



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 r.

SŁOWNIK POJĘĆ¹

WYPADEK DROGOWY

Zdarzenie drogowe, w wyniku którego była osoba zabita lub ranna.

KOLIZJA DROGOWA

Zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne².

ZDARZENIE DROGOWE

Wypadek drogowy lub kolizja drogowa.

ŚMIERTELNA OFIARA WYPADKU

Osoba zmarła na miejscu wypadku drogowego lub w ciągu 30 dni od dnia wypadku drogowego na skutek doznanych w jego wyniku obrażeń ciała.

OFIARA (OSOBA) CIĘŻKO RANNA

Osoba, która doznała uszczerbku na zdrowiu w postaci:

- a) pozbawienia wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zeszpecenia lub zniekształcenia ciała,
- b) innych obrażeń powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

OFIARA (OSOBA) LEKKO RANNA

Osoba, wobec której lekarz lub ratownik medyczny stwierdził, że doznała ona uszczerbku na zdrowiu lub obrażeń innych niż wskazane w definicji ofiary (osoby) ciężko rannej

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

Stosunek liczby wypadków na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą tego wskaźnika jest liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców.

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

Stosunek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą tego wskaźnika jest liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców.

CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

Stosunek liczby ofiar śmiertelnych do liczby wypadków, w których ofiary uczestniczyły. Miarą ciężkości wypadków jest liczba zabitych na 100 wypadków.

GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

Stosunek liczby wypadków na danym obszarze do długości sieci drogowej. Miarą gęstości wypadków jest liczba wypadków na 100 km długości dróg.

¹ Definicje wypadku drogowego, kolizji drogowej, zdarzenia drogowego, śmiertelnej ofiary wypadku, ofiary (osoby) ciężko rannej oraz lekko rannej na podstawie Zarządzenia nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych. Ofiary lekko i ciężko ranne liczone łącznie w dokumencie określa się jako „ofiary ranne”.

² Liczby kolizji podawane w niniejszym opracowaniu, to jedynie kolizje zgłoszone Policji. W Polsce nie ma obowiązku zgłaszania zaistnienia kolizji do Policji.



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

**STAN BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
oraz
działania realizowane
w tym zakresie
w 2015 r.**

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa
00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6

Spis treści

SŁOWNIK POJĘĆ.....	3
WPROWADZENIE	8
POLSKA NA TLE PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ	10
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE W ROKU 2015.....	13
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWACH W ROKU 2015	38
MONITORING ZACHOWAŃ UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO	77
KOSZTY ZDARZEŃ DROGOWYCH	85
KLASYFIKACJA RYZYKA DLA WYBRANYCH RODZAJÓW WYPADKÓW DROGOWYCH NA DROGACH WOJEWÓDZKICH ORAZ DLA OBSZARÓW WOJEWÓDZTW I POWIATÓW.....	87
WYPOSAŻENIE POJAZDÓW W POLSCE W SYSTEMY BEZPIECZEŃSTWA.....	91
DZIAŁANIA Z PROGRAMU REALIZACYJNEGO NA LATA 2015 – 2016	93
INNE DZIAŁANIA MAJĄCE WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO REALIZOWANE W ROKU 2015	105
WSTĘPNA OCENA DOTYCHCZASOWEJ POLITYKI PAŃSTWA W OBSZARZE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO	111
REKOMENDACJE NA PRZYSZŁOŚĆ	113
ZAŁĄCZNIK 1	115
ZAŁĄCZNIK 2	116



Jaki jest stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce? Czy działania podejmowane dotąd w zakresie poprawy tego bezpieczeństwa były właściwe? Co było sukcesem, co porażką, a co zaniechaniem? Każdego roku stawiamy sobie te dramatyczne pytania, bowiem za każdym z tych pytań kryje się troska o to, aby – mówiąc z dużym optymizmem – nikt już nigdy na polskich drogach nie zginął ani nie poniósł żadnej szkody. Z troską i pełną odpowiedzialnością za działania, które podejmujemy w celu poprawy wciąż niezadowolającej sytuacji na drogach przedstawiam Państwu tegoroczny Raport o Stanie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Na wstępie proszę spojrzeć na te alarmujące dane.

Wg danych Komendy Głównej Policji, w latach 2006–2015 w wypadkach drogowych w Polsce zginęło prawie 42 tysięcy osób. Koszty ekonomiczne zdarzeń drogowych tylko w 2014 r. wyniosły ponad 48 mld zł. I choć liczba zabitych i rannych w ostatnich latach spada, co jest efektem głównie wzmocnienia procesów budowy i przebudowy dróg z funduszy europejskich, to liczba ofiar śmiertelnych na 1 mln populacji naszego kraju wciąż należy do jednej z najwyższych i daleko odbiega od średniego poziomu w Unii Europejskiej.

Ostatnie lata pokazały, że rozproszone działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz brak jednolitego systemu współpracy i zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, nie przynoszą oczekiwanych efektów. Te mogłyby być osiągnięte dzięki zharmonizowanym i skorelowanym działaniom wszystkich instytucji i jednostek na poziomie centralnym i regionalnym zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Jak pokazują doświadczenia z lat ubiegłych Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego rozumiana jako instytucja właściwa na poziomie kraju odpowiedzialna za stymulowanie a jednocześnie realizowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego nie była w stanie skutecznie wypełniać tej funkcji.

Niezbędnym dziś staje się więc wsparcie efektywnych działań mających na celu odbudowę systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Koniecznym jest wzmocnienie współpracy instytucji właściwych w tym zakresie. Niezbędnym elementem powinna być również zmiana jakościowa i prawna w nowym podejściu do bezpieczeństwa ruchu na drogach. Wsparcie efektywnych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego jest również uzależnione od odbudowy wzajemnego zaufania i zmiany filozofii wzajemnych stosunków pomiędzy instytucjami wdrażającymi zmiany na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego a wszystkimi uczestnikami ruchu drogowego.

Osiągnięcie przez Polskę zakładanych celów redukcji do roku 2020 tj. liczby zabitych o co najmniej 50% i liczby ciężko rannych o co najmniej 40% w stosunku do roku 2010 wymaga zdynamizowania działań w poszczególnych obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szczególnie istotne w tym zakresie będzie zdynamizowanie działań w zakresie tworzenia bezpiecznej infrastruktury drogowej i organizacji ruchu drogowego, wybaczącej błędy użytkownika a jednocześnie zmniejszającej ryzyko zaistnienia poważnych w skutkach zdarzeń drogowych oraz edukacji zwłaszcza w odniesieniu do niechronionych uczestników ruchu drogowego. Powyższe działania powinny być prowadzone równolegle z procesem działań inwestycyjnych w obszarze nadzoru nad ruchem drogowym oraz ratownictwa drogowego.

Proszę byście Państwo zapoznali się z tym Raportem bardzo wnikliwie. Przygotowany został przez nas z zaangażowaniem wszystkich dostępnych instytucji i środków w celu

analizy i programowania działań na przyszłość. Celem naszym jest z jednej strony pokazanie Państwu aktualnego stanu bezpieczeństwa na polskich drogach, z drugiej zaś strony liczę na życzliwe i konstruktywne uwagi³ co do jego oceny i wniosków, które trzeba z niego wyciągnąć, by osiągnąć ten wymarzony przez nas cel, jakim są Bezpieczne Polskie Drogi.

Andrzej Adamczyk

**Przewodniczący Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Minister Infrastruktury i Budownictwa**

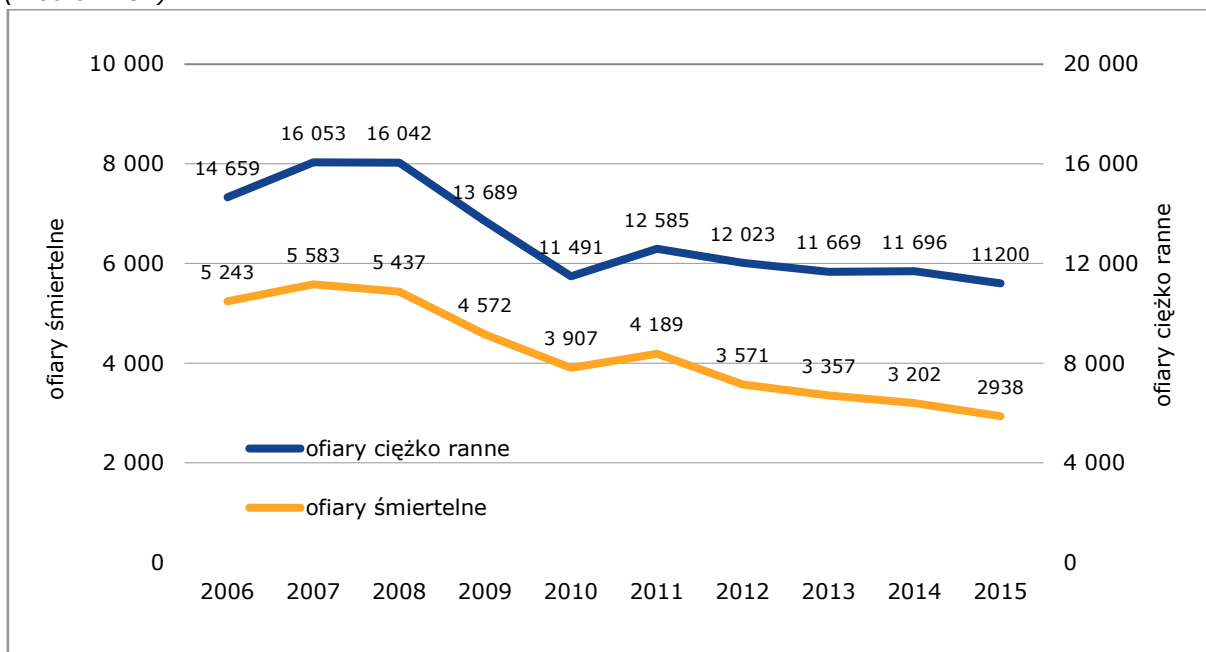
³ Wszelkie uwagi co do zawartości dokumentu oraz inne uwagi i opinie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego można składać bezpośrednio do Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Wprowadzenie

TRENDY

Jak wynika z danych Komendy Głównej Policji, w 2015 rok po raz kolejny odnotowano poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach. W dalszym ciągu wyraźnie zauważalny jest spadek liczby wypadków, ofiar śmiertelnych oraz rannych. Wyraźnie słabszą tendencję spadkową wykazuje natomiast liczba ofiar ciężko rannych.

Rys. Ofiary śmiertelne i ciężko ranne w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2006–2015 (źródło: KGP)



Pomimo ciągłej poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dynamika postępu w tym zakresie jest ciągle zbyt mała. Powoduje to, że ryzyko śmierci na polskich drogach jest wciąż znacznie wyższe niż średnie europejskie.

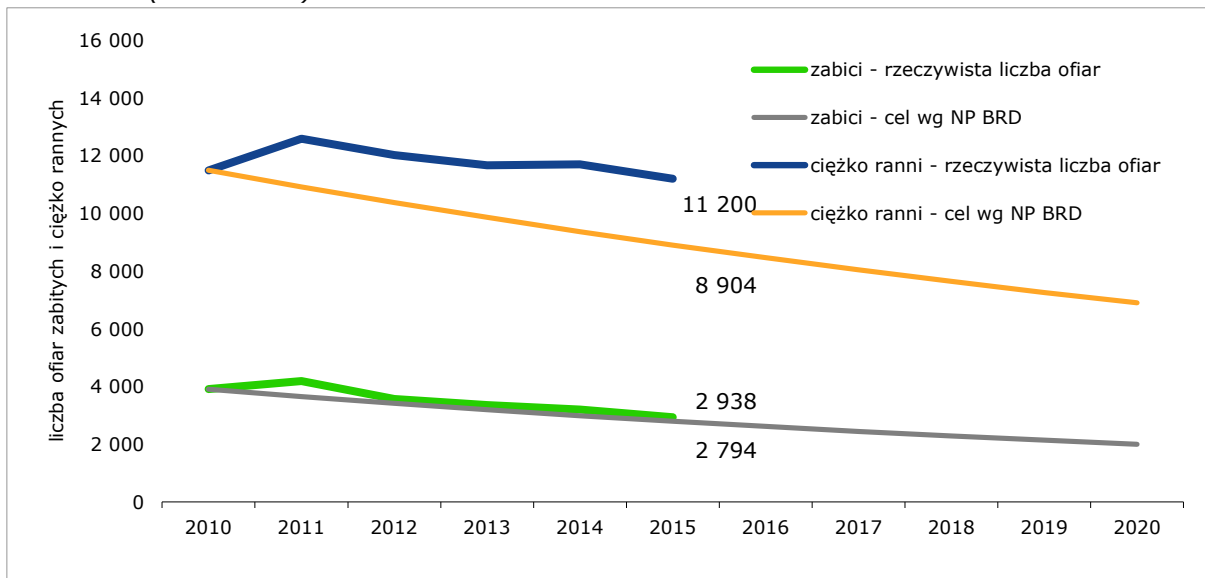
PROGRAMOWANIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020 (NPBRD) zakłada m.in. osiągnięcie w 2020 roku wymiennego celu w postaci nie więcej niż 2 000 ofiar śmiertelnych i 6 900 ciężko rannych. Barometr realizacji celów NPBRD wskazuje, że pomimo pozytywnych trendów i utrzymującej się od kilku lat poprawy bezpieczeństwa liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych nadal odbiega od celów określonych na dany rok w programie. Wielokierunkowe działania na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa na polskich drogach, mimo pozytywnych zmian, nie przyniosły oczekiwanego efektu.

Osiągnięcie przyjętych dla roku 2020 liczb w odniesieniu do ofiar śmiertelnych i ciężko rannych z całą pewnością wymaga dodatkowego zaangażowania na każdym szczeblu administracji rządowej oraz samorządowej. Niezwykle istotne w tym procesie jest dalsze wzmocnienie funkcji zarządzania instytucjonalnego i większego niż dotychczas zaangażowania wszystkich instytucji we wdrażanie NPBRD oraz jego dokumentów

wykonawczych – programów realizacyjnych. Koncentracja na rezultatach, skuteczna koordynacja, sprzyjające ustawodawstwo, długofalowa strategia finansowania, czy stałe monitorowanie i ocena zrealizowanych zadań wydają się być kluczowe dla efektywnego wdrażania skutecznych rozwiązań.

Rys. Barometr realizacji celów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020 (źródło: KGP)



Doświadczenie państw o najniższych wskaźnikach wypadków śmiertelnych (Szwecja, Wielka Brytania) uczy, że długoterminowe programy działań ukierunkowane na osiągnięcie założonych celów ilościowych są bardziej efektywne i produktywnie w sensie kosztów społecznych, niż działania podejmowane doraźnie. We wzorowanym na doświadczeniach zagranicznych NPBRD stosowane jest systemowe, zintegrowane podejście do tematu, obejmujące zestaw działań z zakresu uregulowań prawnych, środków inżynierskich i organizacyjnych, edukacji i ratownictwa. Co najważniejsze realizacja działań w nim określonych wymaga konieczności współpracy specjalistów z wielu dziedzin. Niemniej, mając na uwadze odchylenie od zakładanych celów, konieczna jest precyzyjna ocena dotychczasowo podejmowanych działań w polityce państwa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego i wprowadzenie na jej podstawie ewentualnych korekt, które spowodują „powrót” na ścieżkę realizacji wytyczonych celów.

Kolejne rozdziały dokumentu prezentują opisany wieloma miarami (bezpośrednimi jak i pośrednimi) stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju, działania podejmowane w tym zakresie oraz wstępne wnioski z ewaluacji krajowej polityki w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego i rekomendacje działań na przyszłość.

Polska na tle państw Unii Europejskiej

W celu zaprezentowania sytuacji Polski na tle pozostałych krajów członkowskich UE Sekretariat KRBRD zwrócił się do przedstawicieli ww. o udostępnienie informacji nt. liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w 2015 r. Uzyskane (wstępne) dane zaprezentowano w tabeli i na mapie poniżej.

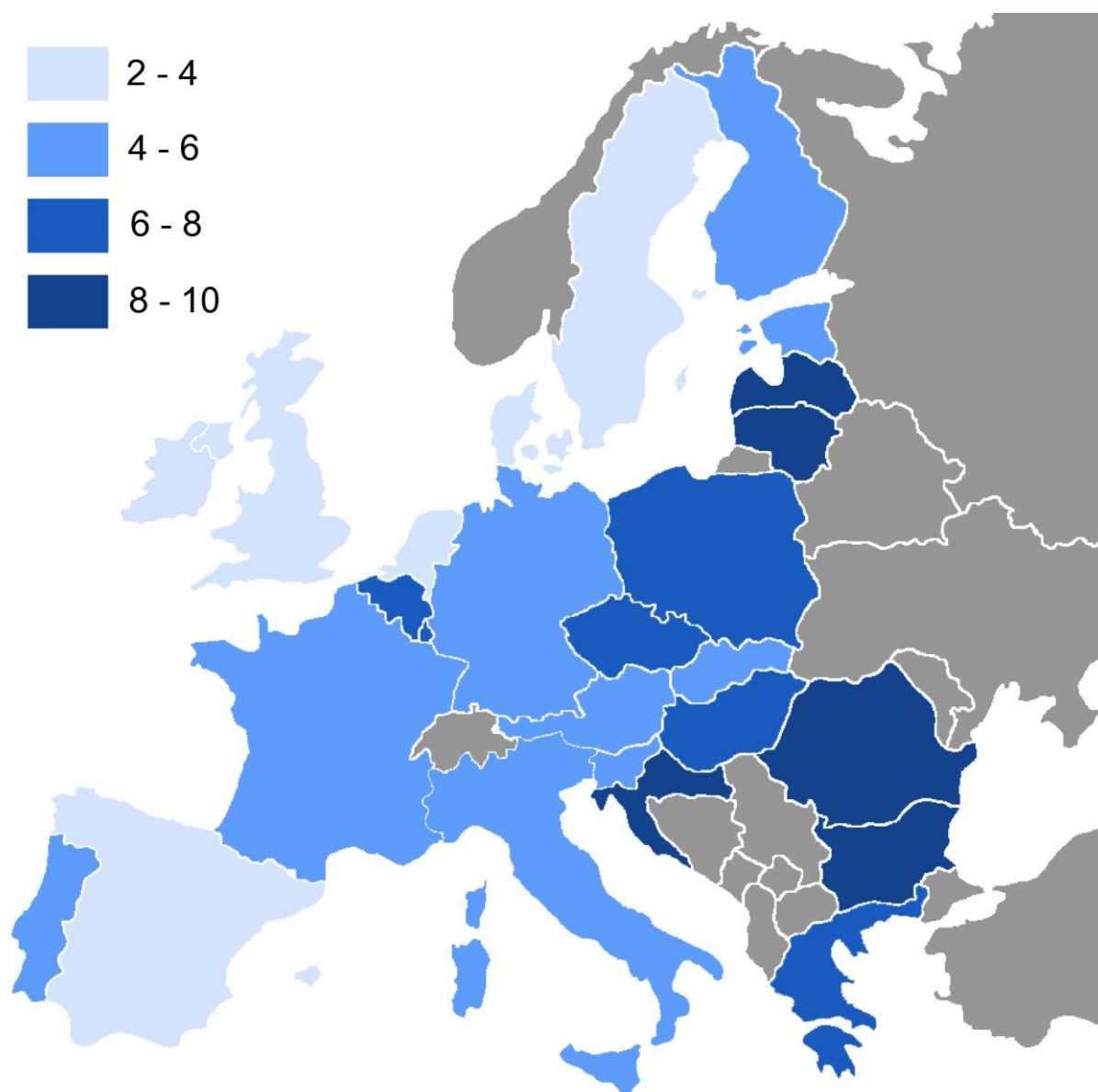
Tabela: Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w latach 2014-2015 w krajach Unii Europejskiej – dane wstępne (źródło: SKRBRD na podstawie informacji uzyskanych od przedstawicieli poszczególnych krajów, dane dot. ludności wykorzystane do obliczenia wskaźnika demograficznego - na podstawie Eurostat, dane dot. liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w 2014 r. – źródło Komisja Europejska)

Kraj	Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w 2014 r.	Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w 2015 r.	Ofiary śmiertelne - zmiana 2015 vs 2014	Wskaźnik demograficzny 2014	Wskaźnik demograficzny 2015	Wskaźnik demograficzny - zmiana 2015 vs 2014
Austria	430	475	+10,5%	5,1	5,5	+8,5%
Belgia	727	755	+3,9%	6,5	6,7	+3,2%
Bułgaria	660	708	+7,3%	9	9,8	+8,0%
Chorwacja	308	348	+13,0%	7,3	8,2	+12,8%
Cypr	45	57	+26,7%	5,2	6,7	+29,4%
Czechy	631	660	+4,6%	6,5	6,3	-3,6%
Dania*	182	182	0,0%	3,2	3,2	+0,5%
Estonia	78	67	-14,1%	5,9	5,1	-13,5%
Finlandia	229	258	+12,7%	4,2	4,7	+12,3%
Francja	3 384	3 464	+2,4%	5,3	5,2	-1,5%
Grecja**	793	793	0,0%	7,3	7,3	+0,5%
Hiszpania*	1 688	1 688	0,0%	3,6	3,6	+1,0%
Holandia**	477	477	0,0%	2,8	2,8	+0,8%
Irlandia	193	166	-14,0%	4,2	3,6	-14,6%
Litwa	267	241	-9,7%	9,1	8,2	-9,3%
Luksemburg	35	36	+2,9%	6,4	6,4	-0,1%
Łotwa*	212	212	0,0%	10,6	10,7	+0,7%
Malta*	10	10	0,0%	2,4	2,3	-3,0%
Niemcy	3 377	3 475	+2,9%	4,2	4,3	+1,9%
Polska	3 202	2 938	-8,2%	8,4	7,6	-9,1%
Portugalia**	638	638	0,0%	6,1	6,1	+0,8%
Rumunia	1 818	1 893	+4,1%	9,1	9,5	+4,7%
Słowacja	259	274	+5,8%	4,8	5,1	+5,3%
Słowenia	108	120	+11,1%	5,2	5,8	+11,9%
Szwecja	270	260	-3,7%	2,8	2,7	-4,7%
Węgry	626	647	+3,4%	6,3	6,6	+4,3%
Wielka Brytania**	1 854	1 854	0,0%	2,9	2,9	-1,3%
Włochy**	3 381	3 381	0,0%	5,6	5,6	-0,7%
UE	25 882	26 077	+0,8%	6,1	6,0	-1,4%

* Dane dot. liczby ofiar śmiertelnych za rok 2014 – brak odpowiedzi.

