

# Skrót raportu

## **o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie Pomorskim w 2015 roku**

W roku 2015, na drogach woj. pomorskiego doszło do 2675 wypadków drogowych. W wypadkach tych zginęło 170 osób, 3347 ofiar zostało rannych w tym 503 ciężko rannych. Analiza zmian w stosunku do lat ubiegłych wykazuje, że w badanym roku liczba wypadków i ich ofiar zmalała. Porównując rok 2014 z rokiem 2005, można zauważyć, że liczba wypadków drogowych i ich ofiar (rannych i śmiertelnych) ulega tendencjom malejącym. W stosunku do roku 2005 zanotowano: spadek liczby wypadków o 13%, spadek liczby ofiar rannych o ponad 17%, spadek liczby ofiar śmiertelnych o 36%. W roku 2015 w stosunku do roku 2014 odnotowano spadek we wszystkich wskaźnikach, oprócz liczby ciężko rannych mimo zmniejszenia ogólnej liczby ofiar rannych. W badanym roku odnotowano wzrost ofiar ciężko rannych o blisko 6% w porównaniu do roku 2014.

Spadek liczby wypadków i ofiar w roku 2015 (w porównaniu do roku 2014) nie spowodował znaczących spadków wskaźników bezpieczeństwa ruchu. Ciężkość wypadków liczona dla ofiar śmiertelnych (liczba of. śmiertelnych/100 wypadków), wyniosła 6,4 (w roku 2014 6,6). Natomiast wskaźnik ciężkości liczony dla ofiar rannych wynosi 125,1 ofiar na 100 wypadków jest mniejszy niż w roku 2014 o 2%. Wskaźniki demograficzne, obrazujące ryzyko uczestniczenia w wypadku, ze względu na liczbę ludności zamieszkałą w województwie wynoszą odpowiednio: dla ofiar rannych – 145,0 ofiary/100 tys. mieszkańców oraz dla ofiar śmiertelnych – 7,4 ofiar/100 tys. mieszkańców i są nieznacznie niższe niż w 2014 roku.

### **PODSUMOWANIE – STAN BRD W 2015 r.**

1. W roku 2015 w województwie pomorskim zarejestrowano 2675 wypadki, w których 3347 osób było rannych, a 170 osób zginęło. Porównując te dane do roku 2014 obserwujemy spadek wszystkich wskaźników. Liczba wypadków zmalała o niespełna 2%, ofiar rannych 4%, a ofiar śmiertelnych o 6%, wzrosła natomiast liczba ofiar ciężko rannych o 6%. Od roku 2005 do 2011 liczba ofiar śmiertelnych utrzymywała się na poziomie 266 – 257 osób.. Należy zauważyć, że w roku 2013 w stosunku do roku 2012, odnotowano niewielki spadek liczby ofiar śmiertelnych w województwie pomorskim, a w roku 2014 odnotowano wzrost w stosunku do roku 2013. Od roku 2012 odnotowuje się liczbę ofiar śmiertelnych poniżej 200, jednak liczba ta od 4 lat oscyluje w granicach 180-170 ofiar śmiertelnych

2. W odniesieniu do liczby ludności w 2015 na obszarze województwa pomorskiego, wskaźnik demograficzny, liczony jako liczba ofiar na 100 tysięcy mieszkańców wynosił: 7,4 osób zabitych i 145 osób rannych natomiast wskaźnik ciężkości wypadków (zabitych na 100 wypadków), wynosił 6,4 osób, stawia to województwo pomorskie na czwartym miejscu pod względem najwyższego poziomu bezpieczeństwa w kraju z punktu widzenia ryzyka bycia ofiarą śmiertelną wypadku drogowego.

3. Najczęstszymi rodzajami wypadków w województwie pomorskim były: zderzenia boczne 27% i najechanie na pieszego 24% ogółu wypadków. Największy udział ofiar śmiertelnych zarejestrowano przy najechaniu na drzewo – 28% i najechaniu na pieszego 23% wszystkich ofiar śmiertelnych w województwie. Uwzględniając sprawców wypadków drogowych stwierdzono, że kierowcy byli w 75% sprawcami wypadków, a piesi byli sprawcami w 8% wypadków.

