

*dr inż. Anna Murawska*¹

Katedra Ekonomii i Prawa Gospodarczego
Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy

Bezpieczeństwo publiczne i drogowe jako uwarunkowanie jakości życia mieszkańców miast wojewódzkich w Polsce

WSTĘP

Jakość życia odnosi się do stopnia zaspokojenia materialnych i niematerialnych potrzeb ludzi, a określają ją zarówno wskaźniki obiektywne, np. przeciętne dalsze trwanie życia czy zasięg ubóstwa, jak i wskaźniki subiektywne, np. stopień zadowolenia z warunków życia i poczucie szczęścia [Peace, 1990; Dalkey, Rourke, 1972]. Uznaje się, że na jakość życia człowieka, wpływają takie czynniki jak zdrowie fizyczne, stan psychiczny, stopień niezależności, relacje z innymi ludźmi oraz środowisko w jakim żyje dana osoba [Saxen, Orley, 1997].

Jakość życia ludzi to poczucie dobrobytu subiektywnego oraz zadowolenia z materialnych warunków życia, aktywności zawodowej i posiadanej pracy, zdrowia, edukacji, czasu wolnego i relacji społecznych, bezpieczeństwa ekonomicznego i fizycznego, posiadania podstawowych praw obywatelskich oraz jakości środowiska w miejscu zamieszkania [Bendowska, Bieńkuńska, Luty i in. ..., 2014].

Biorąc pod uwagę powyższe definicje jakości życia należy uznać, że środowisko społeczne oraz bezpieczeństwo, zarówno ekonomiczne, jak i fizyczne w miejscu zamieszkania są kategoriami nierozzerwalnie związanymi z poczuciem życia na odpowiednim poziomie i o odpowiedniej jakości w miejscu zamieszkania.

Jedną z podstawowych funkcji państwa, jako suwerennej organizacji społeczeństwa, obok polityki zagranicznej, wewnętrznej i monetarnej, jest zapewnienie na odpowiednim poziomie ładu i bezpieczeństwa publicznego. Należy podkreślić, że jest to najstarsze zadanie publiczne, które wiąże się ściśle z podstawową funkcją władzy państwowej [Filaber, 2009].

¹Adres korespondencyjny: Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy, Wydział Zarządzania, Katedra Ekonomii i Prawa Gospodarczego; ul. Fordońska 430, 85-790 Bydgoszcz, tel. +48 52 340 88 70; e-mail: anna.murawska@utp.edu.pl

Ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego należą do zasadniczych zadań państwa oraz władz powiatowych, gminnych i miast. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym włącza samorzady do działań wspierających walkę z zagrożeniami, obligując je do wykonywania zadań publicznych o charakterze ponadgminnym w zakresie porządku publicznego i bezpieczeństwa obywateli. Warunki do angażowania się samorządów w działalność na rzecz bezpieczeństwa umożliwiają również inne ustawy (na przykład ustawa o strażach gminnych) oraz akty prawa miejscowego formujące określone strategie, programy i tworzące lokalne porozumienia zmierzające do poprawy skuteczności działań w obszarze szeroko rozumianego utrzymania porządku i bezpieczeństwa publicznego. Zaktywizowanie współpracy wielu podmiotów i koordynacja ich działań w ramach jednolitego określonego celu musi przynieść pożądane efekty i będzie stanowić znaczące wsparcie dla działań policji i innych służb, które są odpowiedzialne za bezpieczeństwo. Konieczne jest też zapewnienie mechanizmów stałej współpracy policji, administracji rządowej i samorządowej, organizacji społecznych oraz ludzi aktywnych, aby poprawić bezpieczeństwo.

Oceny bezpieczeństwa publicznego oraz bezpieczeństwa drogowego dokonuje się w sposób obiektywny [Gotowska, 2013] lub subiektywny. Oceny w sposób obiektywny dokonuje się na podstawie wskaźników gromadzonych przez urzędy statystyczne np. liczby zgłoszonych przestępstw o charakterze kryminalnym, gospodarczym lub drogowym, liczby zgłoszonych wypadków drogowych, kolizji drogowych lub liczby poszkodowanych osób. Subiektywna ocena dotyczy poczucia bezpieczeństwa w miejscu zamieszkania. Badania dotyczące zadowolenia mieszkańców polski z różnych aspektów życia przeprowadzane są między innymi przez Główny Urząd Statystyczny [*Mieszkańcy Polski o...* 2014] lub Centrum Badań Opinii Społecznej [Omyła-Rudzka, 2014].