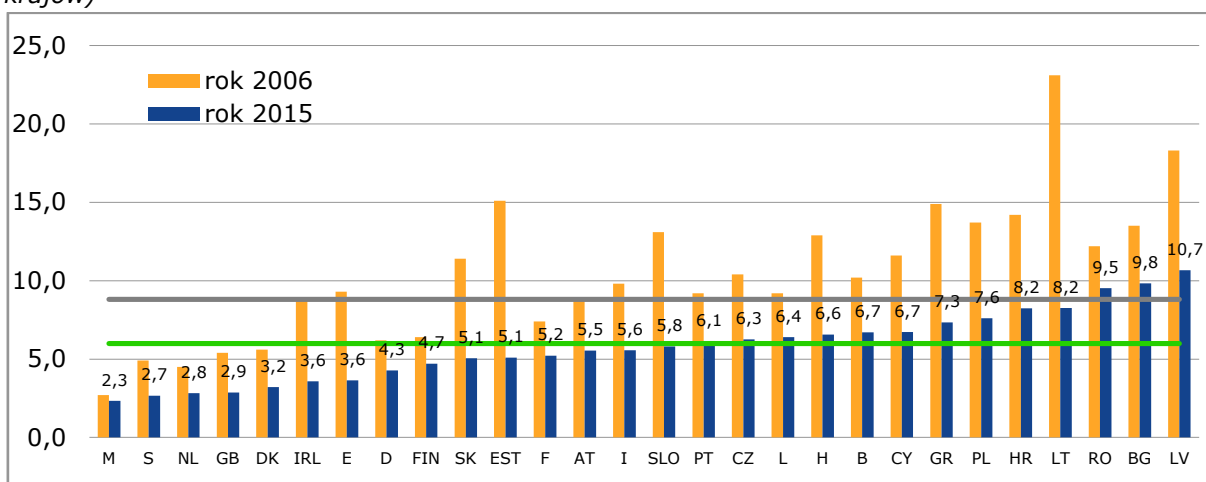
** Dane dot. liczby ofiar śmiertelnych za rok 2014 – brak danych / dane dostępne po I kwartale 2016 r.

Rys. Wskaźnik demograficzny: liczba zabitych/100 tys. mieszkańców w krajach UE w roku 2015
(źródło: SKRBRD na podstawie informacji uzyskanych od przedstawicieli poszczególnych krajów)



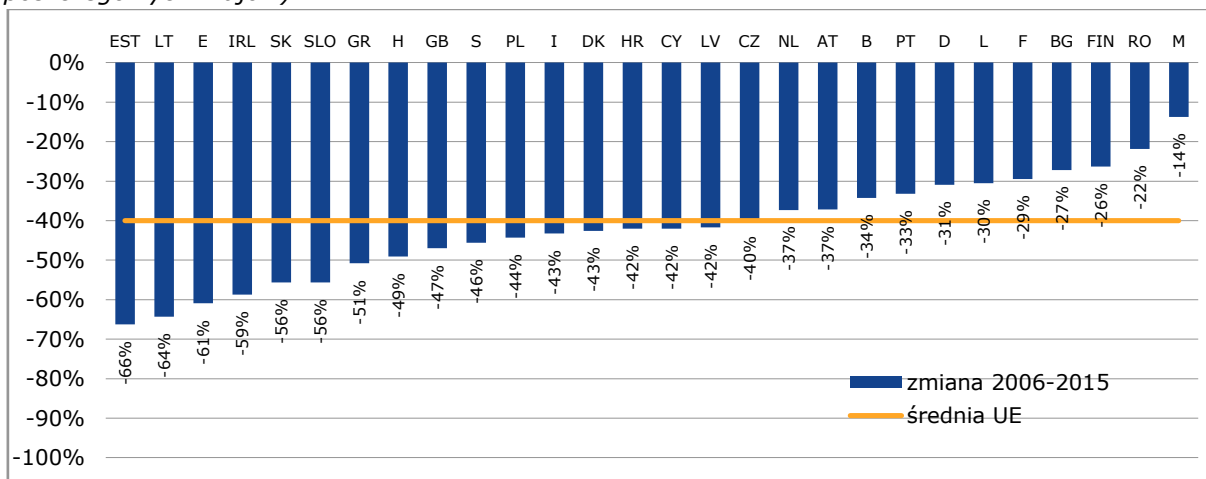
Polska w dalszym ciągu znajduje się wśród państw, w których mieszkańcy narażeni są na najwyższe ryzyko odniesienia ciężkich obrażeń lub śmierci w wyniku wypadku drogowego. Niemniej w ubiegłym roku Polska wg wstępnych danych była jednym z nielicznych krajów, w którym zanotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, a w porównaniu z rokiem 2014 wielkość wskaźnika demograficznego określonego liczbą zabitych/100 tys. mieszkańców uległa dalszemu zmniejszeniu i obecnie wynosi 7,6.

Rys. Wskaźnik demograficzny: liczba zabitych/100 tys. mieszkańców w krajach UE w roku 2006 i 2015 (źródło: SKRBRD na podstawie informacji uzyskanych od przedstawicieli poszczególnych krajów)



Należy podkreślić, iż postęp poczyniony na przestrzeni ostatniej dekady nie może być powodem do pełnej satysfakcji. Porównanie obserwowanego obecnie stanu zagrożenia z sytuacją sprzed dekady (czyli z rokiem 2006), pozwala stwierdzić, iż dynamika pozytywnych zmian w dalszym ciągu oscyluje w okolicach średniej osiągniętej przez kraje UE. Oznacza to, że szybkie dogonienie czołowych pod względem bezpieczeństwa krajów Europy będzie stanowić niezwykle trudne zadanie, wymagające osiągnięcia lub nawet przewyższenia celów przyjętych w NPBRD.

Rys. Zmiana wskaźnika demograficznego: liczba zabitych/100 tys. mieszkańców w krajach UE w roku 2006 i 2015 (źródło: SKRBRD na podstawie informacji uzyskanych od przedstawicieli poszczególnych krajów)



Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w roku 2015

Dane dot. wypadków i ich skutków prezentowane w niniejszym rozdziale oparto o System Ewidencji Wypadków i Kolizji prowadzony przez Komendę Główną Policji, na podstawie których można określić występujące tendencje, których znajomość jest niezbędna przy ogólnej ocenie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju. Aby dać lepszy obraz sytuacji w kolejnych rozdziałach zaprezentowano wyniki z badań i analiz dot. zachowań uczestników ruchu drogowego, oceny ryzyka bycia ofiarą wypadku drogowego czy konsekwencji społeczno-ekonomicznych wypadków drogowych.

Informacje podstawowe



POLSKA

Liczba mieszkańców

38 478,6 tys.

Powierzchnia

312 679 km²

Długość dróg publicznych

417 026 km

Zarejestrowane pojazdy⁴

26 472,0 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII ⁵			STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	19 293 km	● 4,6%		
wojewódzkie	28 593 km	● 6,9%		
powiatowe	125 330 km	● 30,1%		
gminne	243 810 km	● 58,5%		
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	32 967	↘↘-5,7%		
zabici	2 938	↘↘-8,2%		
ranni	39 778	↘↘-6,5%		
ciężko ranni	11 200	↘-4,2%		
kolizje	362 265	↗+4,1%		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

⁴ Pojazdy samochodowe i ciągniki, GUS, Bank Danych Lokalnych, stan na koniec 2014 r.

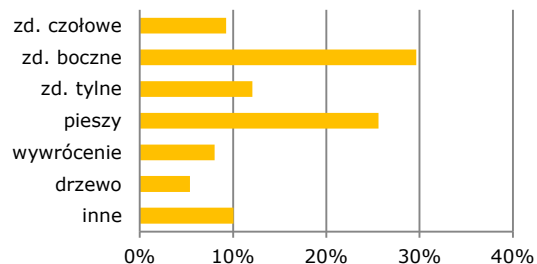
⁵ Transport, wyniki działalności w 2014 r. – suplement, GUS, 2015 r.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA

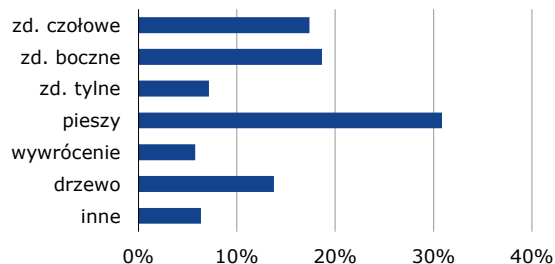
Wskaźnik demograficzny I	wypadki / 100 tys. mieszk.	85,7
Wskaźnik demograficzny II	zabici / 100 tys. mieszk.	7,6
Ciężkość wypadków	zabici / 100 wypadków	8,9
Gęstość wypadków	wypadków / 100 km	7,9

RODZAJE WYPADKÓW

STRUKTURA WYPADKÓW



STRUKTURA ZABITYCH



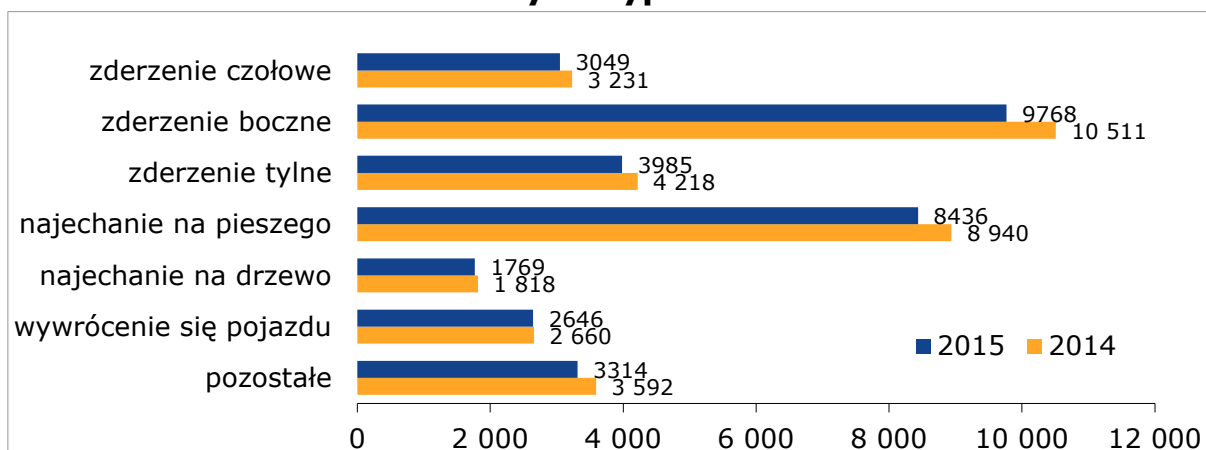
UDZIAŁ WYPADKÓW

	2014	2015
Z udziałem pieszych	25,6%	26,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością	21,8%	20,6%
Spowodowanych przez młodych ⁶ kierowców	17,3%	16,9%
Z udziałem rowerzystów	13,9%	14,1%
Z udziałem nietrzeźwych	10,1%	9,5%
Z udziałem motocyklistów	6,9%	6,5%
W wyniku najechania na drzewo	5,2%	5,4%

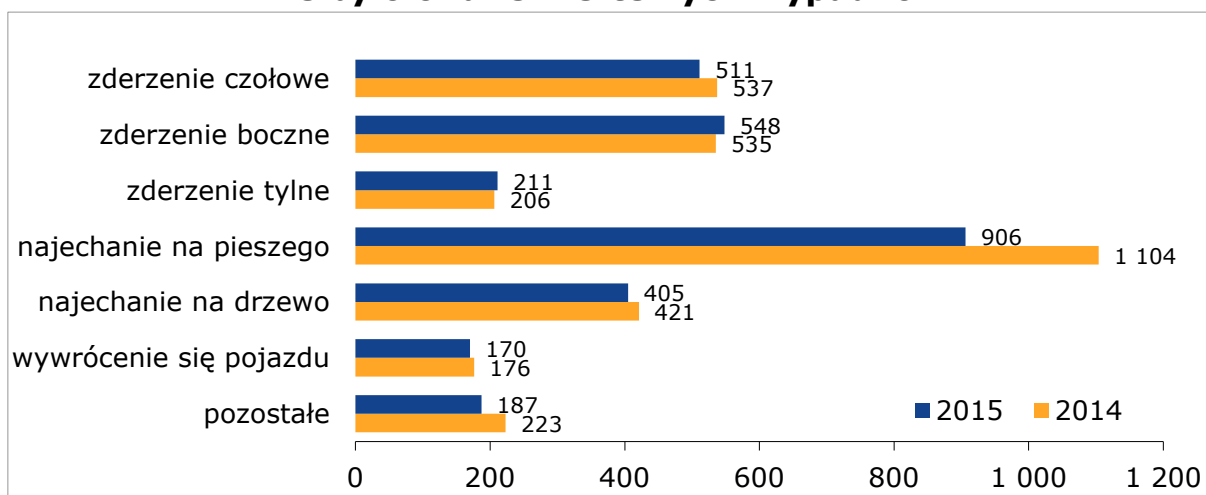
⁶ W wieku 18-24 lat

Rodzaje wypadków

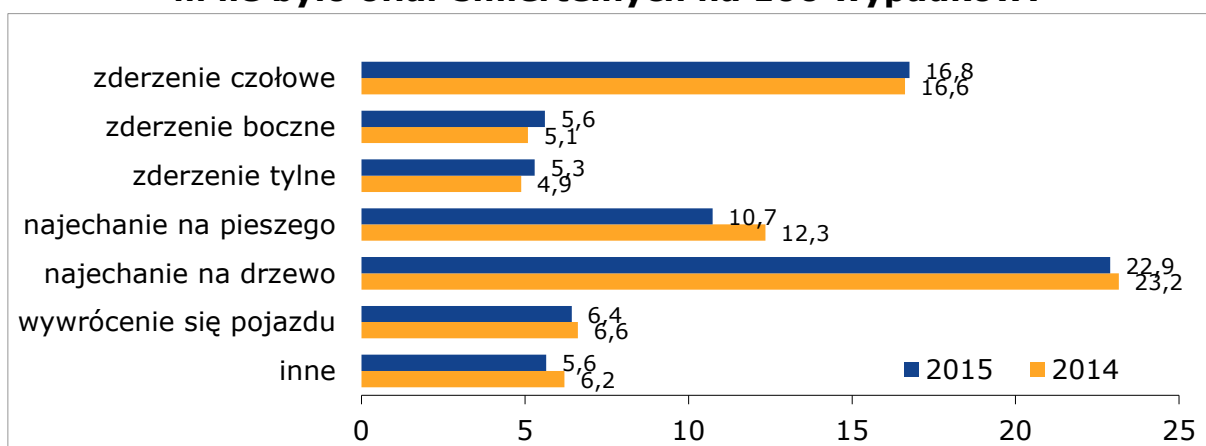
...ile było wypadków?



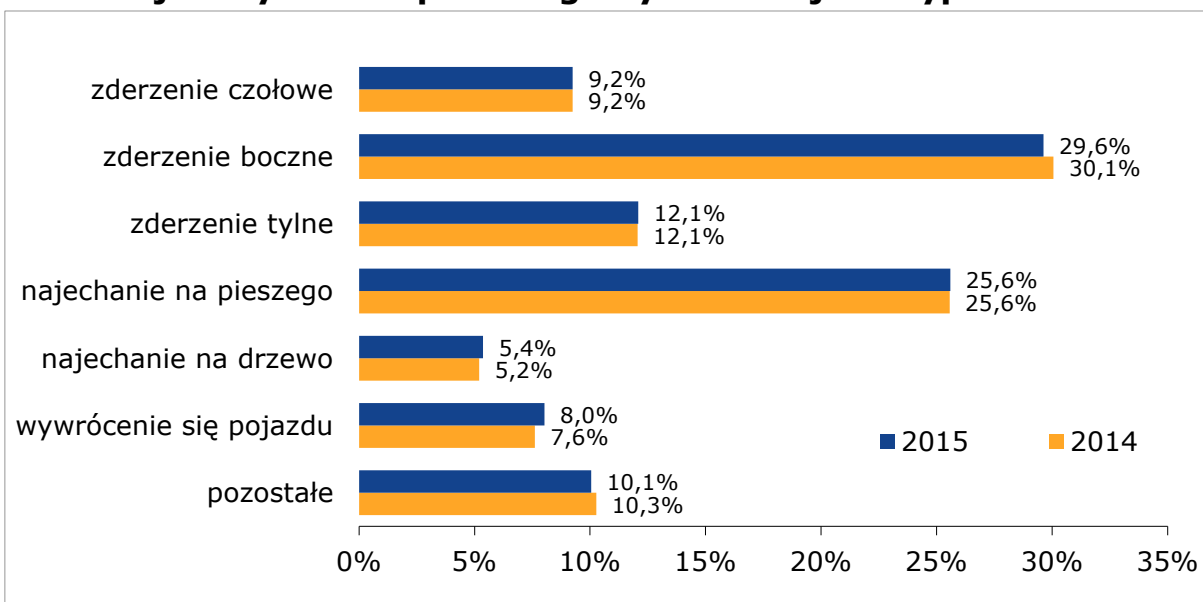
...ile było ofiar śmiertelnych wypadków ?



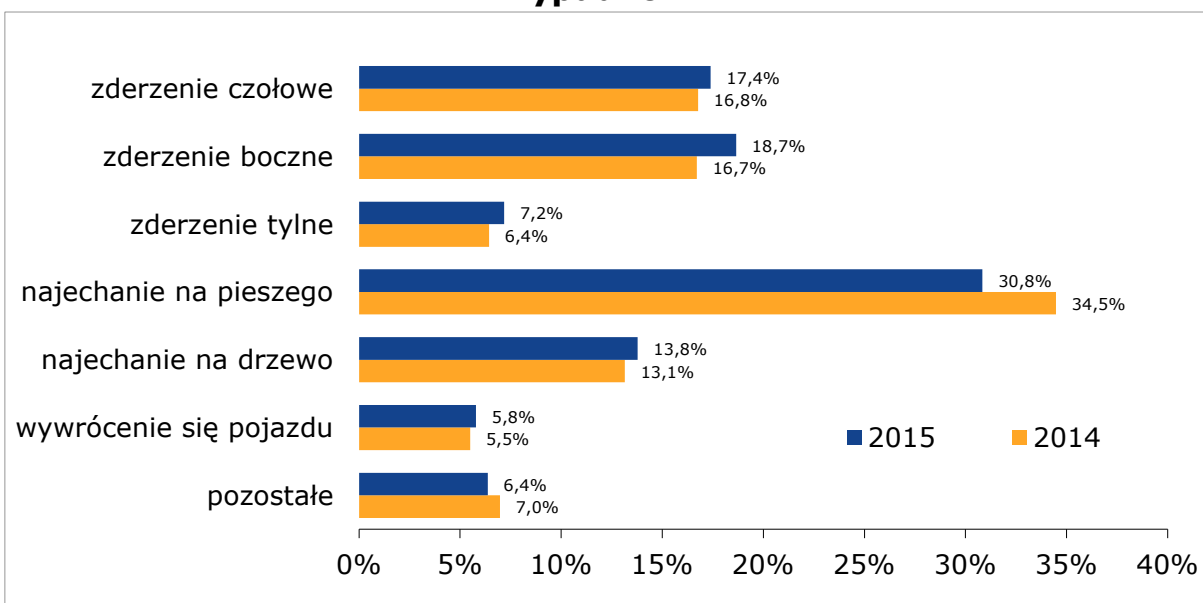
... ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



... jaki był udział poszczególnych rodzajów wypadków?