4. Analizując ofiary wypadków drogowych według wieku oraz roli uczestnika ruchu drogowego obserwujemy, że wśród kierowców najwięcej ofiar rannych oraz śmiertelnych zarejestrowano w przedziale wiekowym 20-29 lat – 28% ofiar rannych i 30% ofiar śmiertelnych. Natomiast najczęstszą grupą wiekową wśród pieszych była grupa wiekowa powyżej 70 roku życia – 16% rannych i aż 41% ofiar śmiertelnych.

5. Analizie poddano główne problemy brd: prędkość, alkohol i infrastrukturę drogową. Wypadki spowodowane nadmierną prędkością były przyczyną 23% wypadków. W wypadkach tych zginęło 26% wszystkich ofiar śmiertelnych w województwie. W analizowanym roku zarejestrowano 206 wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych użytkowników dróg. Kierowcy byli sprawcami 163 wypadków, w których zginęło 20 osób. W porównaniu do roku 2014 liczba wypadków zaistniałych pod wpływem alkoholu wzrosła o 37%.

6. Infrastrukturę drogową analizowano w trzech aspektach: otoczenie drogi (najechanie na drzewo), skrzyżowania i przejścia dla pieszych. Wypadki związane z najechaniem na drzewo stanowiły 9% wszystkich wypadków w województwie. W porównaniu do roku 2014 zarejestrowano blisko 23% spadek liczby wypadków i 18% spadek liczby ofiar śmiertelnych. Liczba wypadków zaistniałych na skrzyżowaniach wynosiła w 2015 roku 716 jest to mniej

niż w roku 2014 o 15% . Zarejestrowano także spadek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach na skrzyżowaniach o 52%.

7. Wyróżniono także trzy grupy ryzyka: piesi, dzieci i młodych kierowców. Piesi są najbardziej liczną grupą uczestników ruchu drogowego narażoną na ryzyko uczestnictwa w wypadku drogowym na obszarze województwa pomorskiego. W roku 2015 zarejestrowano 39 ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Jest to spadek w porównaniu do roku 2014 o 17%. Liczba wypadków z pieszymi wzrosła o 9% a liczba ofiar rannych zmalała o 4%. Analizując wypadki z pieszymi spowodowane przez kierowców najwięcej wypadków było w wyniku nieudzielenia pierwszeństwa pieszemu

8. W przypadku ofiar wypadków, w których uczestniczyły dzieci do roku 2008 mieliśmy do czynienia z tendencją malejącą. W 2009 nastąpił dość gwałtowny wzrost liczby ofiar wśród dzieci , po czym od 2010 roku możemy mówić o tendencji malejącej. Od pięciu lat problem ofiar śmiertelnych wśród dzieci prawie nie istniał. Natomiast liczba ofiar rannych wśród dzieci z roku na rok malał. W roku 2015, w porównaniu do roku 2014 nastąpił spadek liczby ofiar rannych o 9% i liczby ofiar śmiertelnych o 28% (z 7 do 5 ofiar).

9. Młodzi kierowcy, analizowani jako sprawcy zdarzeń drogowych w roku 2015 spowodowali 362 wypadki, w których obrażenia odniosły 340 osób, a 22 zginęły. W porównaniu do roku 2014 odnotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych o 35%. Liczba wypadków zmalała o 21%, liczba ofiar rannych o 49%

10. Stan brd w powiatach analizowano tak jak dla całego województwa, czyli wyróżniono trzy główne problemy brd i trzy główne grupy ryzyka. Analiza prędkości jazdy w poszczególnych powiatach wykazała, że najwięcej wypadków zarejestrowano w Gdańsku 505 wypadki. Jednak największe ryzyko bycia uwikłanym w wypadek odnotowano w powiecie kartuskim 205 wypadków na 100 tys. mieszkańców. Natomiast wskaźnik ciężkości liczony liczbą ofiar śmiertelnych na 100 wypadków odnotowano w powiecie człuchowskim – 24.

11. Analiza wypadków z pieszymi wykazała, że najwięcej wypadków rejestruje się w miastach. Najwięcej takich wypadków odnotowano w powiatach grodzkich: w Gdańsku 164, Słupsku 60 i Gdyni 56.