CEL I METODA BADAŃ

Celem artykułu było przedstawienie zróżnicowania bezpieczeństwa publicznego i drogowego jako wyznacznika jakości życia mieszkańców miast wojewódzkich w Polsce. Do oceny poziomu bezpieczeństwa życia w miejscu zamieszkania zastosowano między innymi liczbę przestępstw przypadających na 10 tys. mieszkańców miasta, w szczególności przestępstw o charakterze kryminalnym, gospodarczym i drogowym. Jako wskaźniki służące do oceny poziomu bezpieczeństwa drogowego wyznaczono takie wskaźniki jak liczba wypadków drogowych, liczba rannych i zabitych osób w wypadkach oraz liczba kolizji drogowych. Do realizacji założonego celu wykorzystano najnowsze informacje pochodzące ze źródeł wtórnych, głównie z roczników statystycznych Głównego Urzędu Statystycznego oraz innych materiałów źródłowych. Analizie poddano osiemnaście miast woje-

wódzkich w Polsce². Na podstawie przyjętych do analizy wskaźników sporządzono ranking miast o najwyższym i najniższym poziomie bezpieczeństwa publicznego i drogowego w Polsce. Do oceny regionalnych różnic, zachodzących relacji oraz zależności wykorzystano podstawowe mierniki i wskaźniki, mające postać ocen liczbowych. Obliczono między innymi współczynniki natężenia, struktury, zmienności. Analizy przeprowadzono bazując na danych z lat 2009–2014.

BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE W MIASTACH WOJEWÓDZKICH

Bezpieczeństwo jest podstawową potrzebą każdego człowieka, a jego niezaspokojenie nie pozwala na realizację innych potrzeb. Stan bezpieczeństwa jest wartością fundamentalną i wpływa na kształtowanie warunków, w jakich żyje człowiek. Każda osoba bez względu na wiek, płeć czy pozycję społeczną chce być bezpieczna w miejscu, w którym żyje, pracuje, wypoczywa, uczy się i wychowuje swoje dzieci.

Na ogólne postrzeganie swego miejsca zamieszkania bez wątpienia wpływa poczucie bezpieczeństwa w najbliższej okolicy. Najnowsze wyniki badań przeprowadzonych przez GUS (*Mieszkańcy Polski o...*, 2014) pokazują, iż niemal 82% osób w Polsce czuje się bezpiecznie spacerując po zmroku w okolicy swego miejsca zamieszkania. Zagrożenie w takiej sytuacji odczuwa natomiast 15% osób w wieku 16 lat i więcej.

W badaniu CBOS z czerwca 2014 r. [Omyła-Rudzka, 2014] respondentom zadano cykliczne pytanie o poczucie bezpieczeństwa w kraju oraz w najbliższej okolicy ich miejsca zamieszkania (w dzielnicy, na osiedlu, na wsi itd.). Dziewięciu na dziesięciu badanych Polaków (90%) uznało swoje otoczenie za bezpieczne i spokojne, a odsetki pozytywnych wskazań z kwietnia 2012 i 2013 r. (89%) były najwyższe od końca lat osiemdziesiątych³.

Ogólnodostępne wskaźniki obrazujące poziom przestępczości w polskich miastach wojewódzkich wskazują istotne różnice, które przekładają się na poczucie bezpieczeństwa mieszkańców miast. W analizowanych latach (2009–2012) najwięcej przestępstw ogółem przypadało na 10 tys. mieszkańców miasta

² Podczas analiz wzięto pod uwagę 18 miast, a nie 16, czyli tyle ile jest województw. Po dwa miasta zostały uwzględnione w województwie lubuskim oraz kujawsko-pomorskim, gdyż w różnych miejscach są zlokalizowane władze administracji rządowej i samorządowej. W Bydgoszczy i Gorzowie Wielkopolskim mieści się siedziba wojewody, administracja rządowa w województwie (Urząd Wojewódzki), a w Toruniu i Zielonej Górze zlokalizowana jest siedziba marszałka, władz samorządu województwa (Urząd Marszałkowski).

³ Badanie CBOS „Opinie o bezpieczeństwie i zagrożeniu przestępczością”, przeprowadzono w dniach 3–9 kwietnia 2014 r. na reprezentatywnej próbie losowej dorosłych mieszkańców Polski N=1028. Badanie przeprowadzono metodą wywiadów bezpośrednich (*face-to-face*) wspomaganych komputerowo (CAPI).

Katowice (w 2012 r. 658) i Wrocławia (641), najmniej Białegostoku (251) i Rzeszowa (283). Te same miasta są najbardziej niebezpieczne lub bezpieczne pod względem przestępczości kryminalnej (tabela 1).

W przypadku zgłoszonych przestępstw o charakterze gospodarczym od 2009 r. niechlubne pierwsze miejsce zajmował Gdańsk, gdzie w 2009 r. ich liczba przypadająca na 10 tys. mieszkańców była piętnastokrotnie wyższa niż liczba przestępstw w Warszawie, mieście, w którym wskaźnik przestępczości gospodarczej jest jednym z najniższych w kraju. W 2012 r. przestępczość gospodarcza na najwyższym poziomie była w Gorzowie Wielkopolskim (146) i Kielcach (143), a najmniej zgłoszeń odnotowano w Białymstoku (25) i Łodzi (25) (tabela 1).