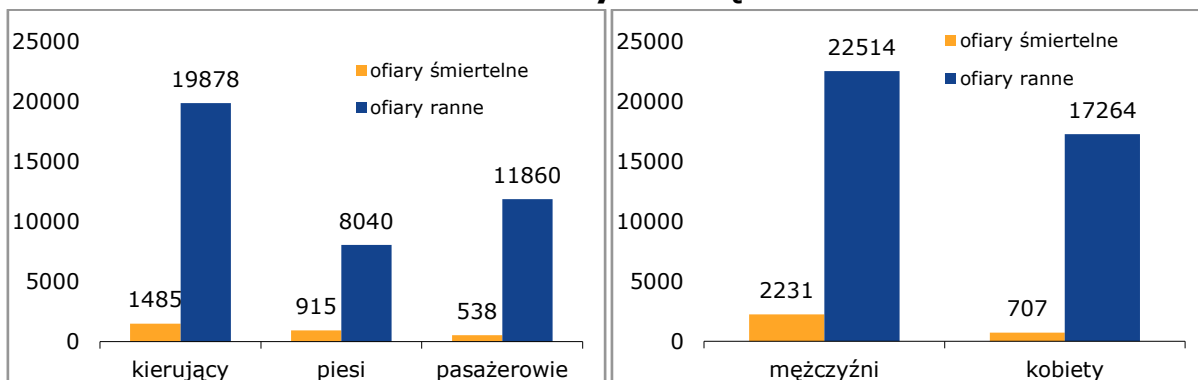


... jaki był udział ofiar śmiertelnych w poszczególnych rodzajach wypadków?

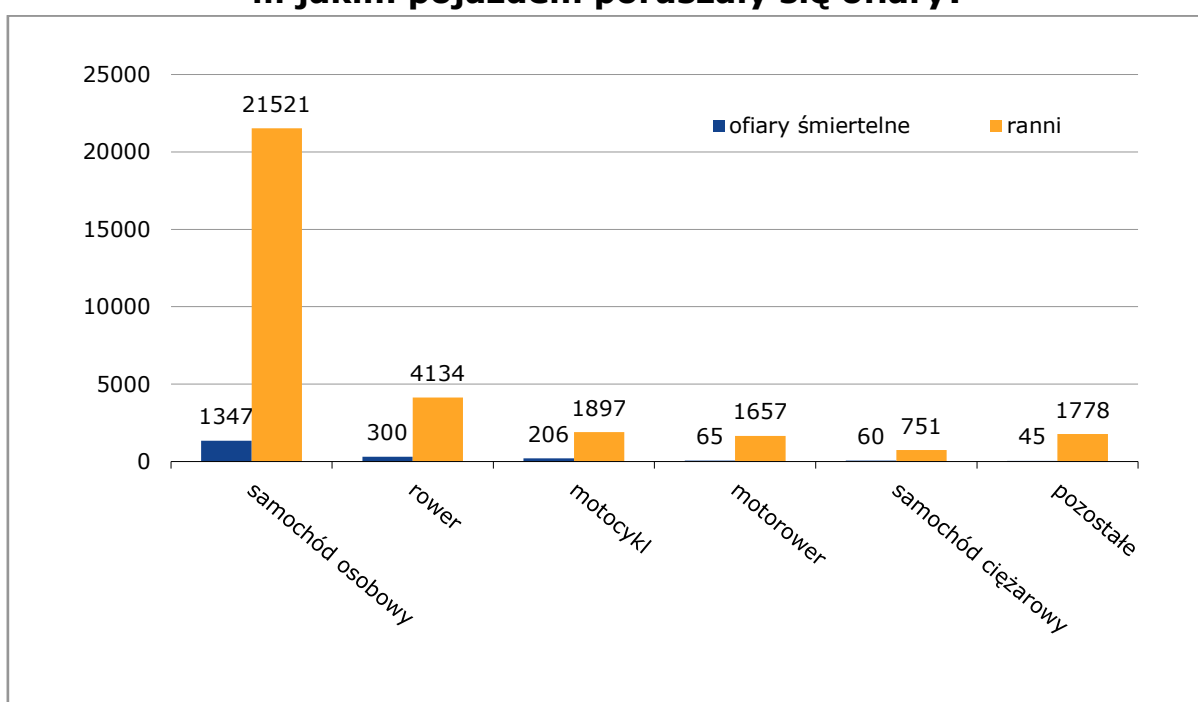


Ofiary i sprawcy wypadków

... kto był ofiarą?



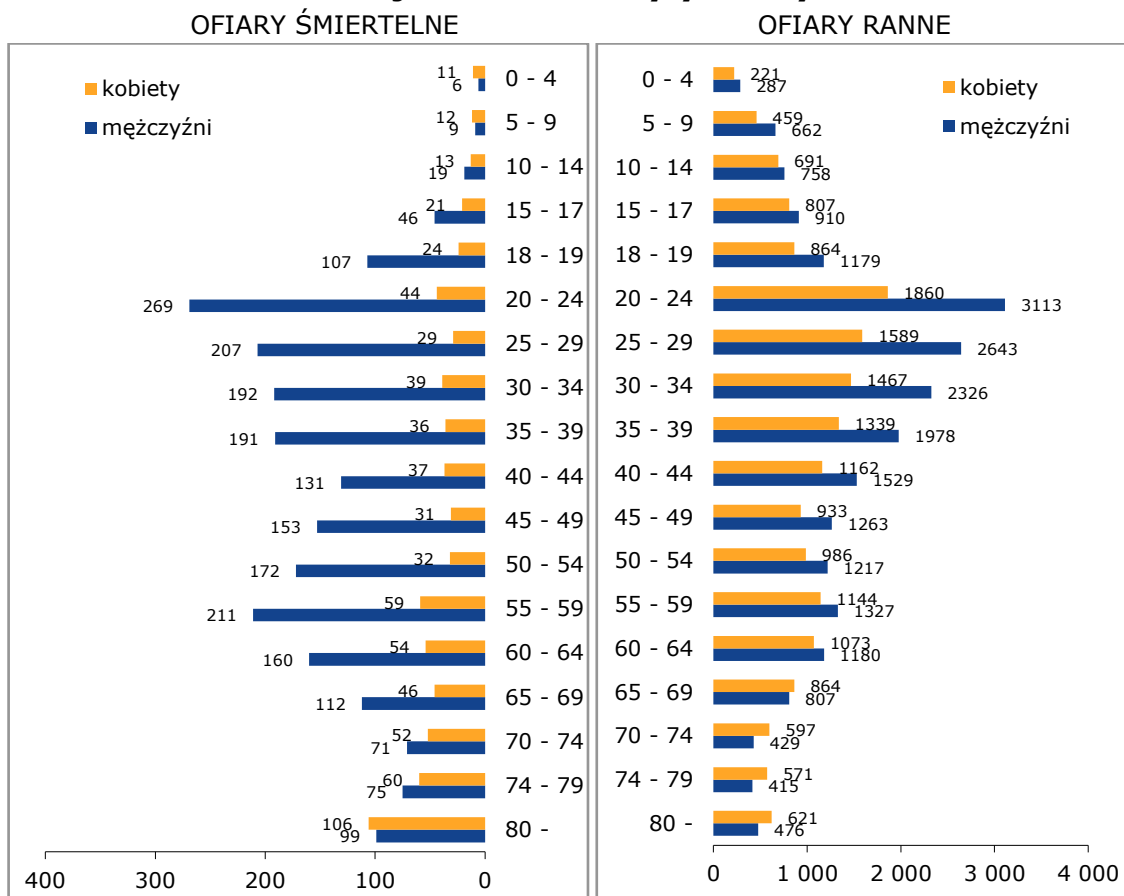
... jakim pojazdem poruszały się ofiary?



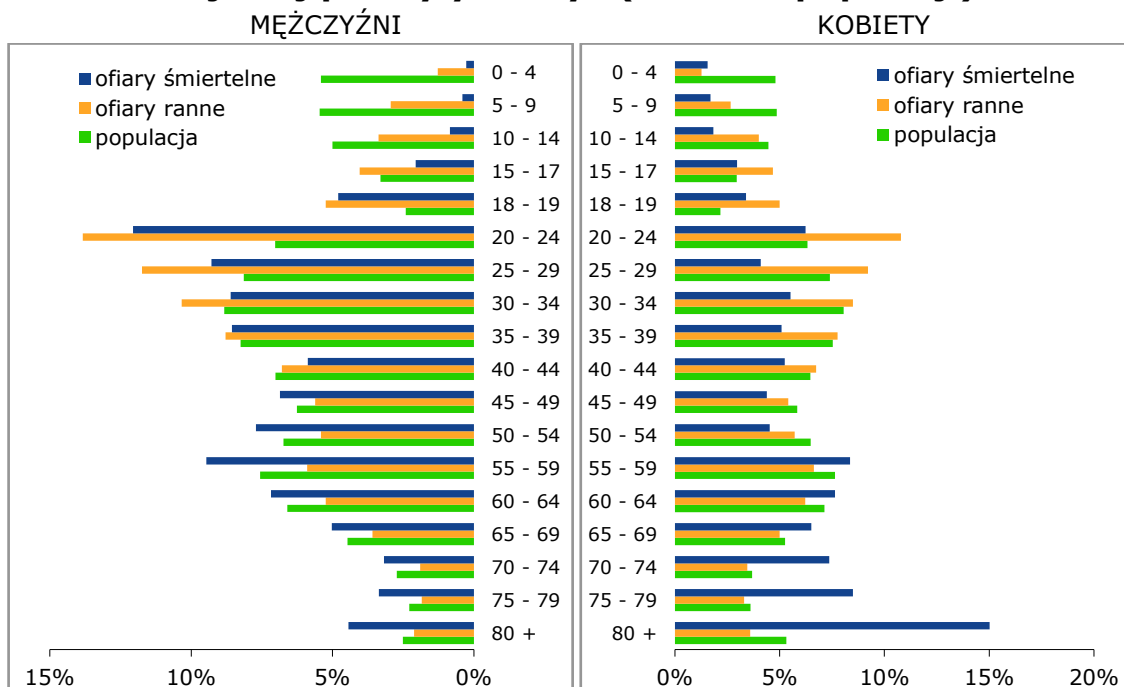
POJAZDY „Z KIEROWNICĄ PO PRAWEJ STRONIE”

W sierpniu ub. roku weszły w życie przepisy umożliwiające rejestrację pojazdów „z kierownicą po prawej stronie”. Od 20 sierpnia 2015 r., tj. od dnia rozpoczęcia gromadzenia danych w SEWiK w przedmiotowym zakresie miało miejsce 11 wypadków z udziałem tych pojazdów zginęły w nich 2 osoby a 16 zostało rannych. Ponadto pojazdy te brały udział w 133 kolizjach. Kierujący pojazdami „z kierownicą po prawej stronie” spowodowali 4 wypadki, w których zginęły 2 osoby a 11 zostało rannych oraz spowodowali 83 kolizje. Wnioski dot. zagrożenia w ruchu drogowym na polskich drogach ww. pojazdów możliwe będą do określenia dopiero w dłuższej perspektywie czasowej przy uwzględnieniu udziału tego typu pojazdów w ruchu drogowym.

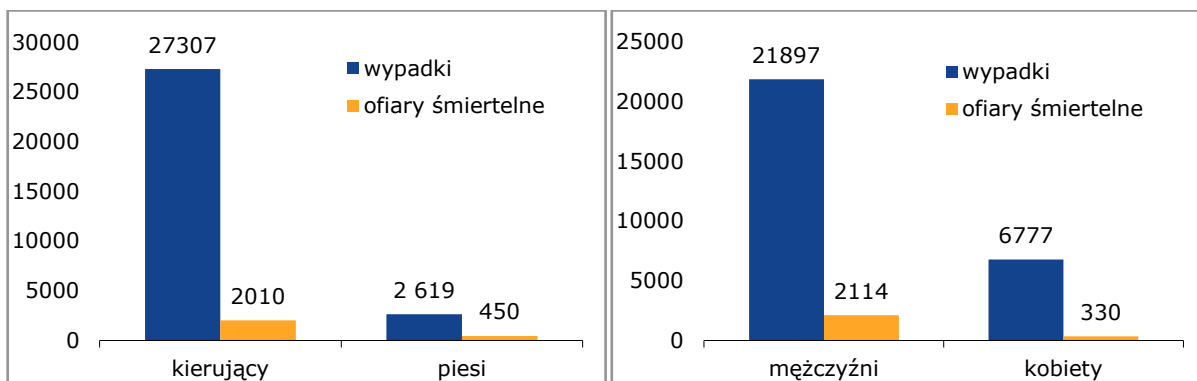
... w jakim wieku były ofiary?



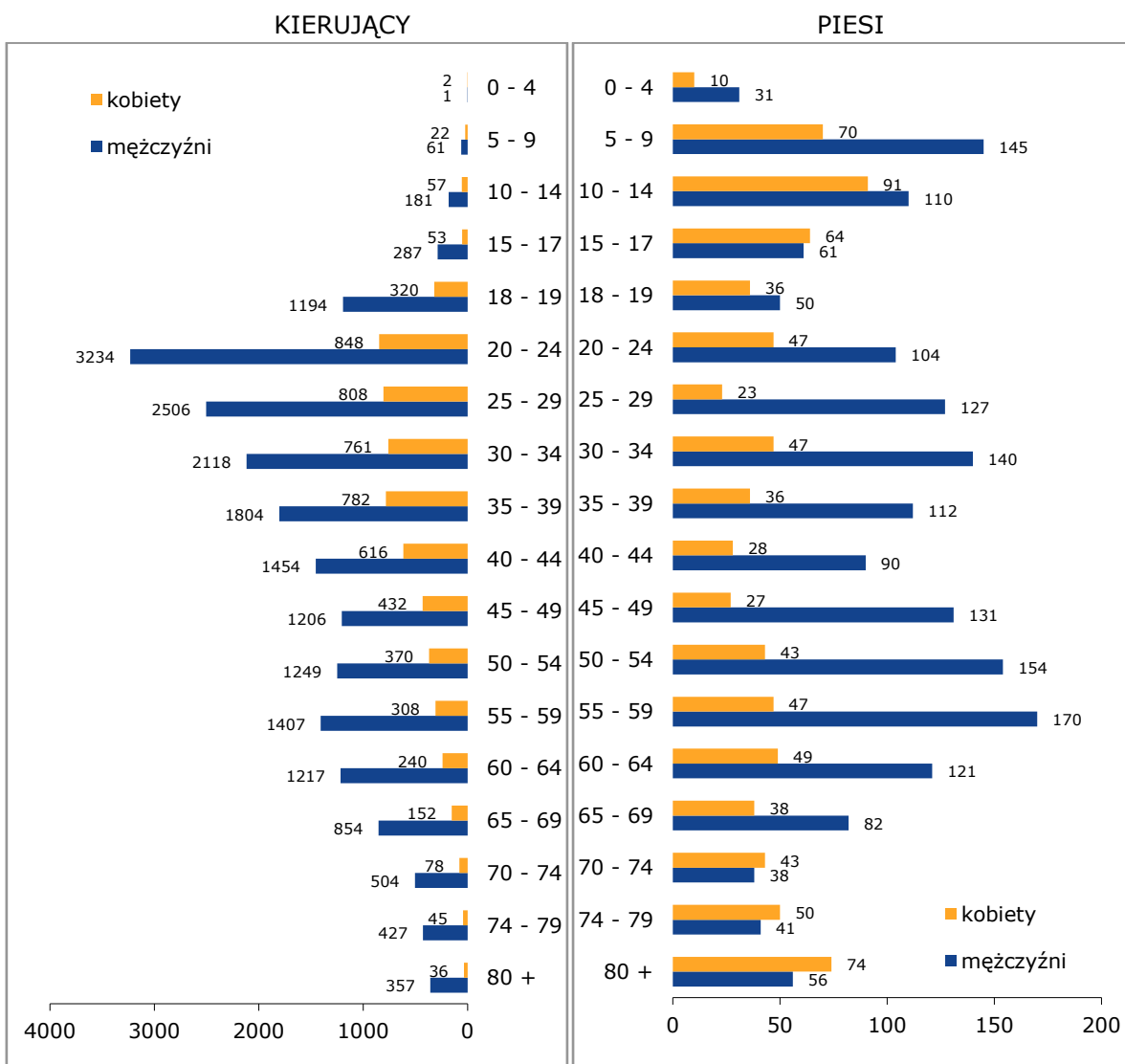
... jakiej płci były ofiary? (udział w populacji)



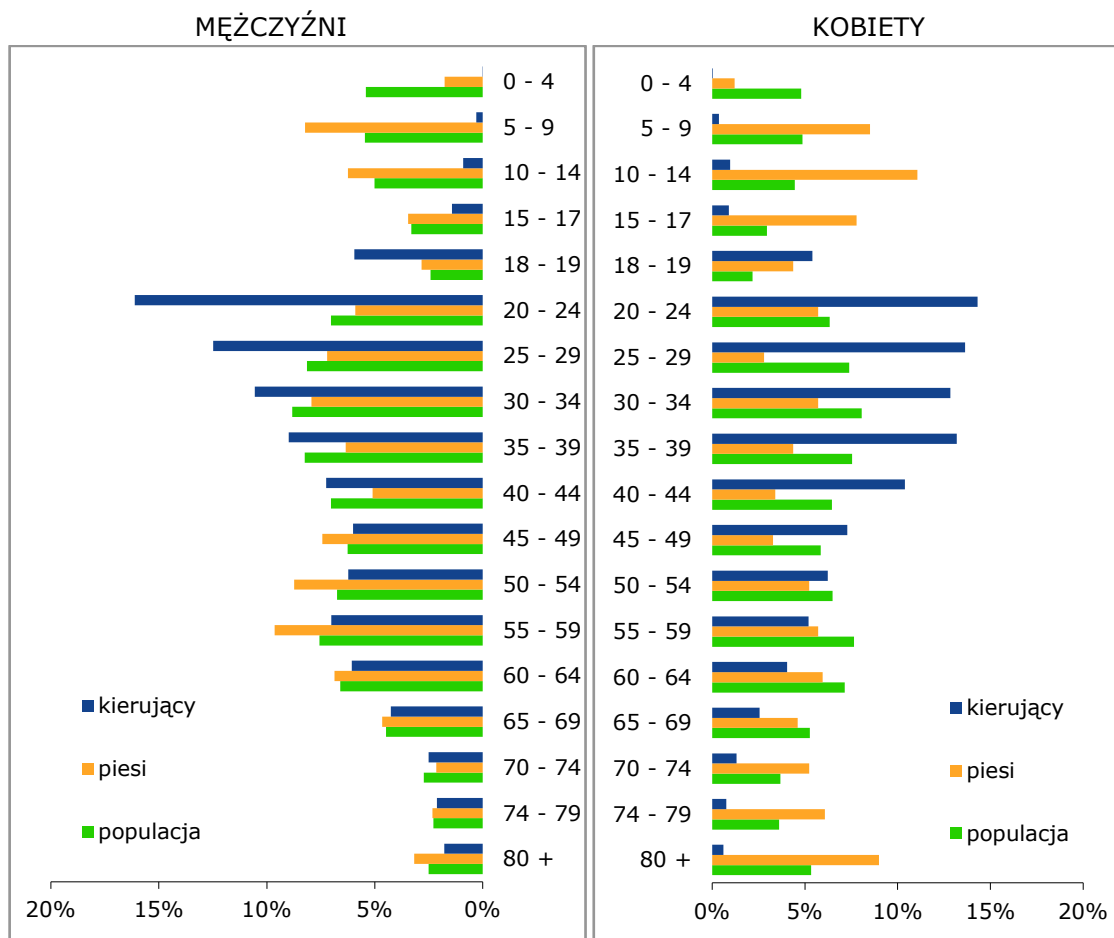
... kto był sprawcą?



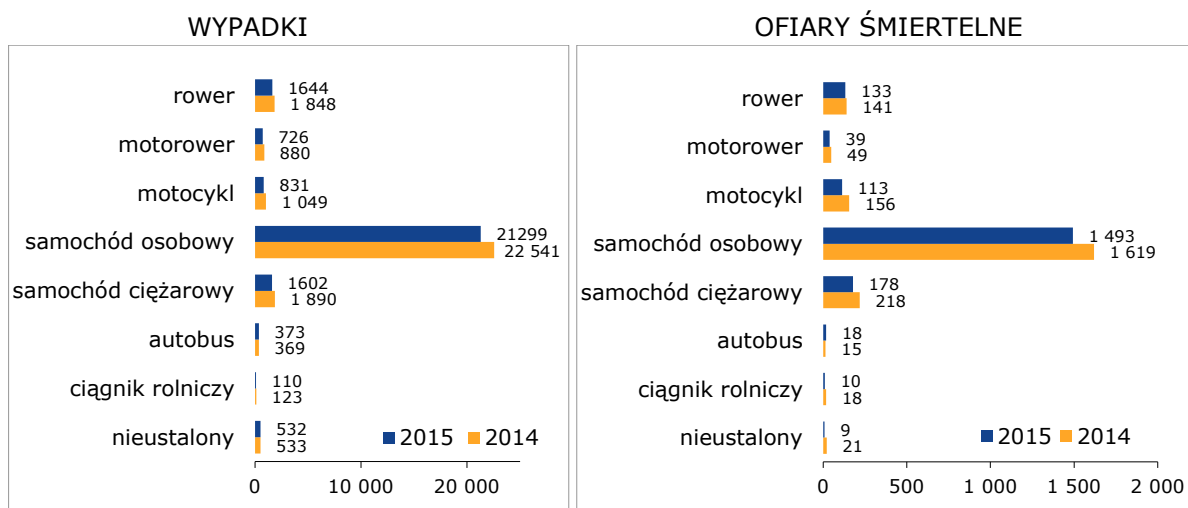
... w jakim wieku byli sprawcy?



... jakiej płci byli sprawcy? (udział w populacji - kierujący)



... jakim pojazdem się poruszali?

