/pl/nasze-kampanie/10-mnij-zwolnij.html>, [online], [dostęp 15.07.2017].

<sup>38</sup> Internetowy słownik <http://www.businessdictionary.com/>, [dostęp, 15.07.2017 r.]

na potrzeby programu „Razem bezpieczniej”, a w szczególności z danych zawartych w Banku Dobrych Praktyk<sup>39</sup> wynika, że projekty z zakresu działania „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym” kierowane najczęściej były do uczniów szkół gimnazjalnych, średnich a nawet wobec dzieci przedszkolnych. Przede wszystkim realizowano przedsięwzięcia edukacyjno-informacyjne, promocyjne i specjalistyczne z zakresu udzielania pierwszej pomocy. Również prowadzono w ramach programu, działania patrolowo-kontrolne właściwych służb mundurowych, Policji, Straży Miejskiej/Gminnej, Żandarmerii Wojskowej, Inspekcji Transportu Drogowego i Straży Ochrony Kolei<sup>40</sup>.

Końcowym i zamierzonym efektem działań, wynikających z projektów było wyposażenie młodych ludzi w wiedzę z zakresu ruchu drogowego i bezpiecznych zachowań na drodze. Działania te uzupełniano poprzez udział jednostek samorządu terytorialnego w konkursach na projekty miasteczek ruchu drogowego<sup>41</sup>. Ponadto organizowano turnieje bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w których udział wzięło ponad 500 000 uczestników<sup>42</sup>. Stanowi to o wartości całego programu, jego możliwościach i zaangażowaniu podmiotów w tym uczestniczących. Obszar działania „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym”, wytworzył naturalny kontakt młodzieży i dzieci z osobami zajmującymi się zawodowo bezpieczeństwem oraz ratownictwem drogowym, którzy prowadzili kampanie oraz zajęcia edukacyjno-informacyjne<sup>43</sup>.

Odnosząc się do kampanii społecznych w ramach programu „Razem bezpieczniej”, należy wskazać, iż już od 2007 roku realizowano cykliczne Ogólnopolskie Turnieje Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym w szkołach podstawowych i gimnazjalnych oraz Młodzieżowy Turniej Motoryzacyj-

<sup>39</sup> Bank Dobrych Praktyk, dostępny na stronie MSWiA – podstronie programu „Razem bezpieczniej”. Łączył doświadczenia administracji rządowej, samorządowej i organizacji społecznych. W ten sposób realizowano wymianę doświadczeń, pomysłów. Elementem podstawowym, była możliwość wymiany informacji, poprzez forum dyskusyjne. Bank Dobrych Praktyk stanowił bazę sprawdzonych, zweryfikowanych pod kątem celowości i efektywności pomysłów odnoszących się do zaproponowanych rozwiązań w zakresie poprawy bezpieczeństwa lokalnych społeczności.

<sup>40</sup> <http://razembezpieczniej.mswia.gov.pl/rb/form/2,dok.html>, [dostęp 15.07.2017 r.].

<sup>41</sup> *Policja 997, O programie, który zmienił przewencję* (nr 128/11.2015), s. 1.

<sup>42</sup> *Policja 997, O programie, który zmienił przewencję...*, op. cit., s. 2.

<sup>43</sup> Opis Karty źródłowa programu zawierającego się w Banku Dobrych Praktyk, pt. „Akademia Misia Ratownika”, którego autorem pozostawało Stowarzyszenie Laboratorium Troski. Zakres działania/zakres przeciwdziałania bezpieczeństwo w ruchu drogowym.



ny dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych. Miały one przede wszystkim charakter kampanijno-edukacyjny. Wieloetapowość przedsięwzięcia pozwalała objąć każdego roku przedmiotową kampanią około 200 000 dzieci i młodzieży<sup>44</sup>.

Na uwagę zasługuje również organizowana cyklicznie od 2007 roku w ramach programu „Razem bezpieczniej”, „Ogólnopolska akcja profilaktyczna – „Profilaktyka a Teatr”, której ideą były działania angażujące młodzież w dramę lub teatr, tematycznie skierowane przeciwko patologii społecznej<sup>45</sup>. Przedsięwzięcie miało na celu ograniczenie zjawiska narkomanii wśród uczniów szkół ponadpodstawowych, jak również komunikowanie oraz inicjowanie działań przeciwko zjawiskom patologii społecznej, również i w ruchu drogowym<sup>46</sup>. Podobną akcją w ramach programu, istotną pod względem kampanijno-edukacyjnym było przedsięwzięcie pn. „Przystanek Pat” realizowane raz w roku w okresie wakacji. Podczas Przystanku realizowano warsztaty profilaktyczne, artystyczne oraz młodzieżowe fora dyskusyjne. Natomiast w okresie wakacyjnym w ramach „Razem bezpieczniej”, prowadzono program pn. „Bezpieczne wakacje”<sup>47</sup>. Podejmowano w nim działania zmierzające do organizowania współpracy Policji i innych formacji z organizatorami wypoczynku letniego: promowania akcji, kampanii oraz działań edukacyjnych, propagujących bezpieczne zachowania w czasie wakacji<sup>48</sup>. W tym celu, na początku tego projektu zorganizowano w siedzibie KGP konferencję prasową dotyczącą zagrożeń w ruchu drogowym oraz działań Policji drogowej podejmowanych w okresie