Tabela 1. Przestępstwa stwierdzone ogółem, o charakterze kryminalnym oraz gospodarczym przypadające na 10 tys. mieszkańców miasta wojewódzkiego w Polsce w latach 2009–2012

MIASTA	Przestępstwa stwierdzone ogółem				Przestępstwa o charakterze kryminalnym				Przestępstwa o charakterze gospodarczym			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
M.st. Warszawa	340	333	337	333	285	276	279	278	22	24	26	29
Białystok	248	230	244	251	180	167	180	176	26	30	26	25
Bydgoszcz	352	322	330	351	253	242	243	248	66	50	56	75
Gdańsk	724	532	526	333	356	340	302	261	339	163	199	46
Gorzów Wlkp.	611	526	570	588	334	313	337	372	127	106	143	146
Katowice	610	627	609	658	513	523	499	543	64	73	77	80
Kielce	346	392	378	413	238	247	264	227	56	93	66	143
Kraków	426	441	155	435	365	386	121	375	28	24	15	32
Lublin	389	366	383	347	332	313	310	285	26	27	42	32
Łódź	365	392	393	358	296	298	315	305	32	61	48	25
Olsztyn	345	320	475	430	255	259	343	341	48	27	64	33
Opole	384	456	424	456	310	344	321	365	27	62	45	30
Poznań	502	514	486	494	428	437	405	419	41	47	47	43
Rzeszów	296	287	275	283	233	217	203	221	26	34	24	32
Szczecin	406	444	438	437	318	358	342	347	41	44	49	46
Toruń	401	381	427	440	244	259	291	308	117	88	93	92
Wrocław	524	601	584	641	439	484	505	518	33	76	36	83
Zielona Góra	632	631	614	581	425	430	423	424	70	93	89	79
\bar{x}	439	433	425	435	322	327	316	334	66	62	64	59
$V_s w \%$	30,0	27,4	30,3	27,3	26,9	29,1	31,7	29,6	113,1	59,1	71,9	64,3
<i>Min</i>	248	230	155	251	180	167	121	176	22	24	15	25
<i>Max</i>	724	631	614	658	513	523	505	543	339	163	199	146
A_w	2,9	2,7	4,0	2,6	2,8	3,1	4,2	3,1	15,5	6,9	12,9	5,9
A_s	0,8	0,2	-0,3	0,5	0,6	0,5	0,2	0,6	3,2	1,2	1,9	1,3

Legenda: \bar{x} dla miast wojewódzkich, V_s – Współczynnik zmienności w %, A_w – amplituda wahań, A_s – asymetria

Źródło: obliczenia własne na podstawie: [Miasta w liczbach..., 2014, <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/inne-opracowania/miasta-wojewodztwa/miasta-w-liczbach-2012,3,7.html> (stan na dzień 20.07.2015 r.)].

Opracowany ranking miast pod względem bezpieczeństwa publicznego pokazuje istotne różnice pomiędzy miastami oraz pozytywne lub negatywne tendencje w poprawie lub spadku przestępczości i zarazem bezpieczeństwa publicznego. Miastami zajmującymi czołowe miejsca w rankingu bezpieczeństwa publicznego są Białystok, Rzeszów i Warszawa. Na ostatnich miejscach najczęściej plasują się Katowice, Wrocław, Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra. W porównaniu do przestępczości w 2009 r. znacznie poprawiła się sytuacja w Gdańsku. Toruń i Bydgoszcz, o ile są miastami o stosunkowo wysokiej przestępczości o charakterze gospodarczym, to z kolei mogą pochwalić się jednym z niższych wskaźników przestępczości o charakterze kryminalnym, co daje im wysokie miejsce w rankingu (tabela 2).

Tabela 2. Ranking miast* pod względem bezpieczeństwa publicznego w 2009 i 2012 r.

Miasto	Bezpieczeństwo publiczne na podstawie wskaźników:					
	Przestępstwa stwierdzone ogółem		Przestępstwa o charakterze kryminalnym		Przestępstwa o charakterze gospodarczym	
	przypadające na 10 tys. mieszkańców					
	2009	2012	2009	2012	2009	2012
Białystok	1	1	1	1	2	2
Bydgoszcz	6	6	5	4	14	12
Gdańsk	18	4	13	5	18	11
Gorzów Wlkp.	16	16	12	13	17	18
Katowice	15	18	18	18	13	14
Kielce	5	8	3	3	12	17
Kraków	12	10	14	14	6	6
Lublin	9	5	11	7	4	5
Łódź	7	7	8	8	7	1
Olsztyn	4	9	6	10	11	8
Opole	8	13	9	12	5	4
Poznań	13	14	16	15	9	9
Rzeszów	2	2	2	2	3	7
Szczecin	11	11	10	11	10	10
Toruń	10	12	4	9	16	16
Warszawa	3	3	7	6	1	3
Wrocław	14	17	17	17	8	15
Zielona Góra	17	15	15	16	15	13

*1 – miasto najbezpieczniejsze, 18 – miasto najmniej bezpieczne.

Źródło: obliczenia własne na podstawie: [Miasta w liczbach..., 2014; <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/inne-opracowania/miasta-województwa/miasta-w-liczbach-2012,3,7.html> (stan na dzień 20.07.2015 r.)].