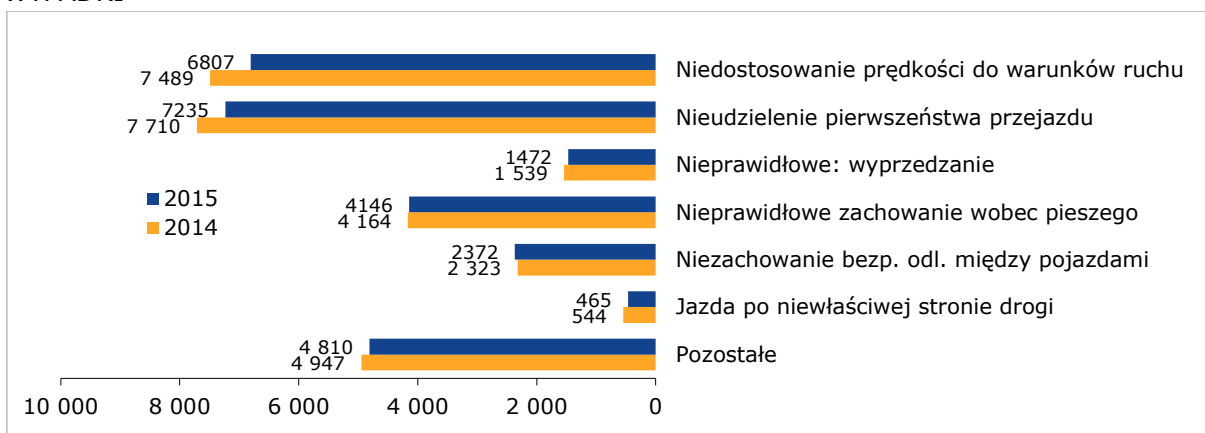


*w kategorii „motocykl” nie wliczono motocykli innych oraz motocykli o poj. do 125 cm³, dla których dane były rejestrowane od listopada 2015 r. Kierujący tymi pojazdami spowodowali odpowiednio 18 i 6 wypadków, w których zginęło odpowiednio 0 i 1 osoba.

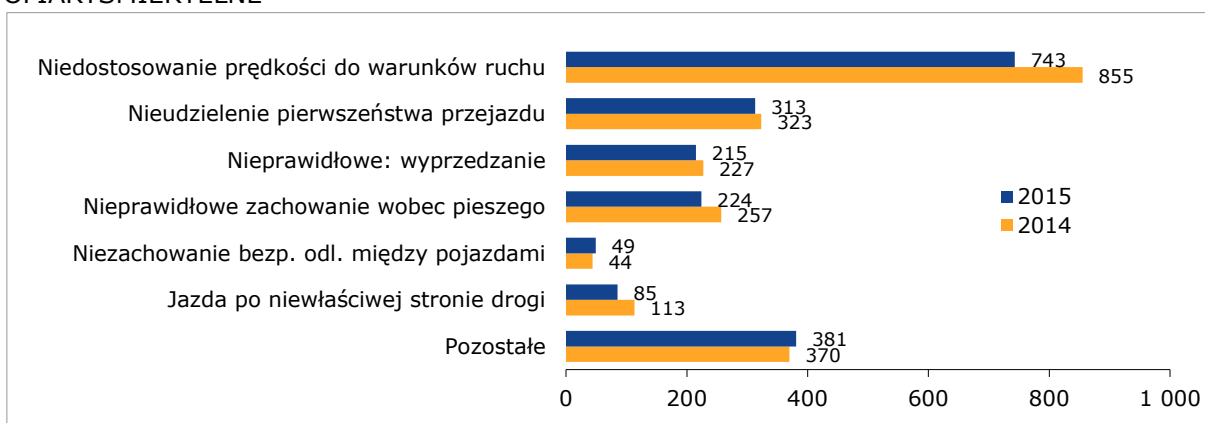
Okoliczności wypadków

... jakie było zachowanie kierującego?

WYPADKI

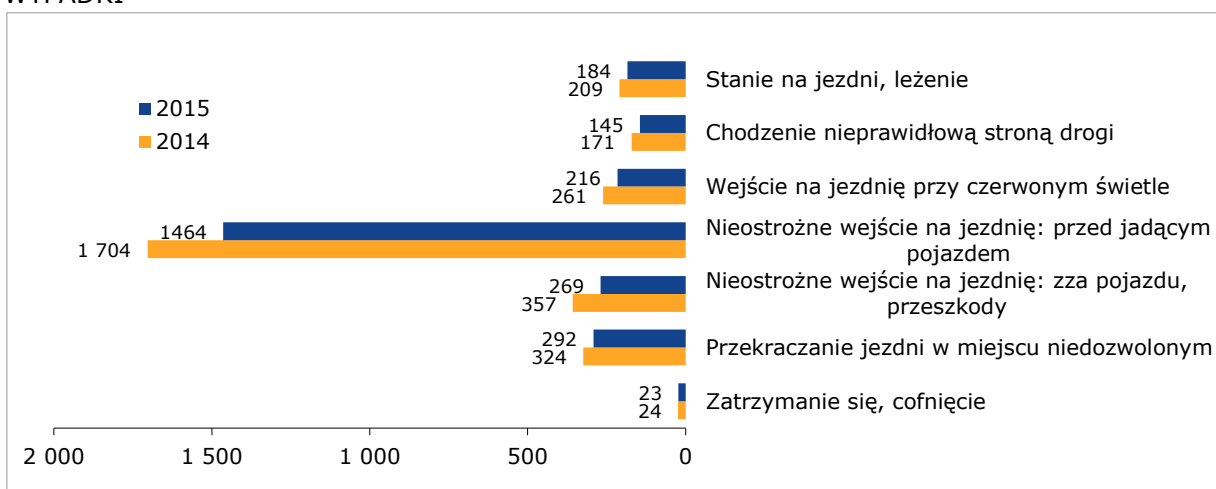


OFIARY ŚMIERTELNE

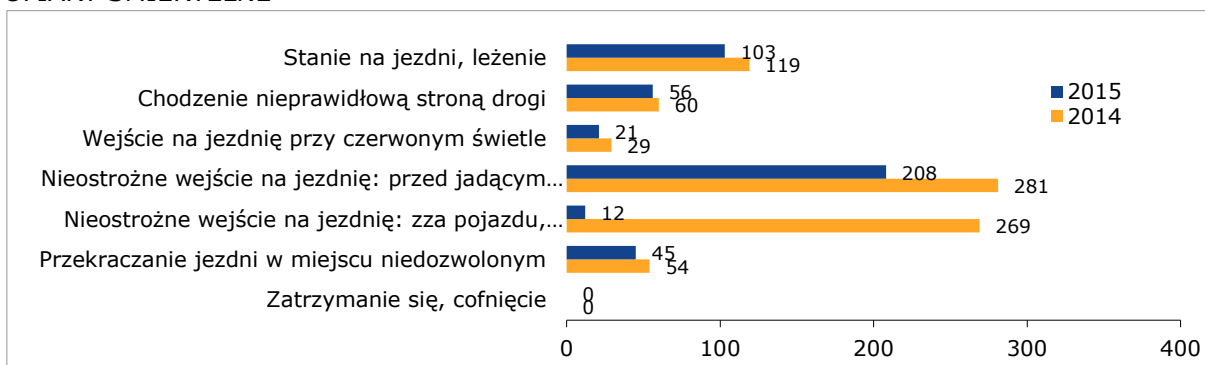


... jakie było zachowanie pieszego?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE

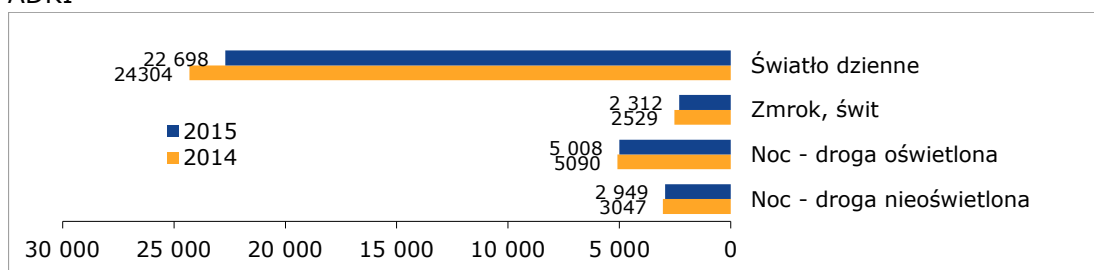


... ile było wypadków z udziałem nietrzeźwych oraz jakie były ich konsekwencje ?

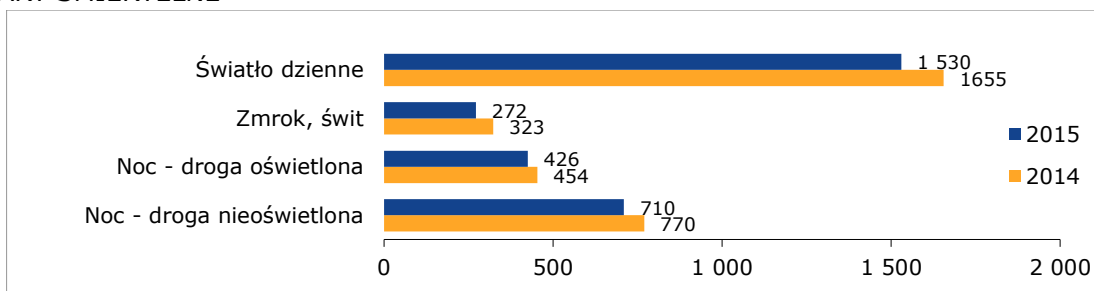
W 2015 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg uczestniczyli w **3 128** wypadkach drogowych, z czego spowodowali **2 211** wypadków, w których zginęło **318** osób, a **2 535** osób zostało rannych. Najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowili kierujący pojazdami, którzy spowodowali **1 575** wypadków, w których zginęło **218** osób, a ranne zostały **1 973** osoby. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami, nietrzeźwi stanowili 5,8%. W porównaniu do roku ubiegłego zmniejszyła się liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących o 263 (-14,3%), zginęło mniej osób o 38 (-14,8%) oraz zanotowano mniej rannych o 340 osób (-14,7%).

... przy jakim oświetleniu?

WYPADKI

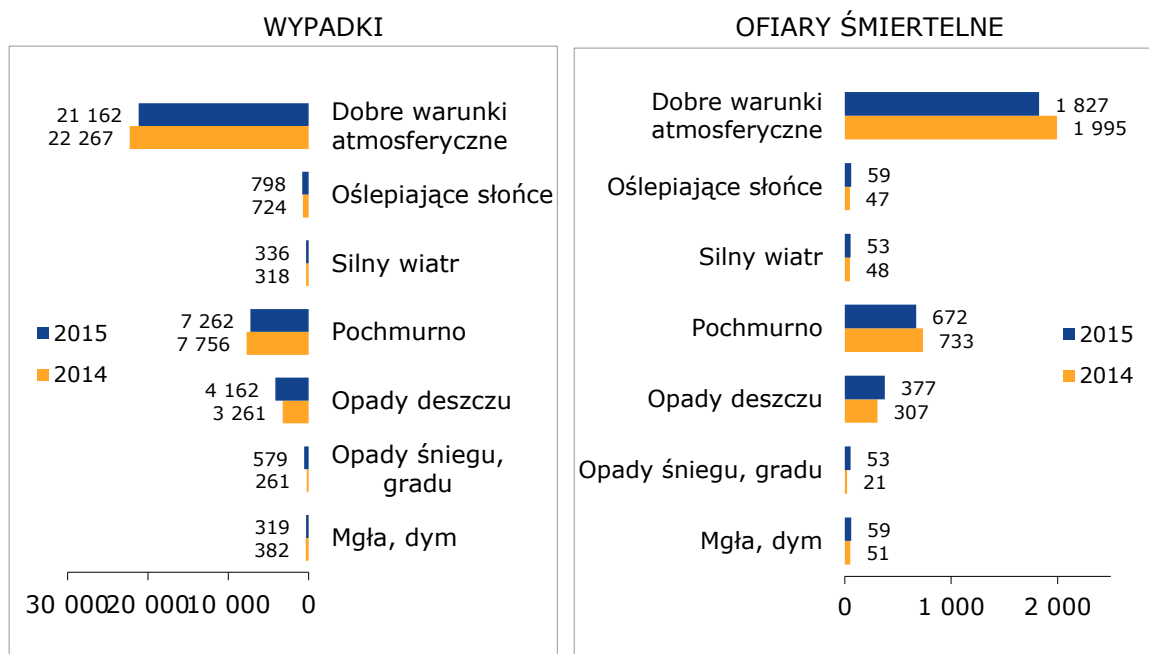


OFIARY ŚMIERTELNE



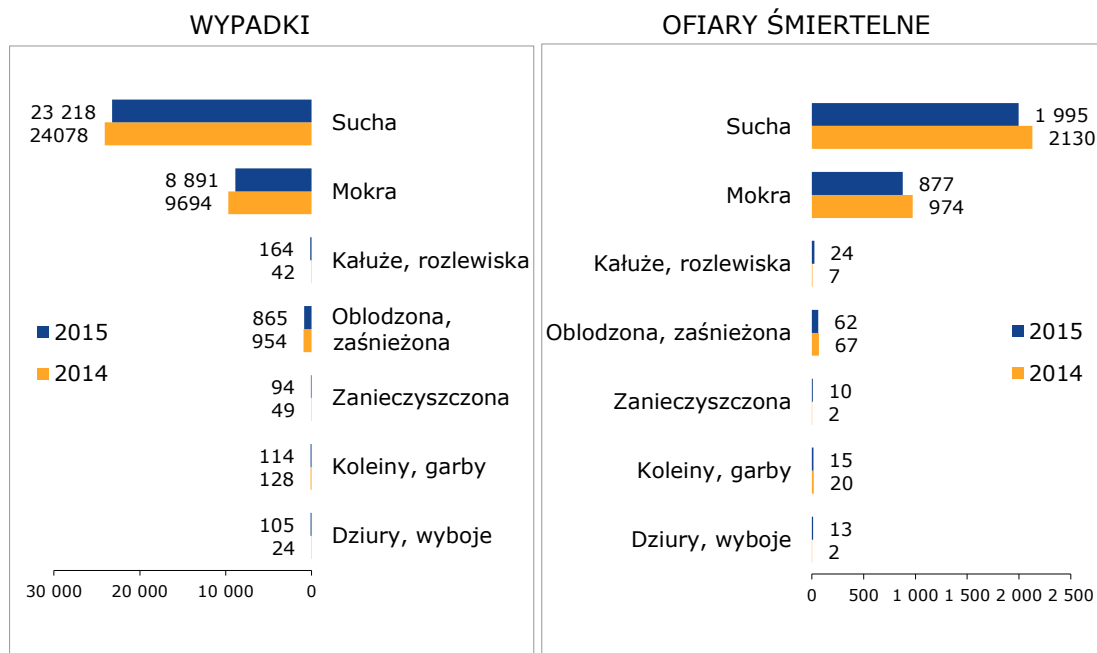
... podczas jakiej pogody?

W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.



... na jakiej nawierzchni?

W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.



Miejsca powstawania wypadków

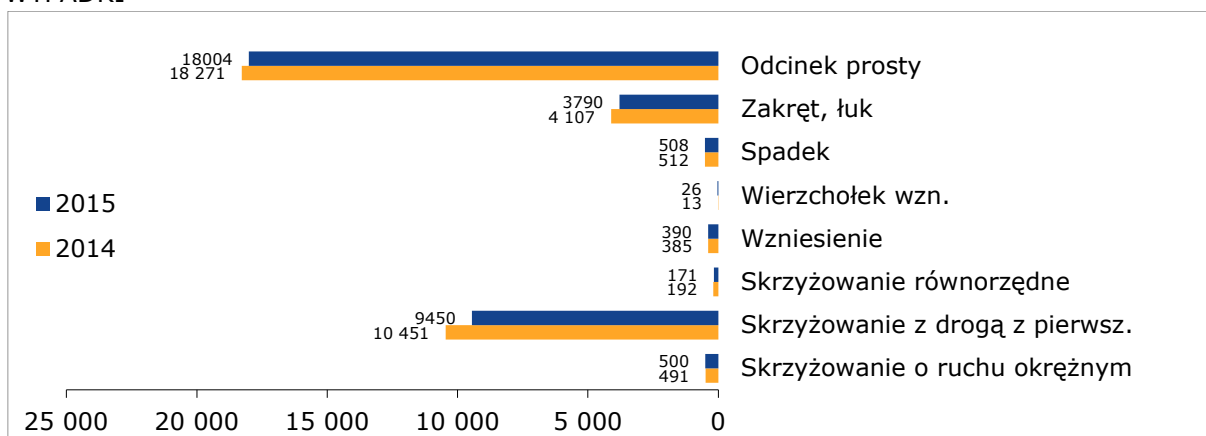
... na jakim obszarze?

Obszar	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ofiary ranne		Ciężkość wypadku (ofiar śmiert. / 100 wypadków)
	ogółem	%	ogółem	%	ogółem	%	
Zabudowany	23 658	71,8	1 248	42,5	27 431	69,0	5,3
Niezabudowany	9 309	28,2	1 690	57,5	12 347	31,0	18,2
O g ó ł e m	32 967	100,0	2 938	100,0	39 778	100,0	8,9

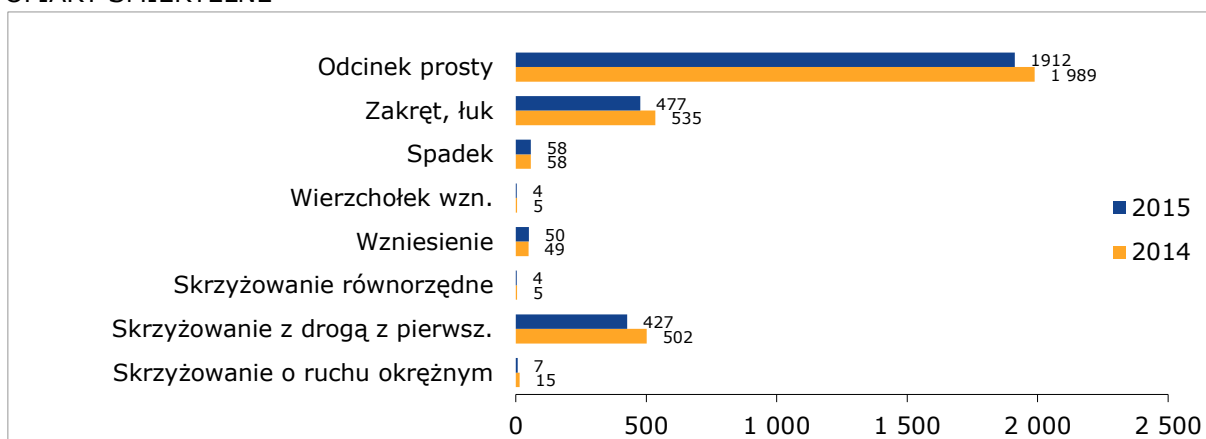
... na jakim odcinku drogi?

W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

WYPADKI

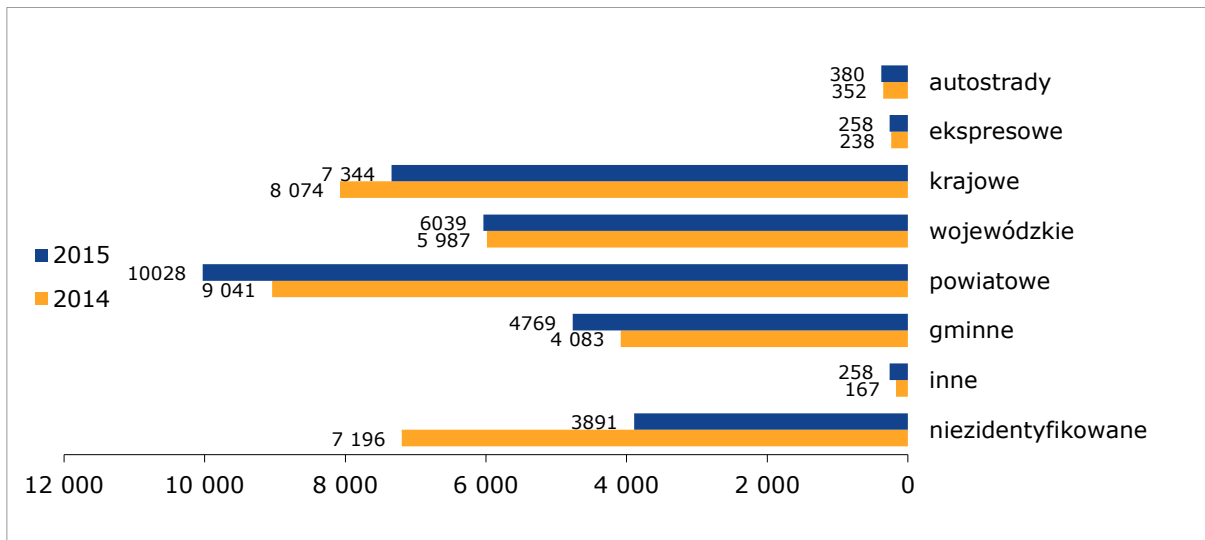


OFIARY ŚMIERTELNE

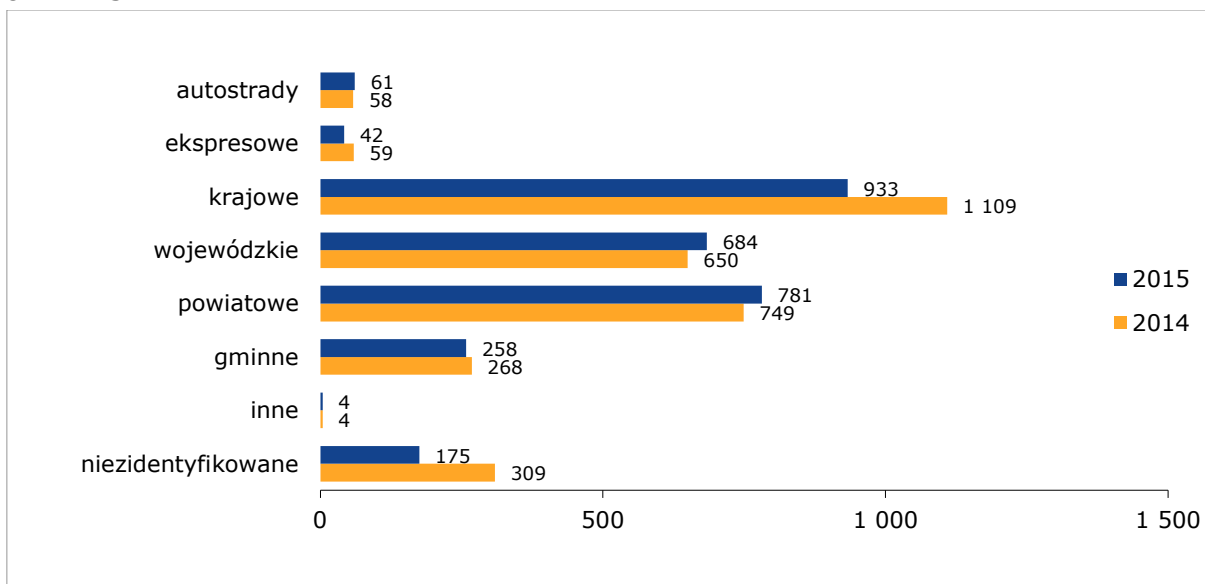


... na drodze jakiej kategorii?