12. Eksploracja wypadków spowodowanych pod wpływem alkoholu wykazała, że najwięcej wypadków odnotowano w powiecie kartuskim 33 i mieście Gdańsku - 23,. Należy podkreślić znaczący wzrost w stosunku do roku 2014 w wypadkach z alkoholem w powiatach: kwidzyńskim o 170%, człuchowskim o 66% oraz znaczący spadek tego rodzaju wypadków w powiatach wejherowski 66% i słupskim o 28%.

13. Rozpatrując infrastrukturę drogową jako trzeci problem brd, wyróżniono trzy jej elementy: otoczenie drogi, skrzyżowania i przejścia dla pieszych. Analizując wypadki związane z najechaniem na drzewo w powiatach ziemskich wykazano że, najwięcej wypadków zarejestrowano w powiatach kartuskim, starogardzkim i wejherowskim po 26.. Największy spadek, w porównaniu do roku 2014, liczby wypadków odnotowano w powiatach: tczewskim 59% i nowodworskim 55%. Bardzo duży wzrost liczby wypadków odnotowano w powiatach: człuchowskim 200%, wejherowskim 85% i kwidzyńskim o 70%.

14. Eksploracja wypadków na skrzyżowaniach wykazała, że największy udział wypadków był w miastach Gdyni i Słupsku po 48% wszystkich wypadków w mieście , jest to odpowiednio o 25%% mniej wypadków w Gdyni i 32% więcej wypadków w Słupsku niż w roku 2013. Największy wzrost wypadków na skrzyżowaniach, w porównaniu do roku 2012 zarejestrowano w powiatach: słupskim – 143%, człuchowskim – 133% Natomiast największy spadek tych wypadków miał miejsce w powiecie sztumskim – 67%.

## **WNIOSKI**

1. Przedstawiony raport wskazuje, że rzeczywista liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w roku 2015 zmalała w porównaniu do 2014 roku , jednak spadek ten jest na podobny poziomie co w roku 2013. Przy tak nieregularnej redukcji liczby ofiar śmiertelnych oddala się cel, który został wyznaczony w Programie Wojewódzkim BRD do roku 2020. Dodatkowo niepokojącym syndromem jest wzrost liczby ofiar ciężko rannych, który w roku 2015 wzrósł o prawie 6% (z 475 do 503 czyli przez 4 lat powinniśmy zredukować tę liczbę o 50%). Aby móc zbliżyć się do wyznaczonego celu – nie więcej niż 100 ofiar śmiertelnych i 250 ofiar ciężko rannych w roku 2020 należy podjąć działania, które pozwolą zwiększyć skuteczność i efektywność prowadzonych działań na rzecz brd w woj. pomorski. Działania te powinny być ukierunkowane na:

2. Drogi samorządowe, na których powinna być przeprowadzona klasyfikacja odcinków niebezpiecznych. Szczególnie na drogach wojewódzkich gdzie widać tendencje wzrostową wszystkich wskaźników. Klasyfikacja taka pozwala na wyznaczenie priorytetów i zaplanowanie środków na działania, które powinny zmierzać do redukcji liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.

3. Zintegrować działania edukacyjne i promocyjne. W tym celu powinna być przeprowadzona analiza dotychczasowych działań edukacyjnych prowadzonych przez instytucje, które się taką działalnością zajmują pod kątem brd na terenie woj. Pomorskiego. Raport powinien przedstawiać ocenę prowadzonych działań pod względem efektywności i merytorycznych wartości.

4. Zintegrowane działania służb nadzoru na poziomie wojewódzkim i powiatowym. Celem analizy powinno być wypracowanie współpracy wszystkich służb nadzoru, aby działania na rzecz brd nie dublowały się oraz aby mogły być prowadzone cyklicznie i skutecznie. Nacisk powinien być położony na nadzór prędkości.

5. Działania te powinny być monitorowane. W tym celu powinien zostać powołany zespół monitorujący i koordynujący wszystkie działania na rzecz brd w województwie pomorskim. Zespół ten między innymi powinien inicjować prowadzenie badań zachowań uczestników ruchu drogowego, wdrażanych środków na rzecz brd jak również poszukiwać funduszy na działania brd.

Źródło: Sekretariat PRBRD