BEZPIECZEŃSTWO DROGOWE W MIASTACH WOJEWÓDZKICH

Stan bezpieczeństwa na polskich drogach w ciągu ostatnich lat uległ poprawie. Jest to efekt działań podejmowanych przez organy państwa, samorządy terytorialne, instytucje naukowe oraz organizacje pozarządowe. W czerwcu 2013 r. przyjęto Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który jest kompleksową strategią bezpieczeństwa na polskich drogach na lata 2013–2020. Celem programu jest ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych do 2 tys. i ciężko rannych – do 6900 osób w 2020 r. To te cechy kwalifikują Polskę na jednym z ostatnich miejsc wśród krajów europejskich [*Transport drogowy w Polsce...*, 2015]. Głównym czynnikiem sprawczym wypadków jest niebezpieczne zachowanie użytkowników dróg (jazda z nadmierną prędkością, nietrzeźwość), a ponadto nieodpowiednia jakość infrastruktury drogowej oraz zły stan techniczny pojazdów [*Raport o stanie bezpieczeństwa...*, 2014; Symon, 2014].

Według uchwały Pełnego Składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r. przestępstwem drogowym jest naruszenie, chociażby nieumyślnie, zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, jeżeli skutkiem tego naruszenia było spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym, lub spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy, lub śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby albo poważna szkoda w mieniu nienależącym do sprawcy.

Tabela 3. Liczba przestępstw drogowych i kolizji drogowych przypadająca na 10 tys. mieszkańców miasta wojewódzkiego w Polsce w latach 2009–2012

MIASTA	Przestępstwa drogowe				Kolizje drogowe			
	przypadające na 10 tys. mieszkańców miasta							
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
<i>I</i>	2	3	4	5	6	7	8	9
M.st. Warszawa	25	22	23	19	126	151	115	112
Białystok	30	24	29	36	187	182	152	147
Bydgoszcz	25	21	21	21	191	186	155	130
Gdańsk	21	20	18	17	103	105	98	93
Gorzów Wlkp.	115	69	57	50	141	147	159	159
Katowice	22	20	17	16	132	114	155	152
Kielce	36	29	33	31	168	169	145	126
Kraków	23	22	4	21	128	149	113	98
Lublin	21	19	22	23	159	160	133	134
Łódź	23	21	21	20	96	112	106	103
Olsztyn	32	24	52	42	194	195	181	170
Opole	35	35	37	50	145	159	148	144
Poznań	24	21	24	24	99	139	144	145
Rzeszów	25	23	24	25	189	198	171	161
Szczecin	34	31	30	30	135	148	128	127
Toruń	28	24	29	29	156	176	168	160

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Wrocław	37	31	33	30	126	172	134	152
Zielona Góra	100	76	73	60	104	109	86	87
\bar{x}	37	30	30	30	143	154	138	133
V_s w %	72,5	55,2	53,2	42,1	22,9	19,2	19,0	19,2
Min	21	19	4	16	96	105	86	87
Max	115	76	73	60	194	198	181	170
A_w	5,5	4,0	17,4	3,8	2,0	1,9	2,1	2,0
A_s	2,6	2,4	1,3	1,1	0,2	-0,3	-0,4	-0,5

Legenda: \bar{x} dla miast wojewódzkich, V_s – Współczynnik zmienności w %, A_w – amplituda wahań, A_s – asymetria.

Źródło: obliczenia własne na podstawie: [Miasta w liczbach..., 2014; <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/inne-opracowania/miasta-województwa/miasta-w-liczbach-2012,3,7.html> (stan na dzień 20.07.2015 r.)].

Liczba przestępstw drogowych w polskich miastach wojewódzkich utrzymuje się na podobnym poziomie (od 2010 r. 30 na 10 tys. mieszkańców miasta). Najwięcej przestępstw drogowych w analizowanym okresie odnotowano w Gorzowie Wielkopolskim w 2009 r. (115), najmniej w Krakowie w 2011 r. (4) (tabela 3).

Istotnym problemem na polskich drogach są kolizje drogowe, czyli zdarzenia drogowe, które pociągają za sobą wyłącznie straty materialne. W 2013 r. liczba kolizji zgłoszonych policji w Polsce wyniosła 355 943, natomiast w 2012 r. 339 581. W miastach wojewódzkich w latach 2009–2012 najwięcej kolizji drogowych w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców odnotowano w Olsztynie, Rzeszowie, Białymstoku, a także w Toruniu. We wszystkich tych miastach liczba kolizji drogowych istotnie zmalała, jednak w dalszym ciągu jest na najwyższym poziomie. Najmniej kolizji drogowych odnotowuje się w Gdańsku, Łodzi i Zielonej Górze, przy czym ich liczba w tych miastach również dynamicznie maleje (tabela 3).