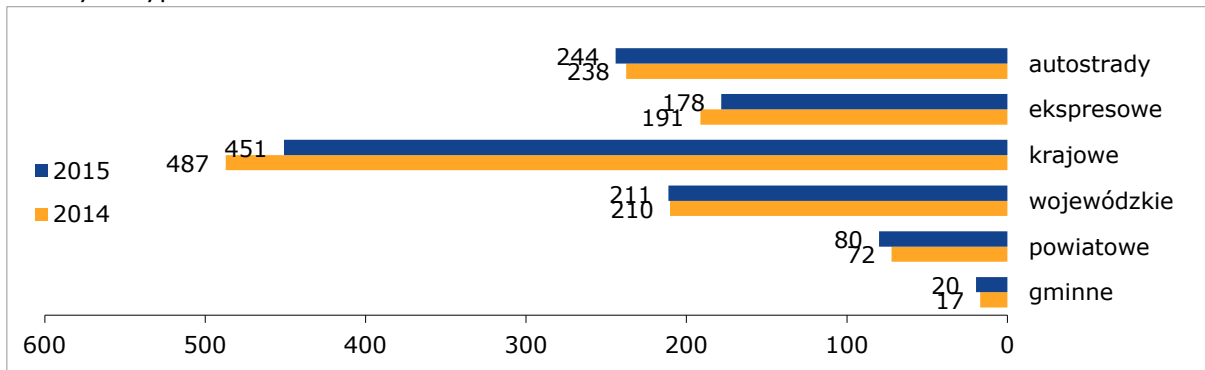
WYPADKI



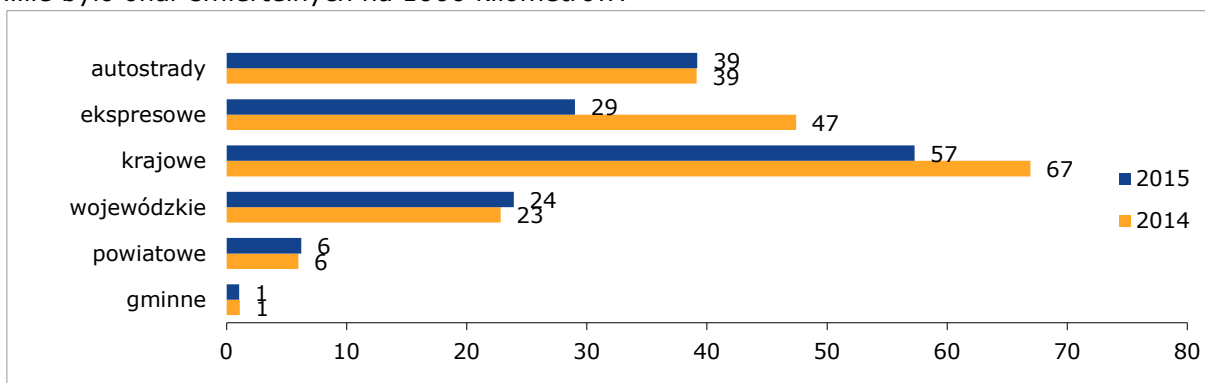
OFIARY ŚMIERTELNE



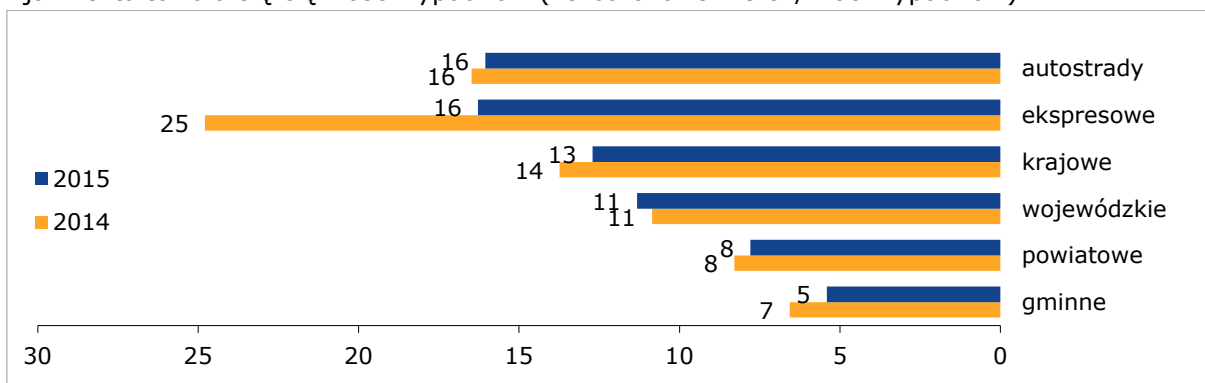
...ile było wypadków na 1000 kilometrów?



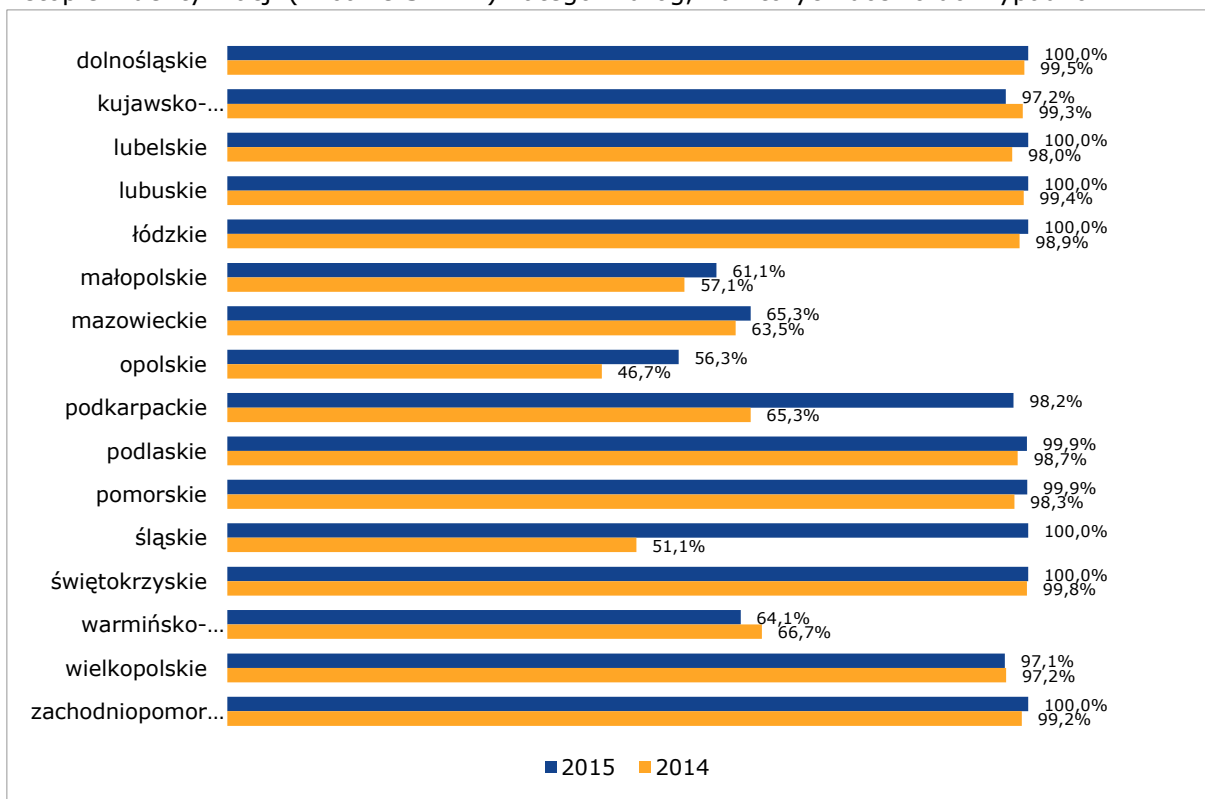
...ile było ofiar śmiertelnych na 1000 kilometrów?



...jak kształtowała się ciężkość wypadków (liczba ofiar śmiert. / 100 wypadków)?



...stopień identyfikacji (w bazie SEWiK) kategorii dróg, na których doszło do wypadków

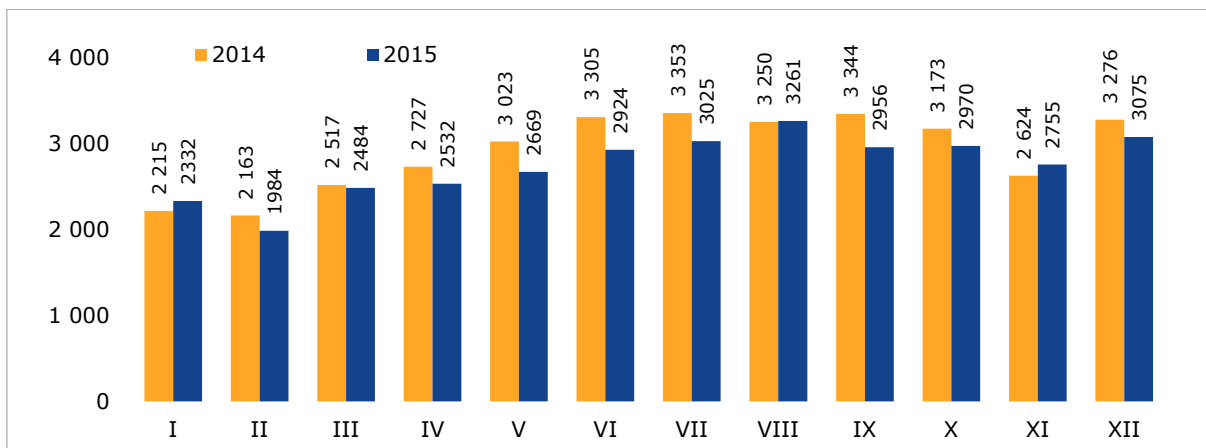


Czas powstawania wypadków

... w jakich miesiącach?

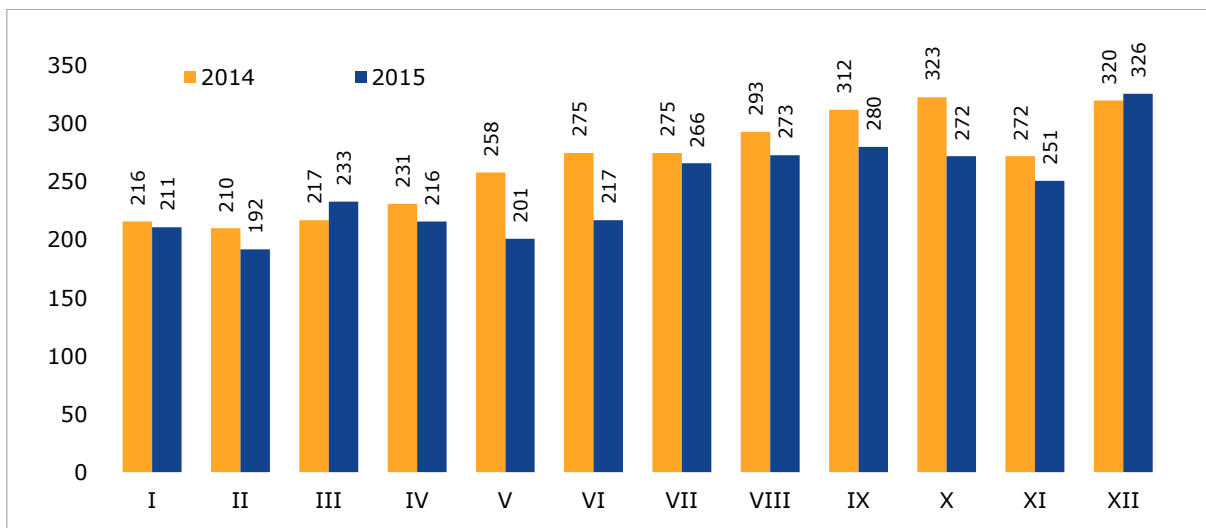
WYPADKI

Miesiąc	Wypadki	Miesiąc	Wypadki	Miesiąc	Wypadki	Miesiąc	Wypadki
styczeń	2332	kwiecień	2532	lipiec	3025	październik	2970
luty	1984	maj	2669	sierpień	3261	listopad	2755
marzec	2484	czerwiec	2924	wrzesień	2956	grudzień	3075



OFIARY ŚMIERTELNE

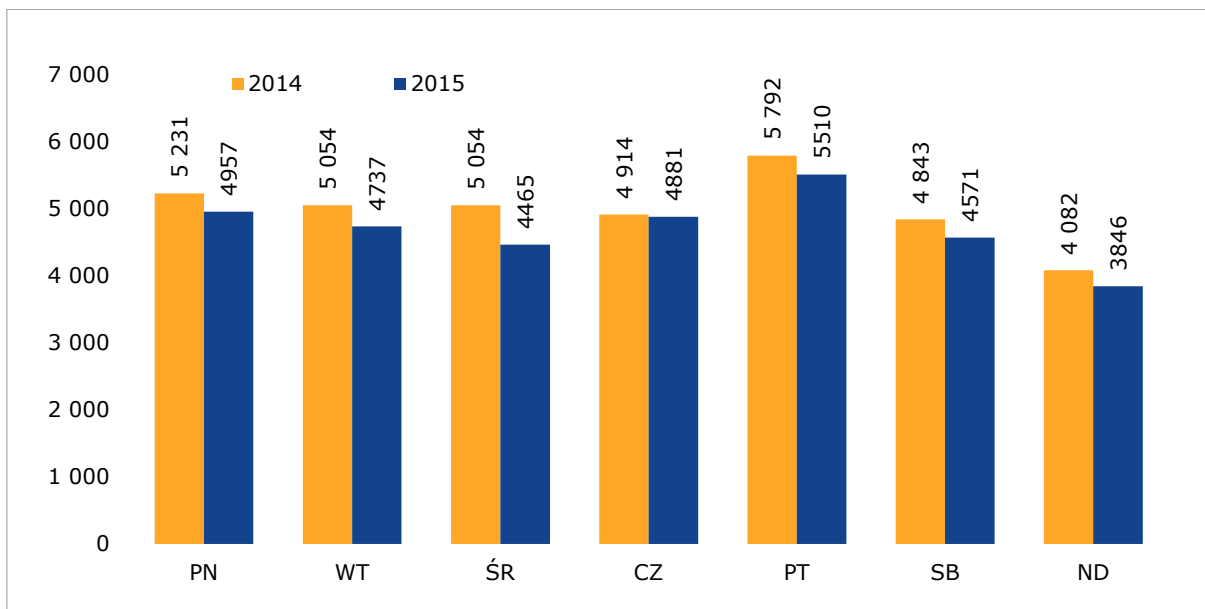
Miesiąc	Ofiary śmiertelne	Miesiąc	Ofiary śmiertelne	Miesiąc	Ofiary śmiertelne	Miesiąc	Ofiary śmiertelne
styczeń	211	kwiecień	216	lipiec	266	październik	272
luty	192	maj	201	sierpień	273	listopad	251
marzec	233	czerwiec	217	wrzesień	280	grudzień	326



... w jakich dniach tygodnia?

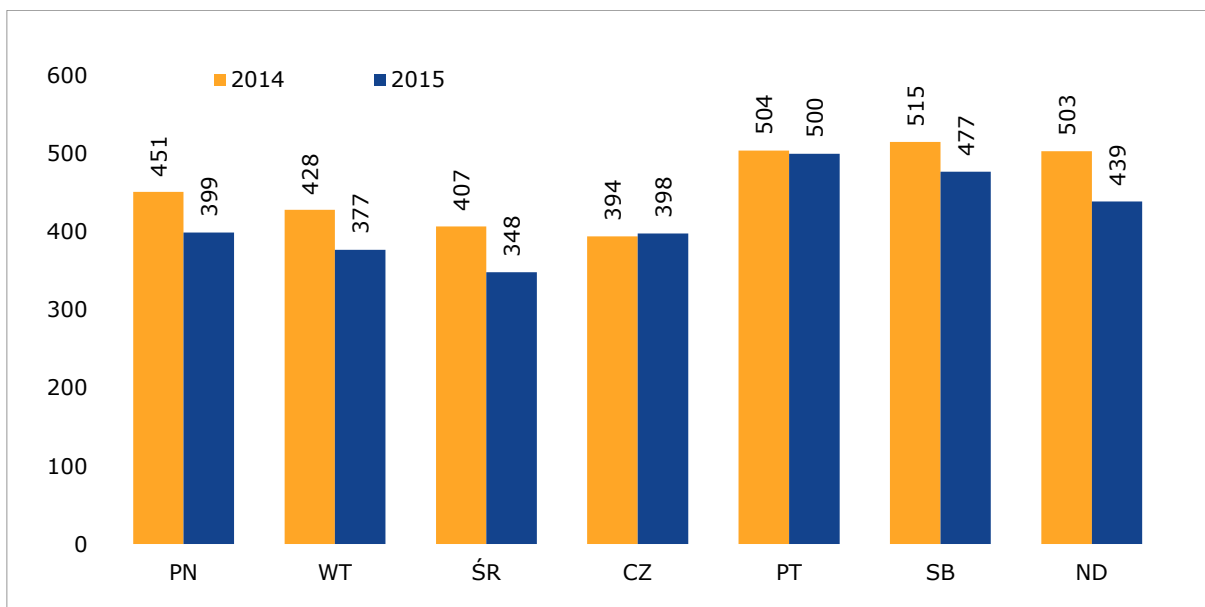
WYPADKI

Dzień	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
Wypadki	4957	4737	4465	4881	5510	4571	3846



OFIARY ŚMIERTELNE

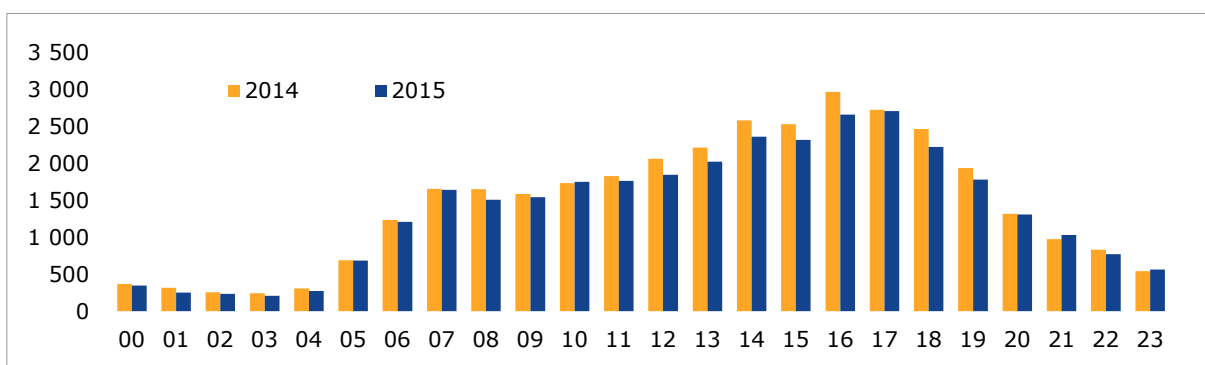
Dzień	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
Ofiary śmiertelne	399	377	348	398	500	477	439



... w jakich godzinach?