---

<sup>44</sup> *Sprawozdanie z realizacji przez Komendę Główną Policji zadań w 2007 roku w ramach rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań pn. „Razem bezpieczniej”*, Wydział P:rewencji Kryminalnej BPiRD KGP Warszawa 2008, s. 28-29.

<sup>45</sup> „Przystanek PaT” realizowany był raz w roku w ramach programu „Razem bezpieczniej” w okresie letnich wakacji. Trwając 5 dni brali w nim udział liderzy programu, wolontariusze oraz grupy teatralne z kraju, które realizowały spektakle edukacyjno-profilaktyczne. Podczas Przystanku odbywały się warsztaty profilaktyczne, artystyczne oraz prowadzono młodzieżowe fora dyskusyjne, natomiast w trakcie jego finału uczestnicy prezentowali efekty pracy warsztatowej.

<sup>46</sup> *Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2007 roku...*, op. cit. s. 2.

<sup>47</sup> Ibidem, s. 3.

<sup>48</sup> Założeniem towarzyszącym planowaniu działań „Bezpieczne Wakacje” było zintegrowanie ich z rządowym programem ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej”, zakładającym szczególną aktywność we wskazanych wyżej obszarach.

wakacyjnym<sup>49</sup>. Również w ramach programu z inspiracji Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP wdrożono regularne programy, które promowano i medialnie nagłaśniano, pod nazwą „Prędkość”, „Alkohol i Narkotyki”, „Pasy”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, „Trzeźwość”, „Truck”, „Bezpieczny weekend”, „Trasa E-30”<sup>50</sup>. Także w 2007 roku w ramach tematu „Edukacja w celu kształtowania świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego prawo i szanującego prawa innych uczestników tego ruchu” wydano poradnik dla kierowców pn. „Bezpieczeństwo na drodze”. W poradniku zawarto informacje, jak dbać o bezpieczeństwo swoje i dziecka jako pasażera, pieszego czy rowerzysty. Istotnym z punktu widzenia kampanii społecznych na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym pozostawał zorganizowany w 2007 roku, „Pierwszy Światowy Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”, który skierowano do młodych uczestników ruchu drogowego, poruszających się po drogach jako piesi, rowerzyści, motocykliści, początkujący kierowcy oraz pasażerowie. W jego trakcie, podejmowano inicjatywy lokalne i krajowe, organizowane przez administrację różnego szczebla, organizacje pozarządowe, przedsiębiorstwa sektora prywatnego, fundacje i inne podmioty działające na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W latach następnych w ramach programu „Razem bezpieczniej” również realizowano kampanie bezpieczeństwa, zmierzające do zminimalizowania zdarzeń drogowych. W tym celu w 2008 roku zainicjowano wieloletnią kampanię „Rowerem bezpiecznie do celu”. W 2009 roku zaproponowano kampanie pn. „Użyj wyobraźni”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Warszawa dzieciom”. W 2010 r. wydano dokument filmowy służący promocji działań i bieżących realizacji, przeprowadzonych w trakcie praktycznego wdrażania zadań. Spot ten na bieżąco wykorzystywano, przede wszystkim jako promocja Programu. Natomiast w 2011 roku zaprezentowano także kampanie oraz akcje profilaktyczne, mające na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Podjęto kampanię „Piłeś? Nie jedź!”. W Warszawie zaprezentowano spektakl „Poczekalnia” dotyczący bezpieczeństwa dzieci i młodzieży w ruchu drogowym, pod hasłem: „Bo dzieci mają prawo dorosnąć i spełniać marzenia”<sup>51</sup>. Zaproponowano także wieloletni, Ogól-

<sup>49</sup> *Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań w 2007 roku...*, op. cit., s. 44.

<sup>50</sup> *Ibidem*, s. 41-42.

<sup>51</sup> *Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2011 roku*, MSW Warszawa s. 8.

nopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno-Wychowawczych, poprzez finansowe i organizacyjne wsparcie MSWiA w ramach programu „Razem bezpieczniej”. Natomiast w 2012 roku zrealizowano konkurs MSW i Programu 1 Polskiego Radia w ramach kampanii dotyczącej „Nieprawidłowości w oznakowaniu dróg”. Również tego samego roku Ministerstwo Spraw Wewnętrznych we współpracy z Programem 1 Polskiego Radia zorganizowało konkurs pn. „Bezpieczny weekend”, który miał na celu zwrócenie uwagi na zagrożenia wynikające z rozmowy przez telefon komórkowy w czasie kierowania pojazdem.