Zgodnie z definicją wg zarządzenia nr 635 komendanta głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyk zdarzeń drogowych, wypadek drogowy to zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą ofiary w ludziach, w tym także u sprawcy tego zdarzenia, bez względu na sposób zakończenia sprawy. W 2013 r. w Polsce doszło do 35,9 tys. wypadków drogowych (o 3,2% mniej niż rok wcześniej), w których zginęło 3357 osób (o 6,0% mniej niż w 2012 r.), a rannych zostało 44059 osób (o 3,8% mniej). Liczba odnotowanych wypadków była zróżnicowana terytorialnie. Najczęściej dochodziło do nich w województwach: mazowieckim, śląskim, łódzkim, a najrzadziej – w podlaskim, lubuskim, opolskim [Transport drogowy w Polsce..., 2015]. Bezpieczeństwo na drogach w województwie znajduje częściowo swoje odzwierciedlenie w bezpieczeństwie na drogach w największych miastach w regionie.

Najwięcej wypadków drogowych w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców odnotowuje się w Łodzi (w 2014 r. 25,2) i Rzeszowie (22,2). Najmniej wypad-

ków z kolei odnotowano w Toruniu (w 2014 r. 3,2), Zielonej Górze (w 2009 i 2010 r. na poziomie 4,4 i 4,3, jednak w 2012 r. wskaźnik wzrósł do poziomu 6,1), Białymstoku (4,7), Gorzowie Wielkopolskim i Poznaniu (5,3 i 5,4) oraz Warszawie i Lublinie (6,5). Zróżnicowanie pomiędzy miastami w zakresie liczby wypadków drogowych przypadających na 10 tys. mieszkańców jest bardzo wysokie i cały czas wzrasta. Podczas gdy w 2009 r. współczynnik zmienności dla osiemnastu miast wynosił $V_s=47,6\%$, to w 2014 r. wzrósł do poziomu $V_s=56,9\%$). W Toruniu odnotowuje się prawie ośmiokrotnie mniej wypadków drogowych w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców tego miasta niż w Łodzi.

Wzrastające dysproporcje w bezpieczeństwie drogowym w miastach widoczne są również w zakresie rannych ofiar wypadków drogowych (w 2009 r. $V_s=49,2\%$, a w 2012 r. $V_s=53,1\%$) oraz śmiertelnych ofiar wypadków drogowych (w 2009 r. $V_s=22,8\%$, a w 2012 r. $V_s=44,6\%$). Najmniej rannych ofiar wypadków drogowych przypada na jednego mieszkańca Torunia, Białegostoku i Warszawy, a najwięcej na jednego mieszkańca Łodzi i Rzeszowa, a w 2012 r. również Wrocławia (tabela 4).

Tabela 4. Liczba wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach przypadająca na 10 tys. mieszkańców miasta wojewódzkiego w Polsce w latach 2009–2012

MIASTA	Wypadki drogowe					Ofiary śmiertelne wypadków drogowych					Ofiary ranne wypadków drogowych			
	przypadające na 10 tys. mieszkańców miasta										2009	2010	2011	2012
	2009	2010	2011	2012	2014	2009	2010	2011	2012	2014				
<i>1</i>	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
M.st. Warszawa	5,7	6,1	6,1	5,5	6,5	0,6	0,3	0,5	0,3	0,4	6,6	6,9	7,2	6,4
Białystok	8,4	5,7	5,1	5,5	4,7	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	10,3	6,4	5,8	6,3
Bydgoszcz	8,7	7,6	6,7	7,3	5,9	0,4	0,4	0,4	0,2	0,2	10,3	9,5	7,9	8,9
Gdańsk	13,0	11,4	13,6	14,5	11,5	0,7	0,3	0,5	0,4	0,3	15,2	14,3	16,9	18,4
Gorzów Wlkp.	8,8	8,4	8,1	8,1	5,3	0,6	0,2	0,2	0,4	0,3	11,5	9,8	10,6	10,3
Katowice	11,3	9,7	9,9	10,0	9,2	0,5	0,5	0,4	0,7	0,5	13,6	12,1	13,0	11,3
Kielce	16,6	15,8	16,2	14,3	14,2	0,6	0,5	0,5	0,2	0,2	19,9	19,2	19,9	17,2
Kraków	17,0	15,9	16,1	15,3	15,0	0,6	0,3	0,5	0,4	0,2	20,0	17,9	18,1	17,4
Lublin	7,5	7,8	7,0	7,4	6,5	0,4	0,3	0,5	0,7	0,5	9,6	9,4	9,0	8,5
Łódź	26,1	23,3	25,2	23,2	25,2	0,5	0,8	0,5	0,5	0,6	32,7	28,6	30,3	27,9
Olsztyn	9,1	9,2	10,1	11,3	15,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,7	10,6	10,7	10,8	13,1
Opole	14,1	13,0	14,4	15,1	14,8	0,6	0,8	0,6	0,2	0,3	17,5	16,7	16,4	17,8
Poznań	15,9	7,4	8,6	6,9	5,4	0,6	0,5	0,5	0,4	0,3	19,9	8,7	10,0	7,4
Rzeszów	19,8	19,1	23,7	21,2	22,2	0,7	0,6	0,4	0,5	0,3	24,0	23,7	28,9	25,4
Szczecin	17,1	15,2	16,0	14,3	15,2	0,5	0,3	0,3	0,2	0,4	19,5	17,2	18,6	16,3
Toruń	5,0	4,4	4,0	3,5	3,2	0,5	0,5	0,3	0,3	0,4	5,4	4,5	4,1	3,5
Wrocław	9,8	8,0	14,9	21,4	11,1	0,6	0,7	0,5	0,8	0,6	12,3	10,2	19,7	28,1
Zielona Góra	4,4	4,3	6,3	8,3	6,1	0,3	bd	0,3	0,5	0,3	4,4	4,8	7,8	9,7