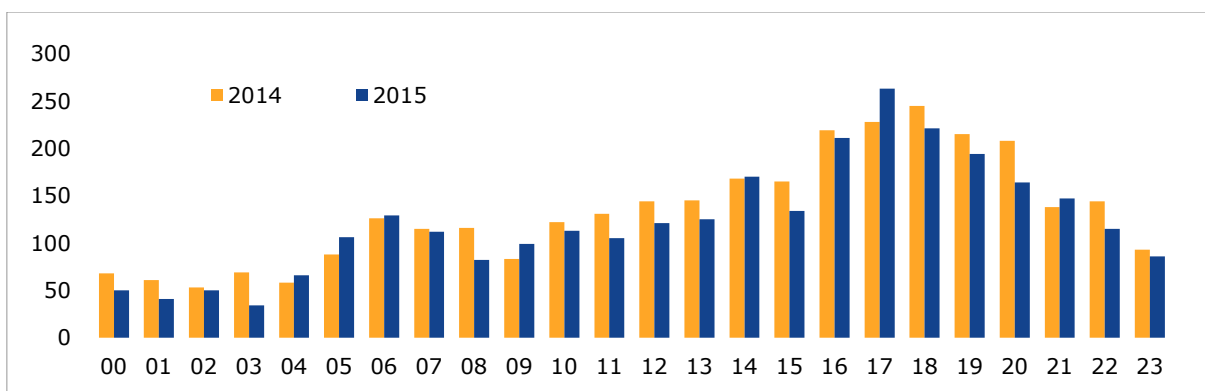
WYPADKI

Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki
0.00 - 0.59	348	8.00 - 8.59	1505	16.00 - 16.59	2655
1.00 - 1.59	252	9.00 - 9.59	1540	17.00 - 17.59	2702
2.00 - 2.59	234	10.00 - 10.59	1747	18.00 - 18.59	2220
3.00 - 3.59	209	11.00 - 11.59	1762	19.00 - 19.59	1778
4.00 - 4.59	272	12.00 - 12.59	1842	20.00 - 20.59	1309
5.00 - 5.59	684	13.00 - 13.59	2019	21.00 - 21.59	1031
6.00 - 6.59	1206	14.00 - 14.59	2360	22.00 - 22.59	772
7.00 - 7.59	1642	15.00 - 15.59	2316	23.00 - 23.59	562



OFIARY ŚMIERTELNE

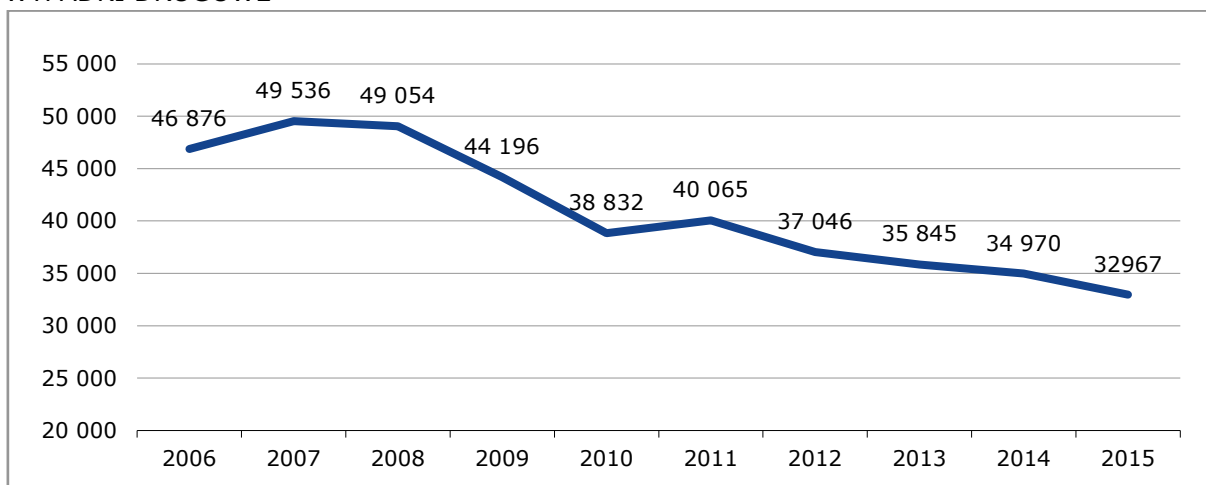
Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne
0.00 - 0.59	50	8.00 - 8.59	82	16.00 - 16.59	211
1.00 - 1.59	41	9.00 - 9.59	99	17.00 - 17.59	263
2.00 - 2.59	50	10.00 - 10.59	113	18.00 - 18.59	221
3.00 - 3.59	34	11.00 - 11.59	105	19.00 - 19.59	194
4.00 - 4.59	66	12.00 - 12.59	121	20.00 - 20.59	164
5.00 - 5.59	106	13.00 - 13.59	125	21.00 - 21.59	147
6.00 - 6.59	129	14.00 - 14.59	170	22.00 - 22.59	115
7.00 - 7.59	112	15.00 - 15.59	134	23.00 - 23.59	86



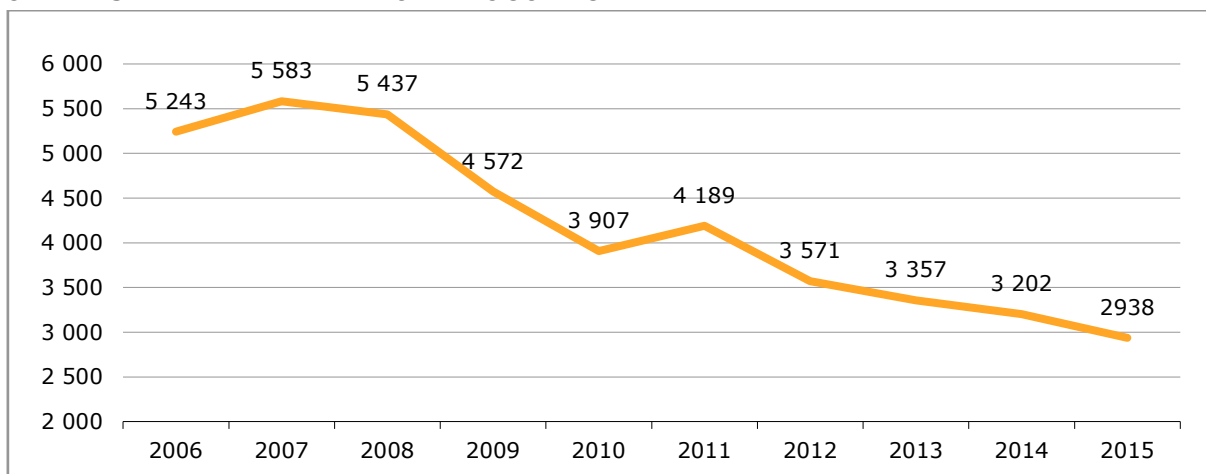
Trendy w latach 2006–2015

... zmiany od roku 2006

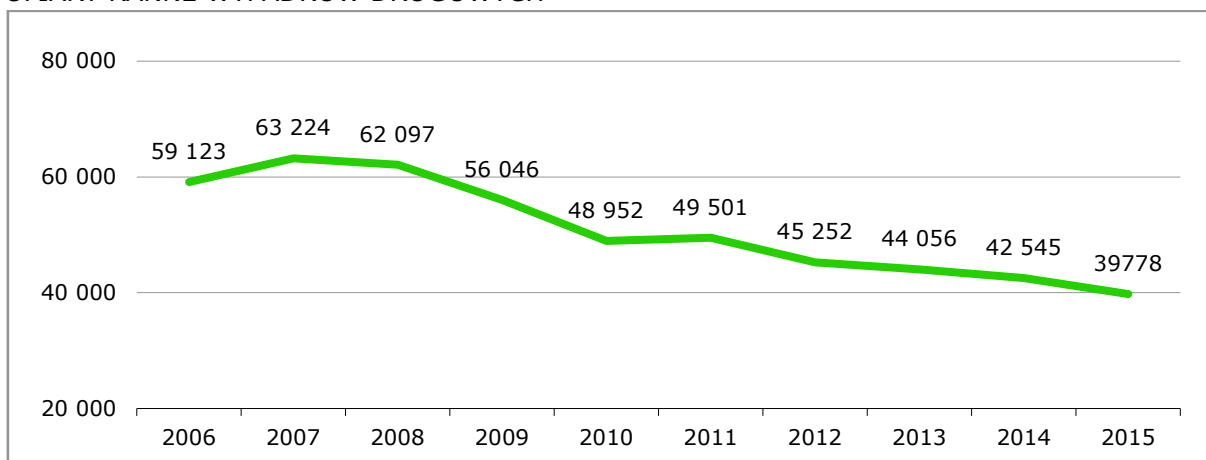
WYPADKI DROGOWE



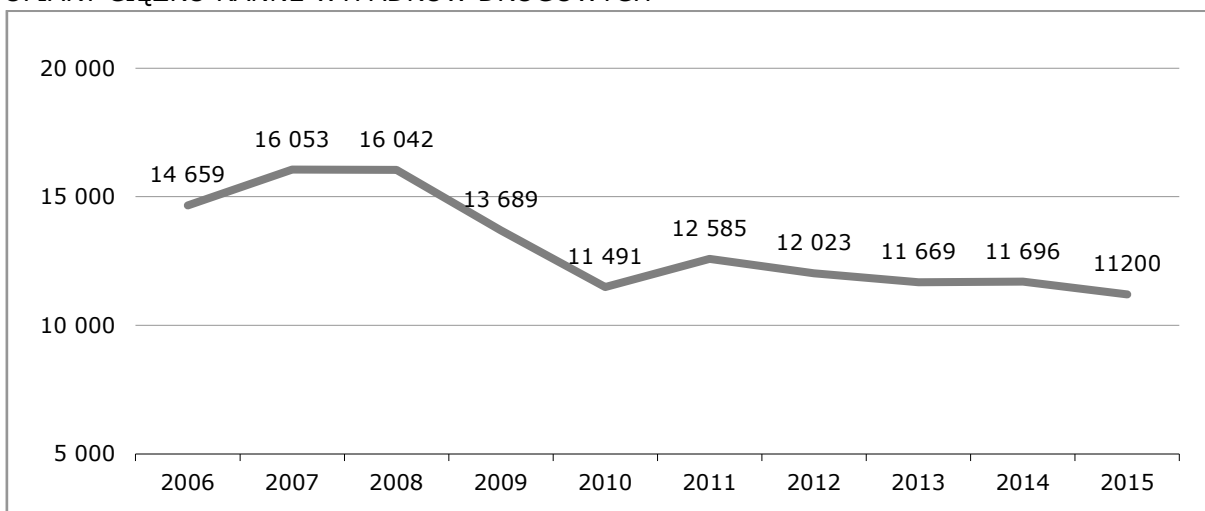
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



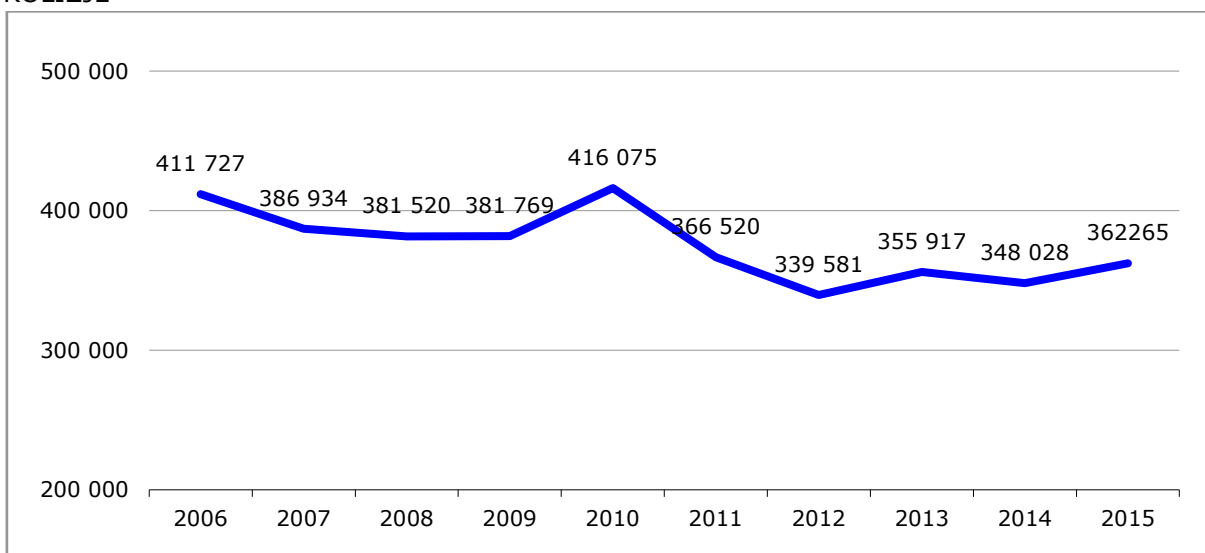
OFIARY RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



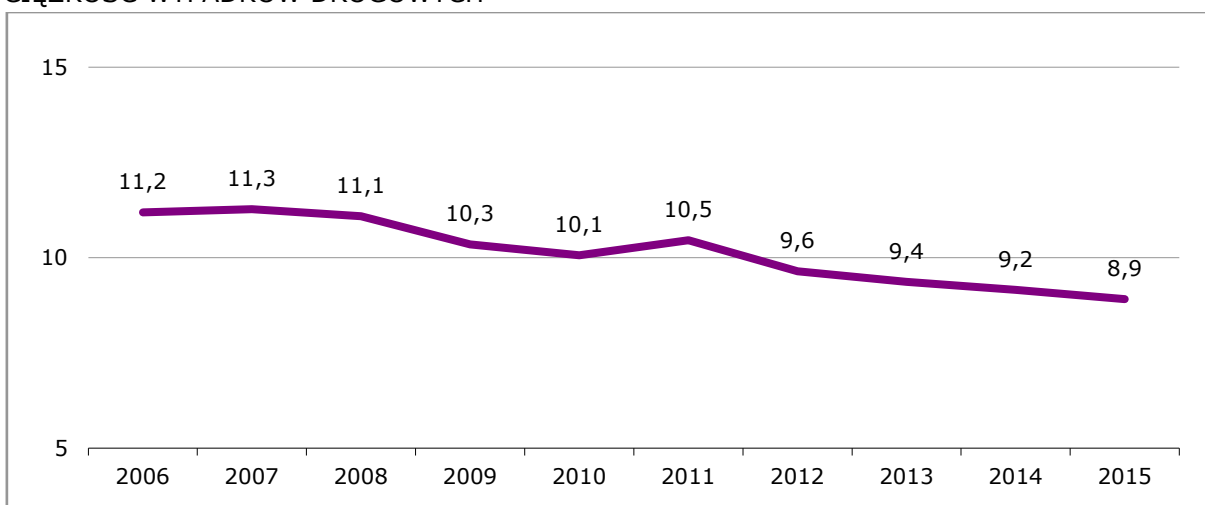
OFIARY CIĘŻKO RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



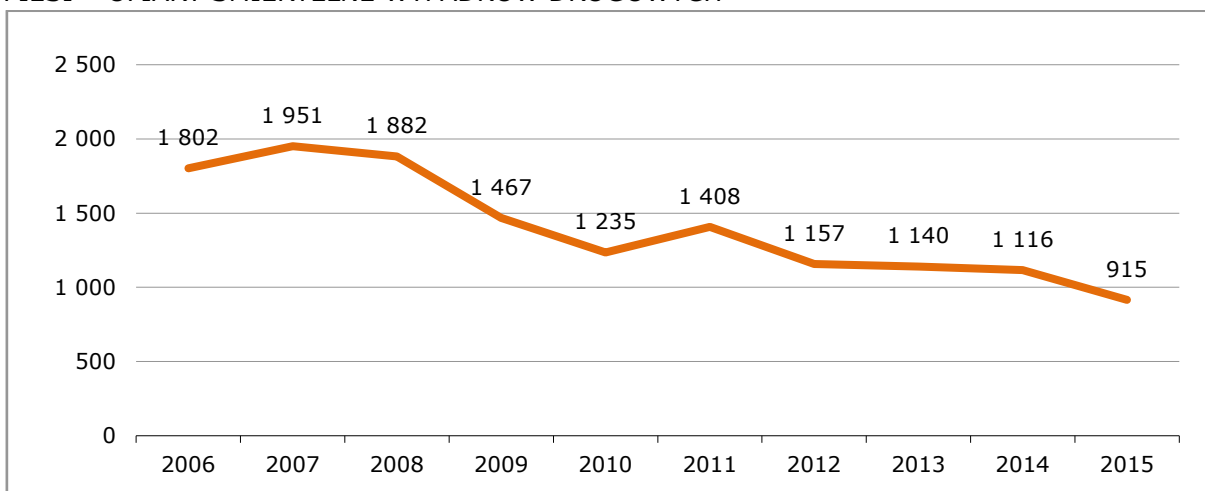
KOLIZJE



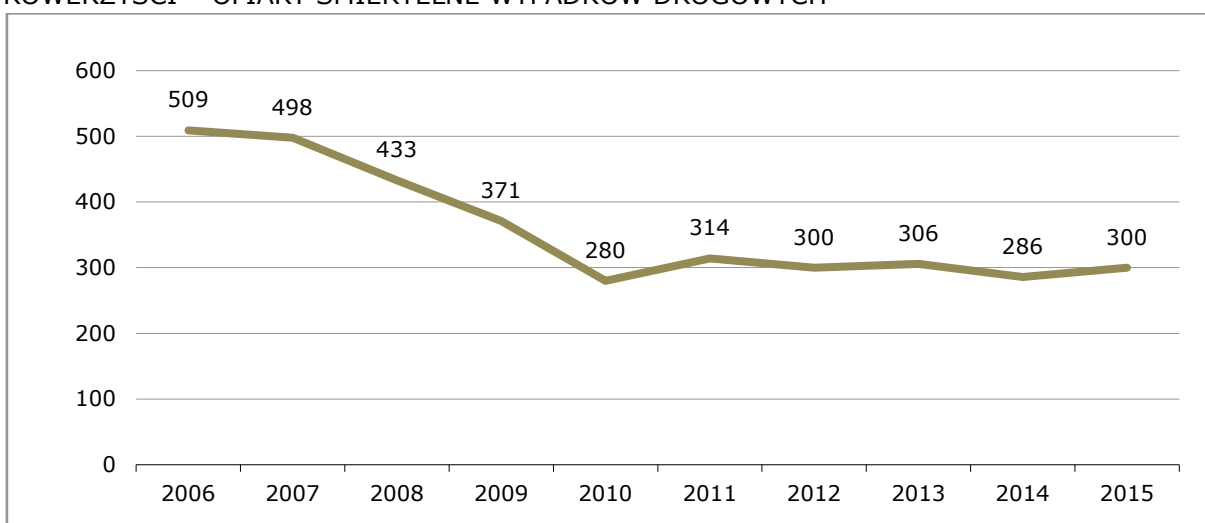
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW DROGOWYCH



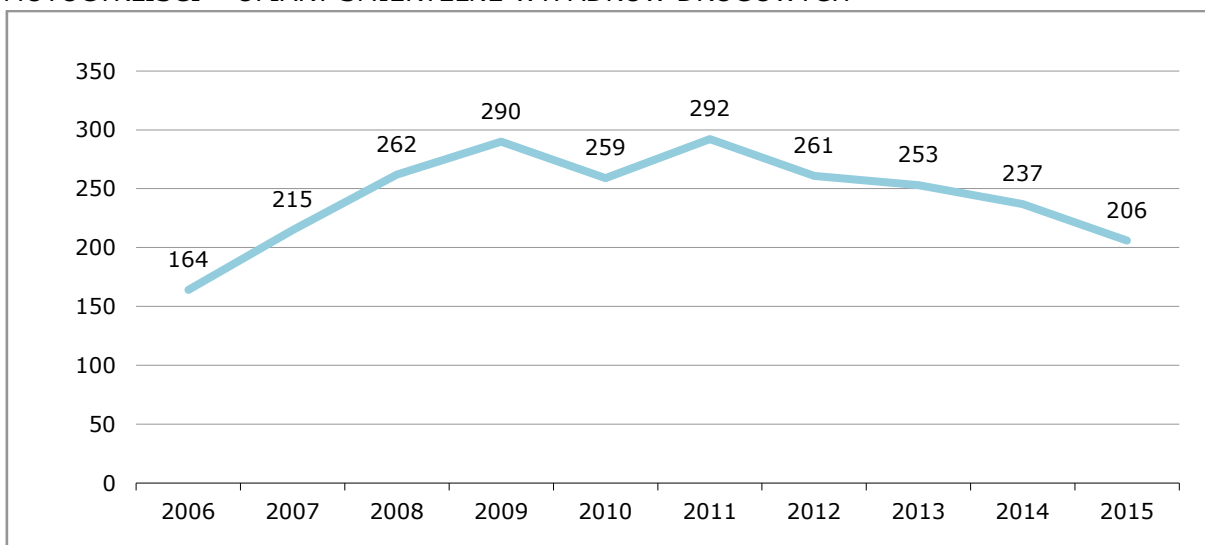
PIESI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