W 2013 r. w ramach programu „Razem bezpieczniej” odbyły się obchody Europejskiego Dnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w ramach Drugiego Światowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ONZ. Tematem przewodnim było „Bezpieczeństwo pieszych – niechronieni uczestnicy ruchu drogowego w miastach”<sup>52</sup>. Została zainaugurowana kampania „Reaguj! Nie toleruj!”, której założeniem było min. zwrócenie uwagi na konieczność reagowania w sytuacjach zagrożenia życia, zdrowia, [...] a także reagowania na te zagrożenia<sup>53</sup>. W 2014 roku kontynuowano i poszerzono tematycznie działania pn. „Bezpieczne wakacje 2014”, stanowiące realizację inicjatyw administracji zespolonej oraz zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego, organizacji pozarządowych i instytucji. Założeniem działań było ich zintegrowanie z rządowym programem ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej”, zakładającym min. wzmożenie w lokalnych mediach, kampanii informacyjno – promocyjnych bezpieczeństwa w obszarach ruchu drogowego<sup>54</sup>. W 2015 roku przedstawiono film informacyjny, podsumowujący realizację działań programu „Razem bezpieczniej” oraz film informacyjno – podsumowujący realizację działań programu „Razem bezpieczniej” w latach 2010–2015<sup>55</sup>. Kontynuowane były działania pn. „Bezpieczne Wakacje” w obszarze bezpieczeństwa, [...] w ruchu drogowym. Natomiast na szczeblach wojewódzkich w lokalnych mediach podejmowano dzia-

<sup>52</sup> *Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2013 roku*, MSW Warszawa, s. 7.

<sup>53</sup> *Ibidem*, s. 23

<sup>54</sup> *Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2014 roku*, MSW Warszawa 2015, s. 8.

<sup>55</sup> *Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2015 roku*, MSWiA Warszawa 2016, s. 7.

łania polegające na prowadzeniu kampanii informacyjno-promocyjnych w ramach programu „Razem bezpieczniej”.

#### PODSUMOWANIE

Projekty dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym, realizowane w ramach programu „Razem bezpieczniej”, najczęściej kierowano do uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych (odpowiednio po 86,4% respondentów wskazało te grupy) oraz do przedszkolaków (63,6%). Były to różnego rodzaju kampanie, działania edukacyjne oraz informacyjno-promocyjne a także działania prewencyjne, patrolowe i kontrolne. Wraz z Policją, częstymi partnerami tych działań pozostawali nauczyciele, Straż Miejska, Państwowa Straż Pożarna, Żandarmeria, SOK, stowarzyszenia oraz wyspecjalizowane w zakresie edukacji podmioty. Działania programowe w obszarze bezpieczeństwa w ruchu drogowym były stosunkowo mniej skuteczne, niż w obszarze bezpieczeństwa w szkole i przemocy w rodzinie. Dlatego też zwracano uwagę, by w większym stopniu uwypuklić działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, albowiem jako problem ma i będzie posiadał znaczący wpływ na bezpieczeństwo państwa<sup>56</sup>. Należy również zaznaczyć, że niepodobna zaprzeczyć temu, że program rządowy „Razem bezpieczniej” przyniósł ze sobą pozytywne zmiany w przestrzeni społecznej, a szczególnie zaś w kwestii profilaktyki i działań pn. „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym”. Rzeczą dotyczy również wzrostu znaczenia świadomości w kwestii szerokiej gamy czynników i fenomenów, zakłócających bezpieczeństwo publiczne oraz walki z nimi, m.in. poprzez kampanie społeczne. W ramach realizacji Rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w latach 2007 – 2015, w obszarze pod nazwą „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym” dofinansowano i zrealizowano 45 projektów na łączną kwotę 4 010 529 zł., odnotowując spadek dynamiki przestępstw tej kategorii, na poziomie 61,3%<sup>57</sup>.

---

<sup>56</sup> M. Leszczyńska, M. Szostakowska, J. Piekutowski. *Raport końcowy. Badanie ewaluacyjne programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej” za okres 2007–2015*, Ośrodek Ewaluacyjny Warszawa 2016, s.39.

<sup>57</sup> J. Pruchniak, *Wpływ rządowych programów prewencyjnych na bezpieczeństwo społeczne obywateli na przykładzie Rządowego programu ograniczenia przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej”*.