<i>I</i>	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
\bar{x}	12,1	10,7	11,8	11,8	11,0	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	14,6	12,8	14,2	14,1
V_s w %	47,6	49,7	52,3	49,9	56,9	22,8	39,8	24,7	44,1	44,6	49,2	51,5	53,0	53,1
<i>Min</i>	4,4	4,3	4,0	3,5	3,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	4,4	4,5	4,1	3,5
<i>Max</i>	26,1	23,3	25,2	23,2	25,2	0,7	0,8	0,6	0,8	0,7	32,7	28,6	30,3	28,1
A_w	5,9	5,4	6,3	6,6	7,9	2,1	5,0	2,4	4,9	5,0	7,4	6,3	7,3	8,1
A_s	0,8	0,9	0,8	0,6	0,9	-0,3	0,6	-0,5	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8	0,6

Legenda: \bar{x} dla miast wojewódzkich, V_s – Współczynnik zmienności w %, A_w – amplituda wahań, A_s – asymetria.

Źródło: obliczenia własne na podstawie: [Miasta w liczbach..., 2014, <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/inne-opracowania/miasta-województwa/miasta-w-liczbach-2012,3,7.html> (dostęp: 20.07.2015 r.) oraz Raport o wypadkach drogowych w polskich miastach w 2014 roku..., <http://www.mfind.pl/akademia/raporty-i-analizy/wypadki-drogowe-2014/> (stan na dzień 20.07.2015 r.)].

Sporządzony ranking miast wojewódzkich pod względem bezpieczeństwa drogowego jest zróżnicowany. Pod względem bezpieczeństwa w zakresie przestępczości drogowej na pierwszych miejscach znalazły się takie miasta jak: Gdańsk, Katowice, Lublin i Warszawa, a na ostatnich: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski, Wrocław i Opole. Najbezpieczniejszymi miastami pod względem wypadków drogowych są: Toruń, Warszawa, Zielona Góra i Białystok, najniebezpieczniejszymi: Łódź, Rzeszów, Szczecin i Poznań. Liczba wypadków w miastach jednak nie zawsze idzie w parze z liczbą kolizji drogowych, gdyż najniebezpieczniejszymi miastami pod tym względem są Toruń (w przeciwieństwie do liczby wypadków), Olsztyn, w 2009 r. Bydgoszcz, oraz Rzeszów, gdzie również jest najwięcej wypadków drogowych. Najmniej kolizji występuje z kolei w Łodzi (w przeciwieństwie do liczby wypadków), Gdańsku, Zielonej Górze i Poznaniu w 2009 r. (w 2012 r. liczba kolizji drogowych znacznie wzrosła i miasto to spadło na 11. miejsce w rankingu) (tabela 5).

Tabela 5. Ranking miast* pod względem bezpieczeństwa drogowego w 2009 i 2012 r.

Miasto	Bezpieczeństwo drogowe na podstawie wskaźników:					
	Przestępstwa drogowe		Wypadki drogowe		Kolizje drogowe	
	2009	2012	2009	2012	2009	2012
<i>I</i>	2	3	4	5	6	7
Białystok	11	14	5	3	15	12
Bydgoszcz	8	5	6	5	17	8
Gdańsk	1	2	11	13	3	2
Gorzów Wlkp.	18	16	7	7	10	15
Katowice	3	1	10	9	8	13
Kielce	15	13	14	12	14	6
Kraków	4	6	15	15	7	3
Lublin	2	7	4	6	13	9
Łódź	5	4	18	18	1	4

<i>1</i>	2	3	4	5	6	7
Olsztyn	12	15	8	10	18	18
Opole	14	17	12	14	11	10
Poznań	6	8	13	4	2	11
Rzeszów	9	9	17	16	16	17
Szczecin	13	11	16	11	9	7
Toruń	10	10	2	1	12	16
Warszawa	7	3	3	2	5	5
Wrocław	16	12	9	17	6	14
Zielona Góra	17	18	1	8	4	1

* 1 – miasto najbezpieczniejsze, 18 – miasto najmniej bezpieczne.

Źródło: obliczenia własne na podstawie: [Miasta w liczbach, 2014; <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/inne-opracowania/miasta-województwa/miasta-w-liczbach-2012,3,7.html> (stan na dzień 20.07.2015)].