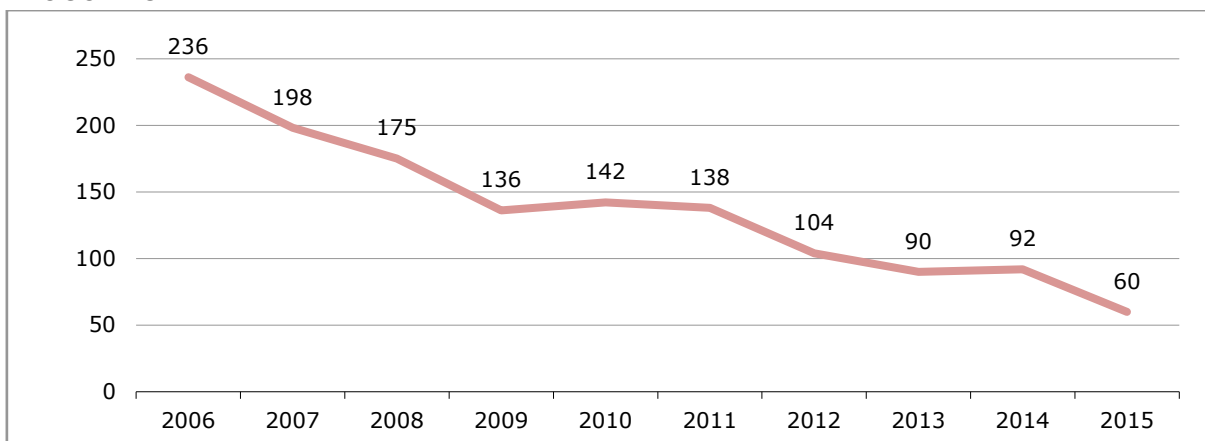
ROWERZYŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



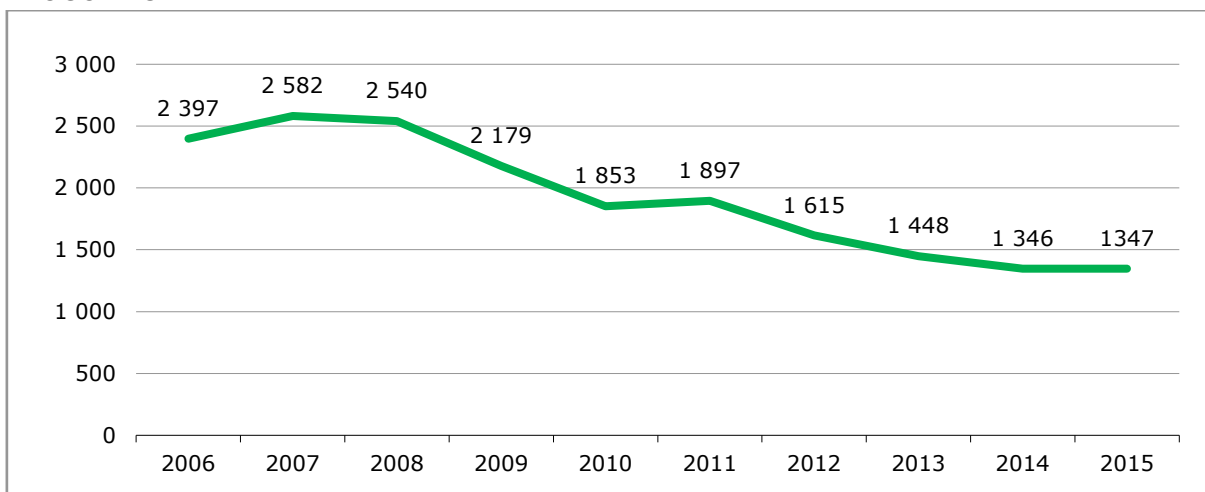
MOTOCYKLIŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



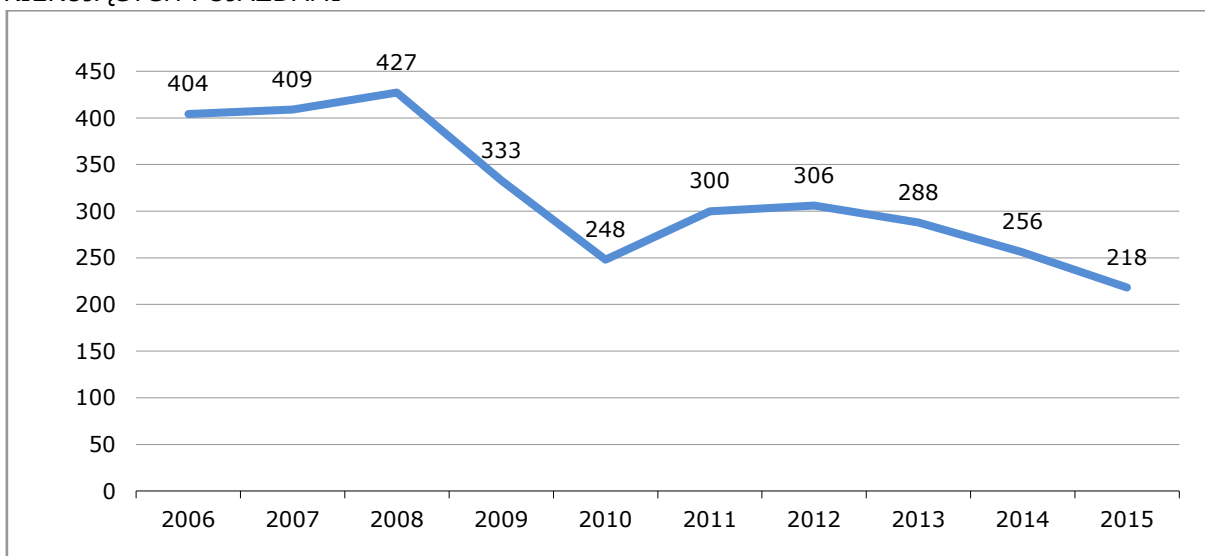
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



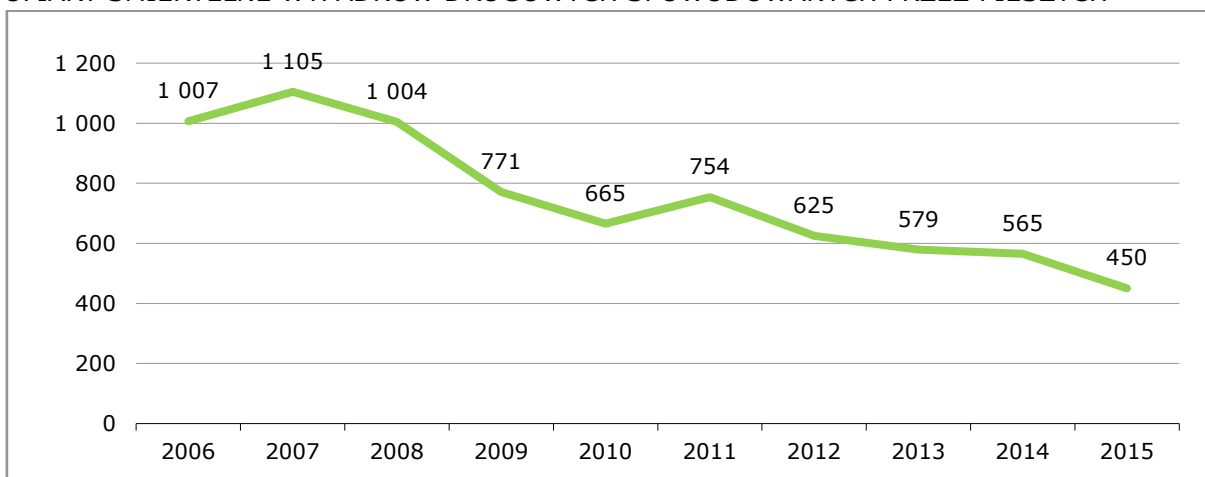
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



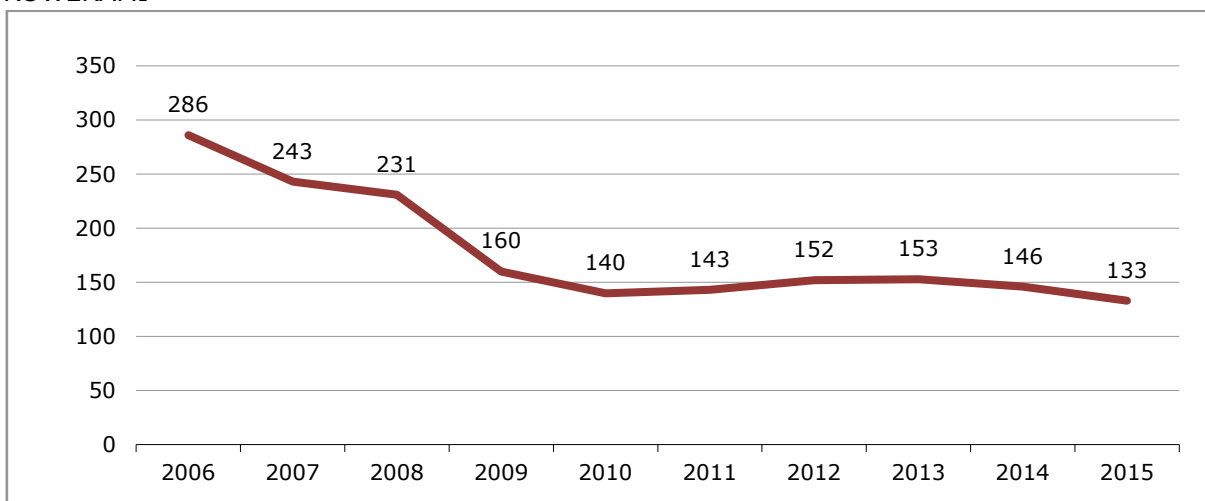
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ NIETRZEŻWYCH KIERUJĄCYCH POJAZDAMI



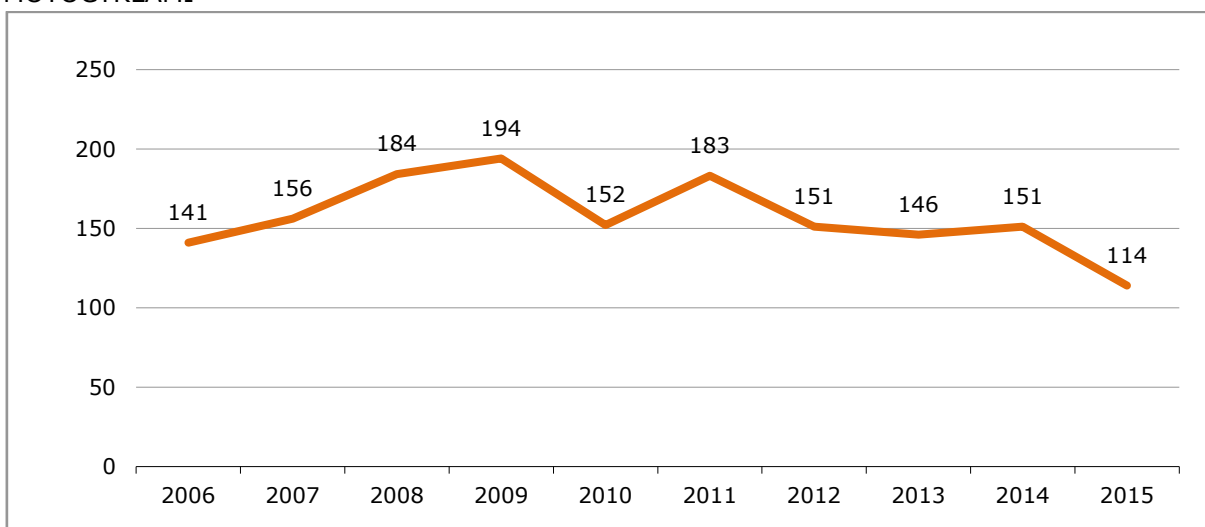
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ PIESZYCH



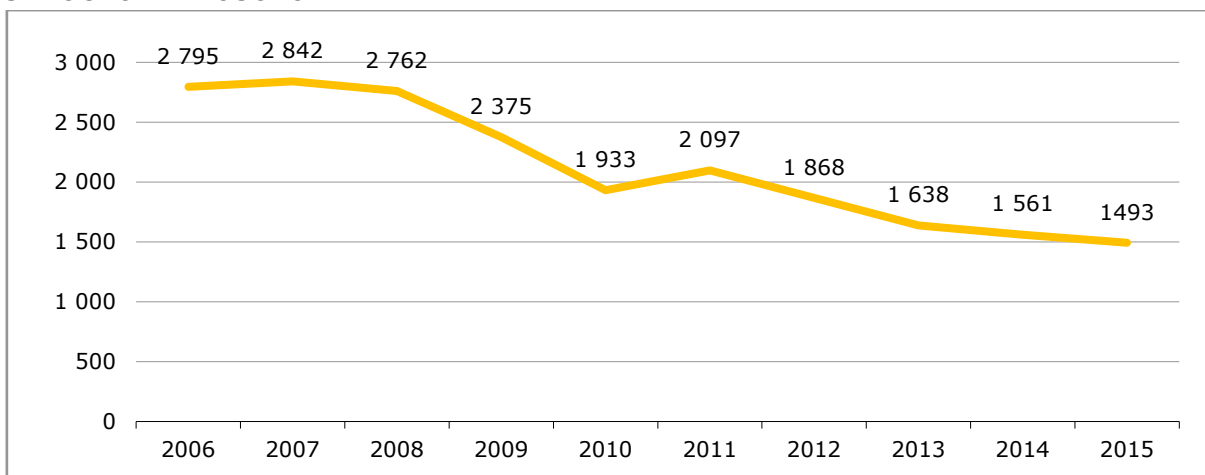
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH ROWERAMI



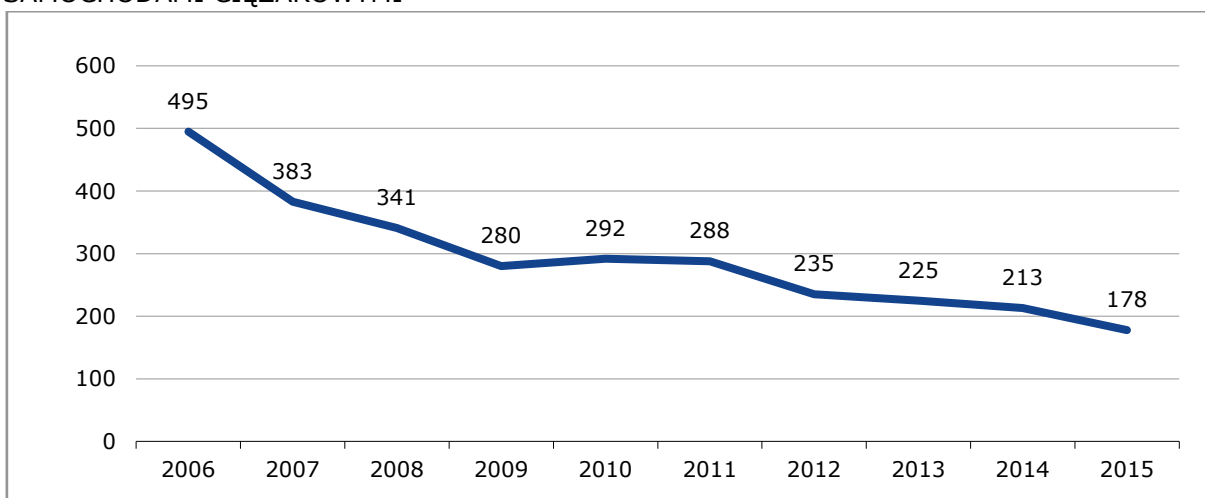
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH MOTOCYKLAMI



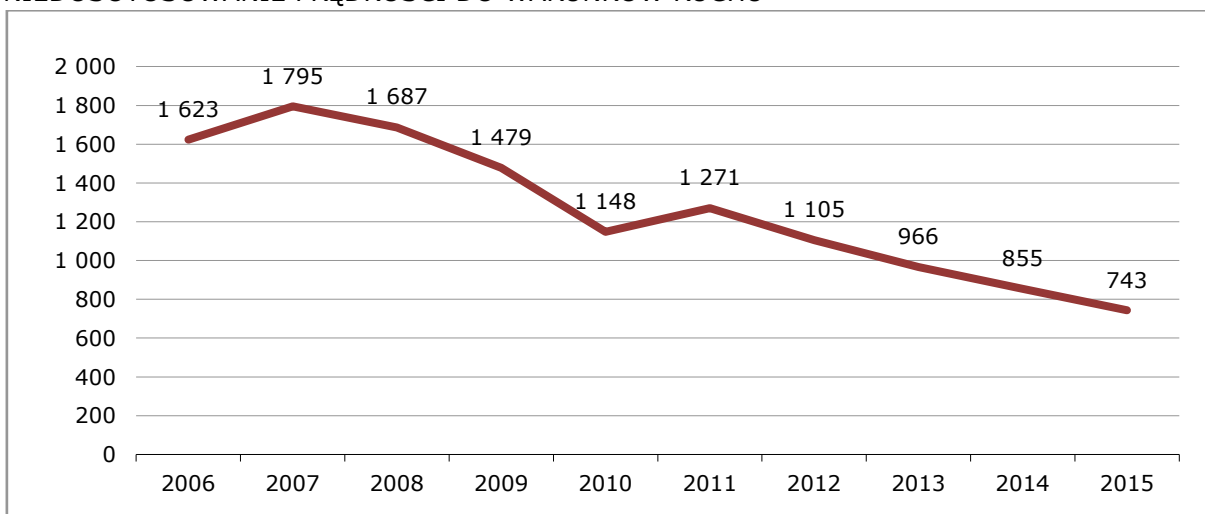
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI OSOBOWYMI



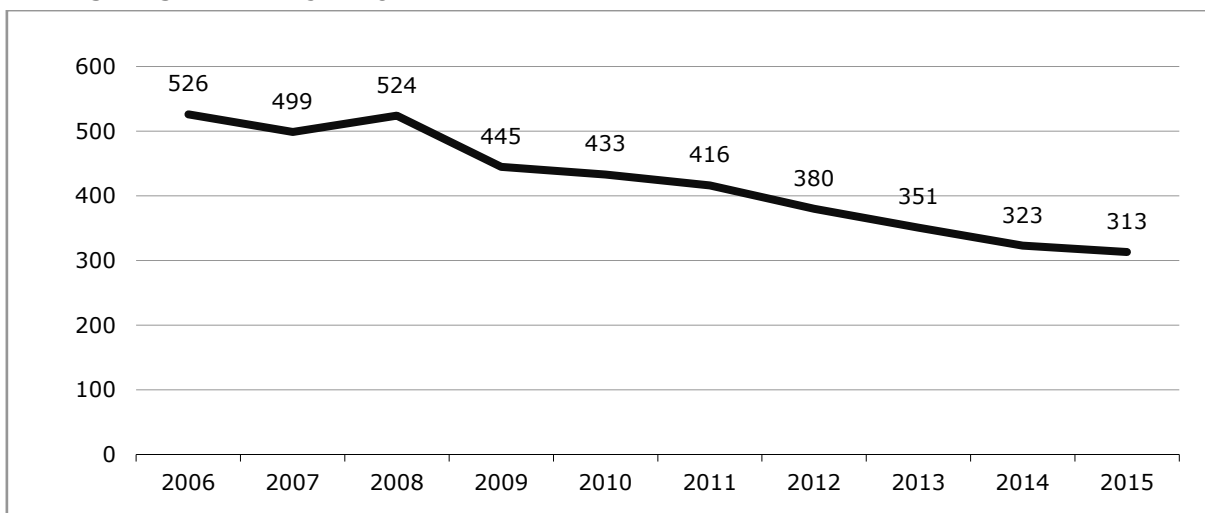
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI CIĘŻAROWYMI



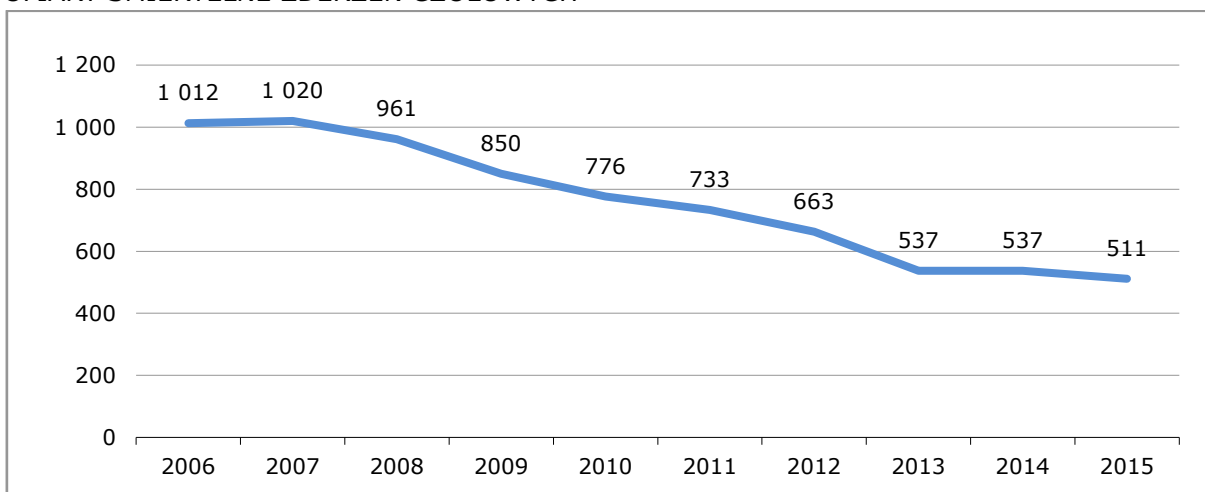
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYCZYNĄ BYŁO NIEDOSOTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



