

Skrót raportu

o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie Pomorskim w 2011 roku

W roku 2011 w województwie pomorskim zarejestrowano 2.910 wypadków, w których 3.711 osób było rannych, a 222 osoby zginęły. Porównanie tych danych do roku 2010 wskazuje 10-procentowy wzrost liczby wypadków i ofiar rannych oraz 14-procentowy wzrost liczby ofiar śmiertelnych. Starty poniesione w konsekwencji wypadków drogowych sięgają 2 mld zł. Wypadki do których dochodziło najczęściej to: zderzenia boczne i najechanie na pieszego. Na zlecenie Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku, występującego w imieniu Pomorskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Gdańsku wykonano Raport BRD – Województwo Pomorskie. 2-częściowe opracowanie zajmujące się oceną stanu i systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

OCENA SYSTEMU BRD

1. Przedstawiony raport wskazuje, że rzeczywista liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych jest zbliżona do wartości prognozowanych w Programie GAMBIT Pomorski. (w roku 2010 zarejestrowana liczba ofiar śmiertelnych była poniżej wartości prognozowanych, w roku 2011 nieco powyżej). Jednakże biorąc pod uwagę bardzo ambitne wymagania związane ze zmniejszeniem liczby ofiar śmiertelnych, w roku 2012 i następnym, należy zintensyfikować działania na rzecz zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w województwie.

2. Analiza trendów zmiany liczb ofiar śmiertelnych na poszczególnych kategoriach dróg wykazuje, że na wszystkich drogach (poza powiatowymi i gminnymi), nie ma istotnych zmian w redukcji liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. Zjawisko to ma miejsce, mimo zaangażowanych dość dużych środków na przebudowę dróg (w szczególności na drogi krajowe). Zatem zarządy dróg krajowych i wojewódzkich powinny przedstawić programy działań na rzecz poprawy tego stanu.

3. Analiza trendów zmian liczby ofiar śmiertelnych dla poszczególnych powiatów wykazała, że aż połowa powiatów w województwie nie może sprostać założeniom strategii przyjętej w programie wojewódzkim. Należy pamiętać, że zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w powiatach, powoduje zmniejszenie tego wskaźnika w województwie, a to przekłada się na

redukcję liczby ofiar śmiertelnych w Polsce. Powiaty, w których występuje zbyt powolne obniżanie liczby ofiar śmiertelnych to: gdański, kartuski, malborski, nowodworski, pucki, starogardzki, sztumski wejherowski oraz miasta Gdańsk i Gdynia. Przez wymienione powiaty ziemskie przebiegają drogi tranzytowe (krajowe i wojewódzkie), na których rejestruje się znaczący udział wypadków z ofiarami śmiertelnymi. Zatem starostowie powiatów powinni, we współpracy z zarządami poszczególnych dróg opracować i przedstawić programy naprawcze.

4. Z przeprowadzonych analiz wynika, że największymi grupami ryzyka są: piesi jako ofiary wypadków drogowych i młodzi kierowcy jako ich sprawcy. Ponadto najbardziej istotnymi problemami brd w województwie są: nadmierna prędkość, najechanie na drzewo, słup wraz z wypadnięciem z drogi i uderzeniem w przeszkodę oraz wypadki spowodowane pod wpływem alkoholu.

5. Mimo wielu podejmowanych działań polegających na budowie urządzeń dla ruchu pieszego, nadal utrzymuje się wysoki udział pieszych uczestników ruchu drogowego w wypadkach. Niepokojącym jest znaczny przyrost ofiar śmiertelnych w stosunku do roku 2010. Konieczne zatem jest podjęcie działań zmierzających do opracowania w województwie programu budowy urządzeń dla ruchu pieszego (chodniki, przejścia dla pieszych). Należy również zwrócić się do KRBRD i Parlamentu o zwiększenie praw pieszego w ruchu drogowym np. na wzór krajów zachodnich o wysoki poziomie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Największy wzrost ofiar śmiertelnych zarejestrowano w powiatach: bytowskim, gdańskim i kościerskim i mieście Gdańsk.

6. W przedstawionym raporcie „młodzi kierowcy” zdefiniowani są jako sprawcy wypadków. Jest to mało doświadczona grupa kierowców, przez co jest narażona na częste uwikłanie w wypadek. Od kilku lat ta grupa uczestników ruchu jest sprawcami wypadków drogowych na podobny poziomie. Niepokojącym zjawiskiem jest wzrost liczby ofiar śmiertelnych w analizowanym roku w stosunku do roku ubiegłego. Należy zatem podjąć działania zmierzające weryfikacji systemu kształcenia kierowców. Działania takie powinny być podejmowane już na poziomie edukacji szkoły podstawowej, gdyż już na tym etapie kształcimy poprawne postawy i zachowania w ruchu drogowym., ale przede wszystkim należy zwiększyć nadzór merytoryczny nad szkołami nauki jazdy. Powinno wprowadzić się do szkół nauki jazdy moduły kształcące bezpieczne zachowania na drodze.