Pomimo prowadzonych od lat działań prewencyjnych i edukacyjnych społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, użytkownicy dróg nadal są narażeni na utratę zdrowia i życia. Jedną z przyczyn wypadków drogowych jest nietrzeźwość użytkowników dróg. W 2013 r. uczestniczyli oni w 4028 wypadkach drogowych (11,2% ogółu wypadków), w których śmierć poniosło 523 osób (15,6% ogółu zabitych), a rannych zostało 4737 osób (10,8% ogółu rannych) [Transporty drogowe..., 2014]. Tylko w 2013 r. koszty wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce oszacowano na poziomie 49,1 mld złotych, w tym koszty wypadków drogowych wyniosły 34,2 mld złotych, a koszty kolizji drogowych 14,9 mld złotych. Łączne koszty wypadków drogowych w 2013 r. w Polsce stanowiły 2,1% PKB kraju, a wszystkich zdarzeń drogowych (wypadków i kolizji) 2,99% PKB kraju [Jaździk-Osmólska, 2014].

PODSUMOWANIE

Rola i znaczenie bezpieczeństwa publicznego, jak i bezpieczeństwa drogowego dla jakości życia ludzi jest oczywistą wartością, którą powinno zapewnić każde państwo. Współcześnie źródeł zagrożeń bezpieczeństwa publicznego można się dopatrywać wśród takich czynników jak bezrobocie, rozwarstwienie ekonomiczne w społeczeństwie, wzrost migracji, osłabienie więzi społecznej, czy częste zmiany i niedoskonałość stanowionego prawa. Z kolei wśród źródeł zagrożeń bezpieczeństwa drogowego można wymienić takie uwarunkowania jak rozwój transportu i ruchu drogowego, rozwój turystyki, wzrost liczby i jakości posiadanych pojazdów, wzrost jakości dróg. Jednakże uwarunkowania te nie zawsze idą w parze z prawidłowymi zachowaniami uczestników ruchu drogowego.

Zróżnicowanie bezpieczeństwa publicznego oraz bezpieczeństwa drogowego w polskich miastach wojewódzkich jest wysokie, zatem występuje istotny dystans pomiędzy miastami, w których się żyje bezpiecznie, i w których się żyje niebezpiecznie. Miastami o relatywnie wysokim bezpieczeństwie publicznym są Białystok, Rzeszów i Warszawa, niskim: Katowice, Wrocław, Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra. Bezpieczeństwo drogowe jest jeszcze bardziej zróżnicowane. Miastami, w których jest najmniej bezpiecznie na drogach są Rzeszów i Łódź, a najbardziej bezpiecznie jeździ się po drogach Zielonej Góry i Warszawy. Pomimo, że w ostatnich latach wartość wskaźników opisujących bezpieczeństwo publiczne ogółem w miastach utrzymuje się na podobnym poziomie, a bezpieczeństwo drogowe – spada, to są miasta, w których zarówno poziom bezpieczeństwa publicznego, jak i drogowego pogorszył się.

Zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa mieszkańcom kraju, regionu czy miasta wymaga stosowania odpowiednich rozwiązań prawno-administracyjnych, adekwatnych do zmieniających się zagrożeń i trendów przestępczości i oczekiwań społecznych. Przedstawione w artykule trendy i zróżnicowanie bezpieczeństwa publicznego i drogowego pomiędzy miastami wojewódzkimi może posłużyć jako cenna informacja dla władz państwowych i regionalnych w celu zwiększenia bezpieczeństwa w miastach i zmniejszenia dysproporcji pomiędzy nimi w tym zakresie, co zarazem będzie się przekładało na podniesienie jakości życia mieszkańców tych miast.

BIBLIOGRAFIA

- Bendowska M., Bieńkuńska A., Luty P., Sobestjański K., Wójcik J., 2014, *Jakość życia w Polsce, Edycja 2014*. GUS, Warszawa, http://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5486/16/1/1/wz_jakosc_zycia_w_polsce_2014.pdf (stan na dzień 17.07.2015 r.).
- Dalkey N.C., Rourke D.L., 1972, *The Delphi procedure and rating quality of life factors*. Univ. California LA.
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. z 1998 r., nr 91, poz. 578).
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz.U. z 1997 r., nr 123, poz. 779).
- Filaber J., 2009, *Pojęcie bezpieczeństwa publicznego w prawie administracyjnym (wybrane uwagi)* [w:] Wrocławskie Studia Erazmiańskie, prace prawnicze, administracyjne i historyczne, red. M. Sadowski, P. Szyminić, Zeszyty Studenckie, Katedra Doktryn Politycznych i prawnych WPAiE UW, Koło Naukowe Doktryn Politycznych i Prawnych Wydziału Prawa, Administracji i Ekonomii & Authors, Wrocław.
- Gotowska M., 2013, *Współczesne uwarunkowania poziomu i jakości życia ludzi w Polsce*, Wydawnictwo Uczelniane Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy, Bydgoszcz, s. 40.