**BIBLIOGRAFIA**

1. Izdebski M., „Reklama społeczna”, [online], [dostęp 27.08.2010], Dostępny w Internecie: [http://www.kampaniespoleczne.pl/wiedza\\_definicje,2342,reklama\\_spoleczn](http://www.kampaniespoleczne.pl/wiedza_definicje,2342,reklama_spoleczn)
2. Kall J., Reklama, PWE, Warszawa 2000.
3. Leszczyńska M., Szostakowska M., Piekutowski J. Raport końcowy. Badanie ewaluacyjne programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej” za okres 2007–2015, Ośrodek Ewaluacyjny Warszawa 2016.
4. Maison D., Wasilewski P., *Propaganda Dobrych Serc, czyli pierwszy tom o Reklamie Społecznej*, Wyd. 2., Kraków 2002.
5. Narodowy Program Zdrowia na lata 2007–2015 – przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 15 maja 2007 r.
6. Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2011-2015 – przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 22 marca 2011 r.
7. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020, KRBRD Warszawa 2013.
8. Policja 997, O programie, który zmienił prewencję (nr 128/11.2015).
9. Serafin T., Parszowski S., *Bezpieczeństwo społeczności lokalnych. Programy prewencyjne w systemie bezpieczeństwa*, Warszawa 2013.
10. Sprawozdanie z realizacji przez Komendę Główną Policji zadań w 2007 roku w ramach rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań pn. „Razem bezpieczniej”, Wydział Prewencji Kryminalnej BPiRD KGP Warszawa 2008.
11. Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2007 roku, MSW Warszawa 2008.
12. Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2008 roku, MSW Warszawa 2009.
13. Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2009 roku, MSW Warszawa 2010.
14. Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2010 roku, MSW Warszawa 2011.

15. Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2011 roku, MSW Warszawa 2012.
16. Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2012 roku, MSW Warszawa 2013.
17. Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2013 roku, MSW Warszawa 2014.
18. Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2014 roku, MSW Warszawa 2015.
19. Sprawozdanie z realizacji rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań „Razem bezpieczniej” w 2015 roku, MSWiA Warszawa 2016.
20. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 roku, KRBD, Warszawa 2016.
21. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 roku, KRBD Warszawa 2017.
22. Strategia Rozwoju Kraju 2020 – przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 25 września 2012 r.
23. Strategia Rozwoju Transportu – przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.
24. Strategia Sprawne Państwo – przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 5 lutego 2013 r.
25. Wasilewski P., Szlachetna propaganda dobroci czyli drugi tom o Reklamie Społecznej, Agencja Wasilewski, Kraków 2007.
26. Wypadki drogowe w Polsce w 2006 roku, BPiRD Wydział Profilaktyki w Ruchu Drogowym, Warszawa 2007.
27. Wypadki drogowe w Polsce w 2015 roku, KGP BRD, Warszawa 2016.
28. Raport o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2014 roku, MSW Warszawa.

#### **Akty prawne i orzecznictwo**

29. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017. poz.128)
30. Ustawa z dnia 20 maja 1971 r., Kodeks wykroczeń, (Dz.U. 1971 nr 12 poz. 114)

31. Ustawa z dn. 20 maja 1971 r., Kodeks karny(Dz.U. 1997 nr 88 poz. 553, z późn. zm.)
32. Załącznik do uchwały nr 218 Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2006 r., Rządowy program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej”

#### **Źródła internetowe**

33. [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_english.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf),
34. <http://www.krbrd.gov.pl/pl/nasze-kampanie/10-mnij-zwolnij.html>
35. Internetowy słownik <http://www.businessdictionary.com/>
36. <http://razembezpieczniej.mswia.gov.pl/rb/form/2,dok.html>

**Dr inż. Iwona OSMÓLSKA** – od 9 lat zawodowo związana jest z marketingiem i biznesem, będąc przy tym dziekanem w Wyższej Szkole Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni, gdzie pracuje od 2010 roku. Uczestniczka studiów podyplomowych mi.in. Reklama i marketing, Bezpieczeństwo i higiena pracy, Zarządzanie oświatą, Informatyka i technologia informacyjna oraz Matematyka. W zainteresowaniach zawodowych pozostają alternatywne formy komunikacji marketingowej, manipulacje w reklamie społecznej oraz odpowiedzialność społeczna biznesu.

**mgr Józef PRUCHNIAK** – dydaktyk w Wyższej Szkole Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni. Podinspektor Policji w stanie spoczynku. W latach 1982–2013 pozostawał policjantem na różnych stanowiskach wykonawczych i kierowniczych. Przez kilkanaście lat sprawował funkcję Naczelnika Wydziału Dochodzeniowo-Śledczego, następnie pozostawał Naczelnikiem Wydziału Prewencji Komendy Powiatowej Policji w Łęborku. W tym też czasie wraz z innymi funkcjonariuszami Policji, Państwową Strażą Pożarną, Strażą miejską realizował rządowy program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej”. Specjalizuje się w problematyce zarządzania bezpieczeństwem publicznym.