7. Wypadki spowodowane nadmierną prędkością są najcięższe w skutkach. Od siedmiu lat udział ofiar śmiertelnych w tych wypadkach wynosi ok. 30%. Mimo sukcesywnego wprowadzania automatycznego nadzoru prędkości nadal odnotowuje się dużą ich ciężkość. Należy zatem podjąć działania w celu zweryfikowania miejsc kontroli prędkości. Miejsca kontroli powinny być wyznaczane na podstawie analizy brd. Powinno się zatem opracować, dla całego województwa, standardy i metody wyznaczania takich miejsc. Istotny wzrost ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych nadmierną prędkością odnotowano w powiatach: bytowskim, gdańskim, kościerskim.

8. W województwie pomorskim prowadzone są działania związane z wycinką drzew rosnących w pasie drogowym. Mimo tych działań odnotowano niewielką liczbę redukcji tych wypadków. A w roku 2011 odnotowano wzrost w stosunku do roku 2010. Liczba ofiar śmiertelnych w latach 2010-2011 zmniejszyła się znacząco w porównaniu do lat 2005-2009. Jednak nadal jest na poziomie ponad 20% wszystkich ofiar śmiertelnych w województwie. Często wypadki związane z najechaniem na drzewo są powiązane z nadmierną prędkością, co powodują wypadnięcie z drogi a w konsekwencji zderzenie z przeszkodą w koronie drogi. Należy zatem nadal prowadzić działania związane z wycinką drzew, w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu, ale należy także, tam gdzie wycinka jest niemożliwa do realizacji, wprowadzać bariery energochłonne oraz stosować ograniczenia prędkości (fotorejstratory). Powiaty w których zarejestrowano znaczący wzrost liczby wypadków, w tej kategorii wypadków, do roku ubiegłego to: bytowski (tu również wzrosła liczba ofiar śmiertelnych), i lęborski. W powiecie kościerskim wzrosła ciężkość tych wypadków.

9. Z roku na rok policja zwiększa liczbę przeprowadzanych kontroli trzeźwości. W roku 2011 zostało skontrolowanych 380 tys. kierowców. W wyniku tych kontroli ujawniono blisko 9,3 tys. nietrzeźwych kierujących. Mimo prowadzonych na tak szeroką skalę działań prewencyjnych, liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców w analizowanym roku znacząco wzrosła. Kampanie społeczne, prowadzone w kraju również nie przynoszą zamierzonych efektów. Zjawisko to może sugerować, iż kary za jazdę pod wpływem alkoholu są zbyt łagodne, bo nie powodują wśród kierowców zmiany zachowań. Należy zatem wnioskować do KRBRD organizację szkoleń dla sędziów i prokuratorów, w zakresie konieczności skutecznego karania sprawców. Powiaty, w których odnotowano znaczny wzrost liczby wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców to: chojnicki, gdański, pucki, tczewski i wejherowski.

Dla prowadzenia szczegółowych analiz odcinków niebezpiecznych niezbędna dokładna lokalizacja miejsca zdarzenia. Drogi krajowe i w części drogi wojewódzkie, są wyposażone w słupki hektometrowe, co ułatwia policji lokalizację zdarzenia. Niestety drogi powiatowe i gminne takiego hektometraża nie posiadają.

Jednak mimo , że na drogach krajowych i wojewódzkich jest możliwość dokładnego zlokalizowania zdarzenia, nie zawsze dane te są prawdziwe. Dlatego, zarówno Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jak i Zarząd Dróg Wojewódzkich weryfikują dane dotyczące kilometraż zdarzeń drogowych. Po zweryfikowaniu tych danych wykonywane są coroczne raporty , ze szczegółową analizą miejsc niebezpiecznych. W przypadku dróg powiatowych i gminnych weryfikacja danych jest praktycznie niemożliwa, a zatem szczegółowa analiza miejsc niebezpiecznych również jest bardzo utrudniona. Można jedynie zawęzić taką analizę do miejscowości. Wskazane byłoby zatem aby służby które zajmują się lokalizacją miejsca zdarzenia drogowego byłyby wyposażone w GPS –y lub inne urządzenia umożliwiające dokładną lokalizację zdarzeń drogowych.

Źródło: Sekretariat PRBRD