- Jażdżik-Osmólska A. (red.), 2014, *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2013 z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, MliR, Warszawa.
- Miasta w liczbach*, GUS, US w Poznaniu, Warszawa, 2014; <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/inne-opracowania/miasta-województwa/miasta-w-liczbach-2012,3,7.html> (stan na dzień 20.07.2015).
- Mieszkańcy Polski o swojej jakości życia. Wstępna analiza wyników Europejskiego badania dochodów i warunków życia 2013, 2014*, GUS, DBSiWŻ, Warszawa.
- Omyła-Rudzka M., 2014, *Opinie o bezpieczeństwie w kraju i w miejscu zamieszkania*, Komunikat z badań CBOS nr 84/2014, CBOS, Warszawa.
- Peace S.M., 1990, *Researching social gerontology. Concepts, methods and issues*. Sage Publications, Londyn.
- Raport o wypadkach drogowych w polskich miastach w 2014 roku. Łódź najniebezpieczniejsza, Warszawa najbardziej "zabójcza"*, Informacja Prasowa, <http://www.mfind.pl/akademia/raporty-i-analizy/wypadki-drogowe-2014/> (stan na dzień 20.07.2015).
- Saxen S., Orley J., (1997), *Quality of life assesment. The World health Organization perspective*. Eur. Psychiatry; 12 (supp. 3), [http://dx.doi.org/10.1016/s0924-9338\(97\)89095-5](http://dx.doi.org/10.1016/s0924-9338(97)89095-5).
- Symon E., 2014, *Wypadki drogowe w Polsce w 2013 roku*, Komenda Głównia Policji, Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego Wydział Ruchu Drogowego, ITS, Warszawa.
- Transport drogowy w Polsce w latach 2012 i 2013*, 2015, Główny Urząd Statystyczny w Warszawie, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa–Szczecin, s. 61.
- Raport o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2013 roku*, 2014, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Warszawa.

Streszczenie

Bezpieczeństwo publiczne i drogowe w miejscu zamieszkania stanowi jedno z najważniejszych warunków jakości życia ludzi, a ochrona bezpieczeństwa jest jednym z najważniejszych zadań państwa oraz władz powiatowych, gminnych i miast. Celem opracowania było przedstawienie zróżnicowania bezpieczeństwa publicznego i drogowego jako wyznacznika jakości życia mieszkańców miast wojewódzkich w Polsce. Jako podstawowe wskaźniki służące do oceny poziomu bezpieczeństwa życia w miejscu zamieszkania użyto między innymi liczbę przestępstw przypadających na 10 tys. mieszkańców miasta, w szczególności przestępstw o charakterze kryminalnym, gospodarczym i drogowym. Jako wskaźniki służące do oceny poziomu bezpieczeństwa drogowego przyjęto liczbę wypadków drogowych, liczbę rannych i zabitych osób w wypadkach oraz liczbę kolizji drogowych. Na podstawie przyjętych do analizy wskaźników sporządzono ranking miast o najwyższym i najniższym poziomie bezpieczeństwa publicznego i drogowego w Polsce. Zróżnicowanie poziomu bezpieczeństwa w polskich miastach wojewódzkich jest wysokie. W ostatnich latach liczba przestępstw ogółem w miastach wojewódzkich utrzymuje się na podobnym poziomie, przy czym jest największa w Katowicach, we Wrocławiu, w Zielonej Górze i w Gorzowie Wielkopolskim, a najmniejsza w Białymstoku i w Rzeszowie. Liczba wypadków

i kolizji drogowych w ostatnich latach zmniejszyła się, jednak w dalszym ciągu jest relatywnie wysoka i istotnie zróżnicowana. W 2014 r. najwięcej wypadków drogowych przypadło na mieszkańca Łodzi i Rzeszowa, a najmniej Torunia, Bydgoszczy, Poznania i Gorzowa Wielkopolskiego.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo publiczne, wypadki drogowe, jakość życia, determinanty, zróżnicowanie, miasta wojewódzkie

Public Safety and Road Safety as a Conditional Quality of Life for Residents of Provincial Cities in Poland

Summary

Public and road safety in the place of residence is one of the most important determinants of quality of life. Protection of the safety is one of the most important tasks of the state and county, municipal and city authorities. The aim of the study was to show the diversity of public and road safety as an indicator of the quality of life for residents of provincial cities in Poland. As the basic indicators to assess the level of safety of life at the residence was used, inter alia, the number of crimes per 10 thousand residents of the city, in particular criminal, economic and traffic offenses. As indicators to assess the level of road safety takes into account the number of road accidents, the number of wounded and killed people in accidents and the number of road traffic collisions. On the basis of the analyzed indicators were prepared ranking of cities with the highest and lowest level of public safety and road in Poland. Different levels of safety in the Polish provincial cities is high. In recent years, the total number of crimes in provincial cities remained at the same level, and is the largest Katowice, Wrocław, Zielona Góra and Gorzów Wielkopolski and the smallest in Białystok and Rzeszów. The number of road accidents and collisions in recent years has decreased but is still in a relatively high, and varies considerably. In 2014 years accounted for most traffic accidents per capita Łódź and Rzeszów, and the least per capita Toruń, Bydgoszcz, Poznań and Gorzów Wielkopolski.

Keywords: public safety, traffic accidents, quality of life, determinants, differentiation, provincial capitals

JEL: I31, K32, R58