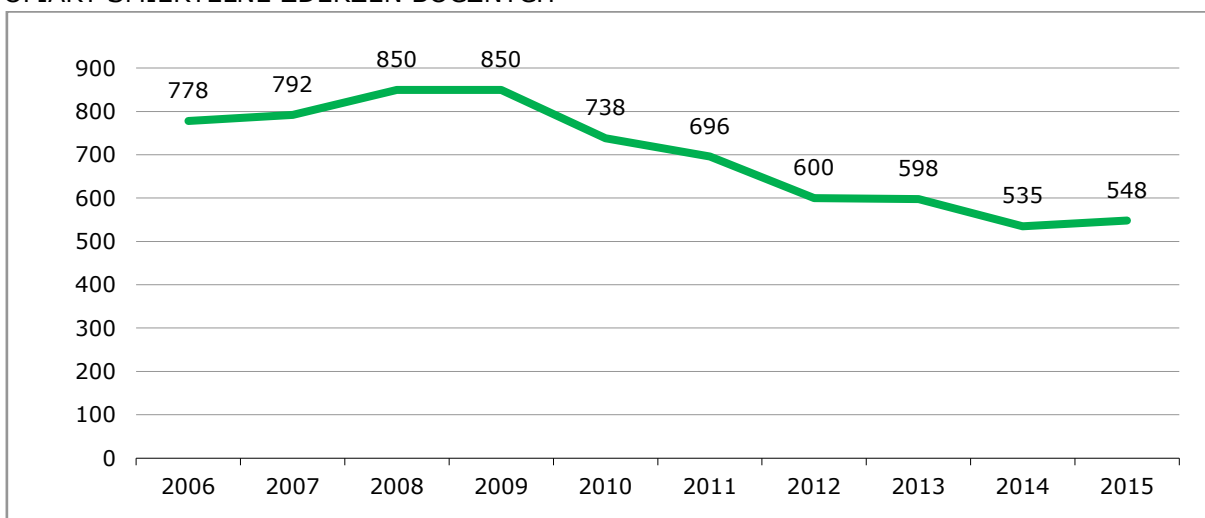
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYCZYNĄ BYŁO NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU



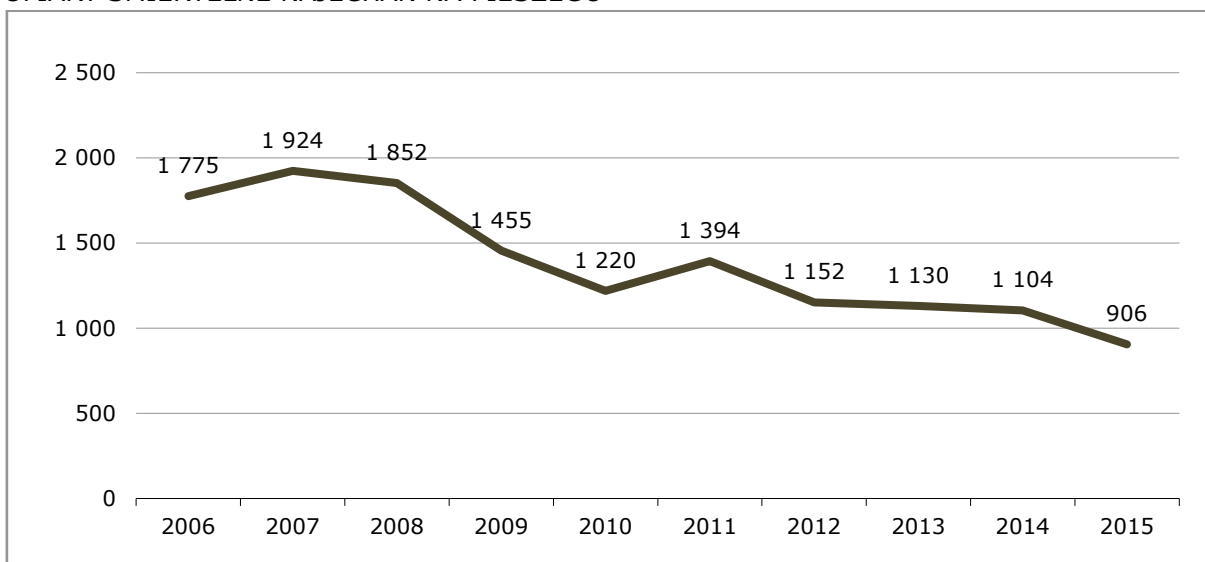
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ CZOŁOWYCH



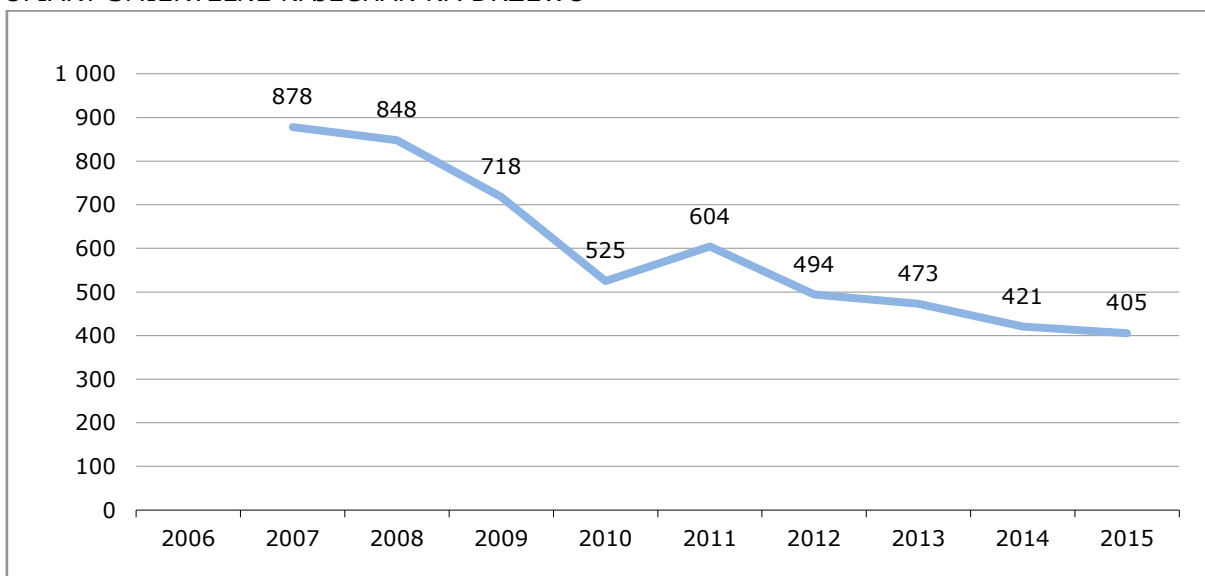
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ BOCZNYCH



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA PIESZEGO



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA DRZEWO



*najeżdżenie na drzewo jako odrębną kategorię rejestruje się od 01.07.2006 r. (do tego czasu rejestrowano łącznie z najeżdżaniem na słup i inny obiekt przy drodze)

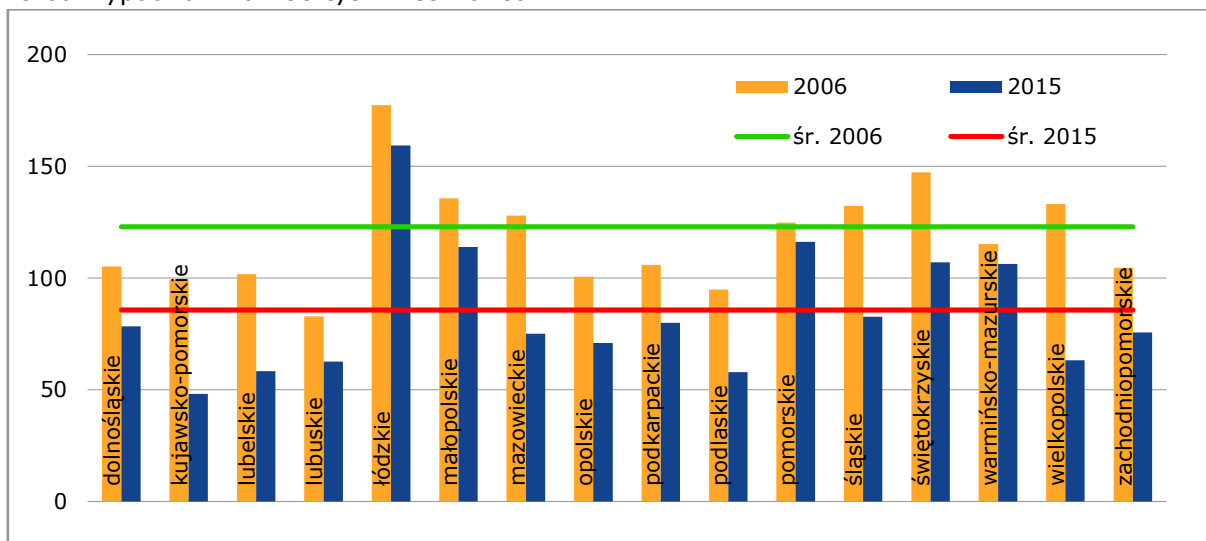
Bezpieczeństwo ruchu drogowego w województwach w roku 2015

Wskaźniki zagrożenia

... jak zmieniały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach

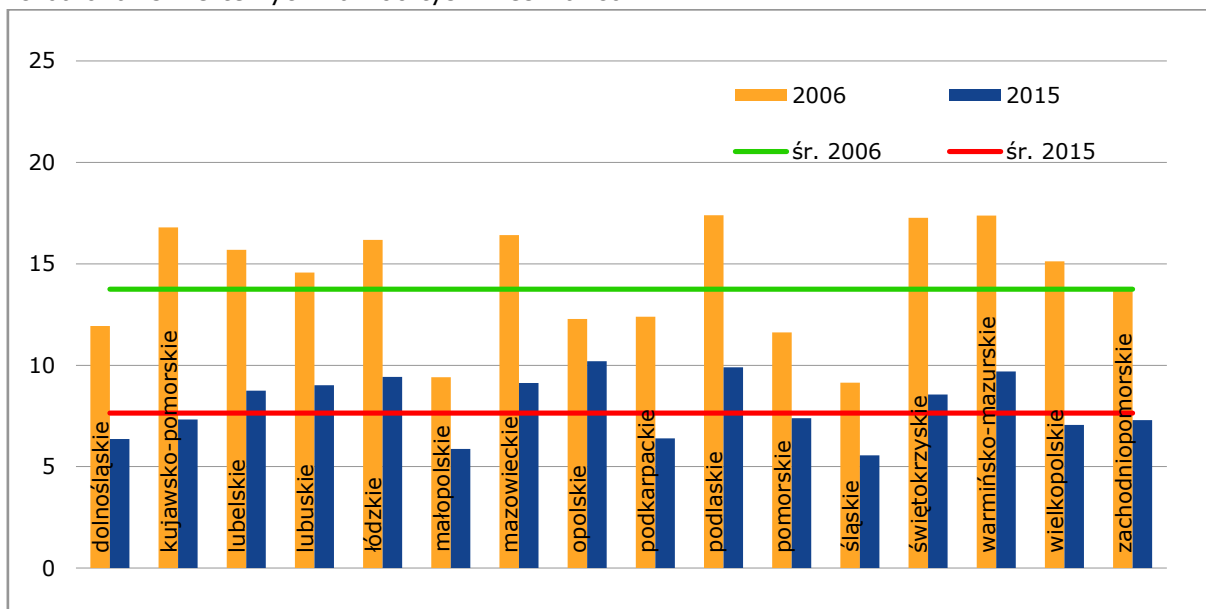
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



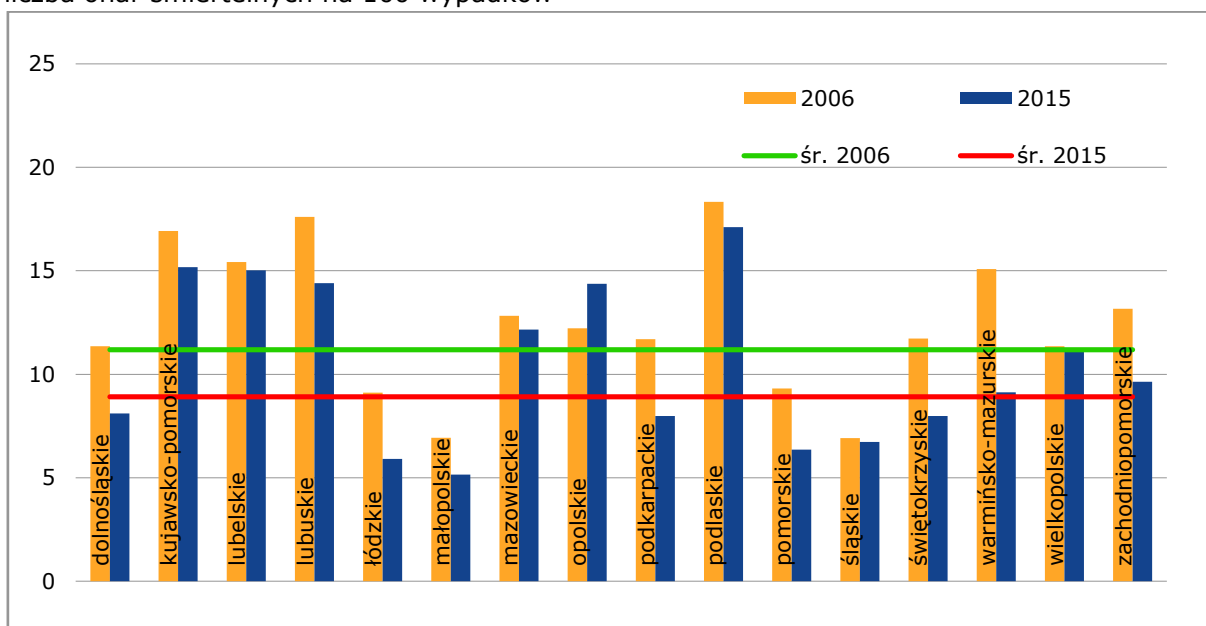
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



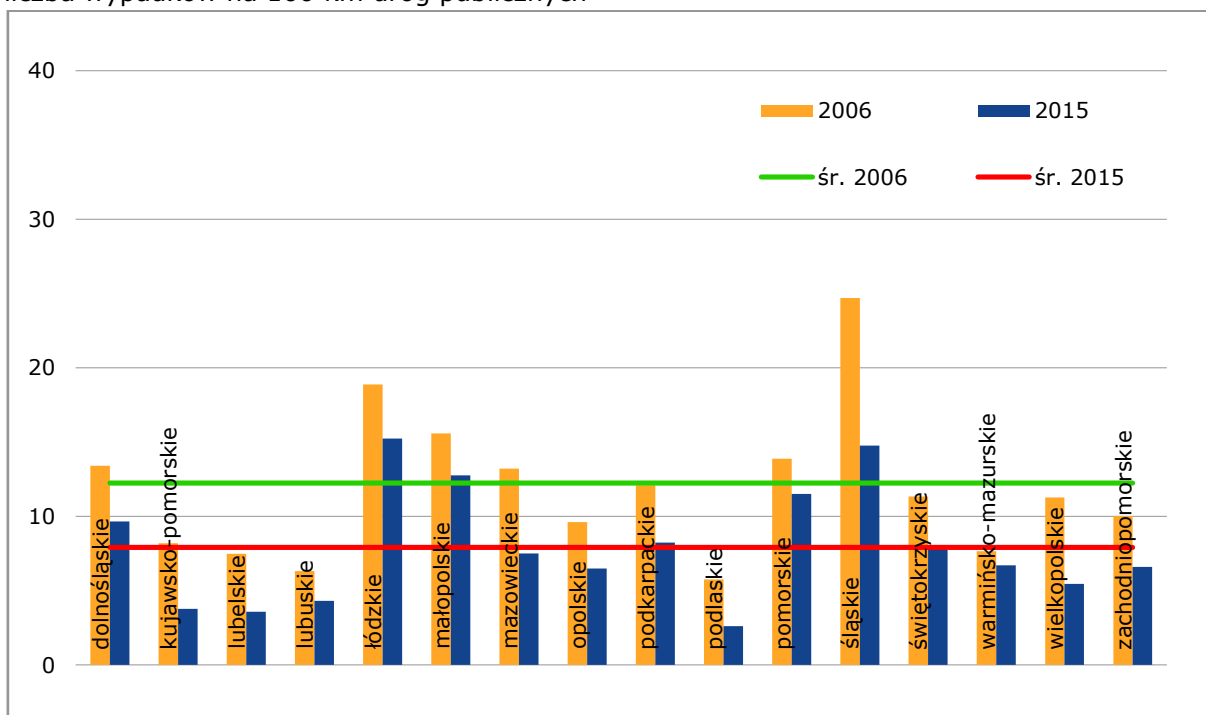
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

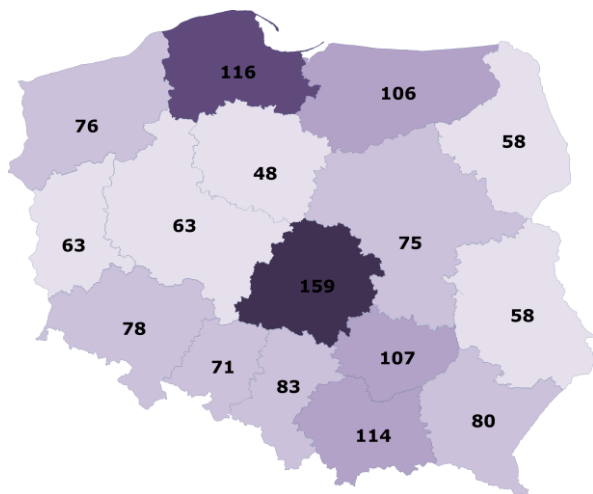
liczba wypadków na 100 km dróg publicznych



... jak kształtowały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach w roku 2015

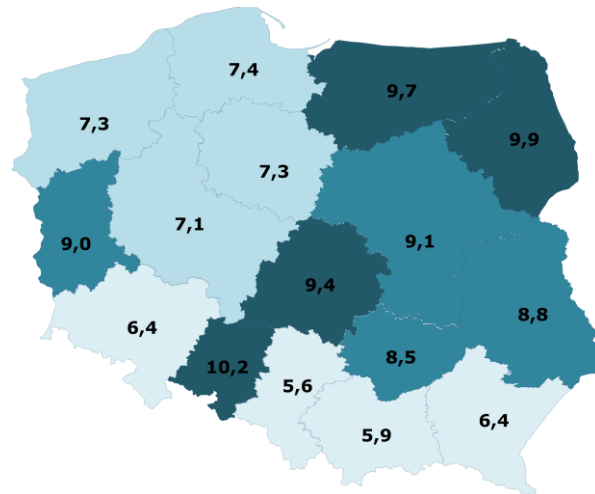
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



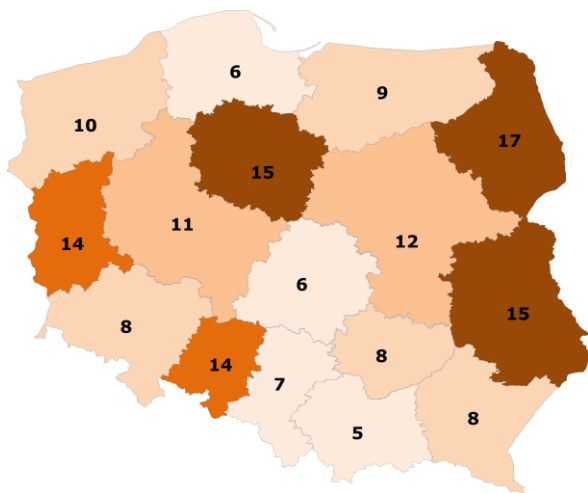
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



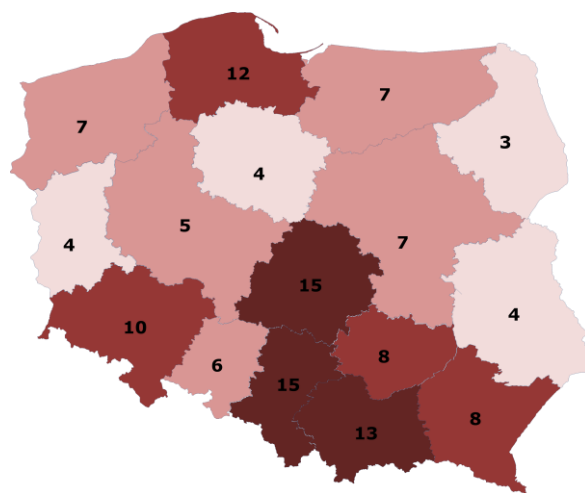
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



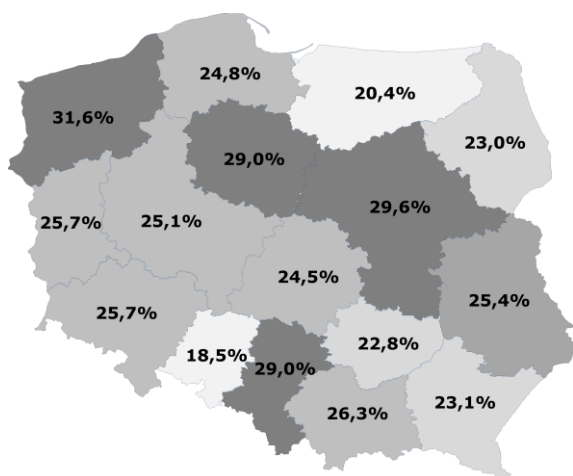
GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

liczba wypadków na 100 km dróg publicznych

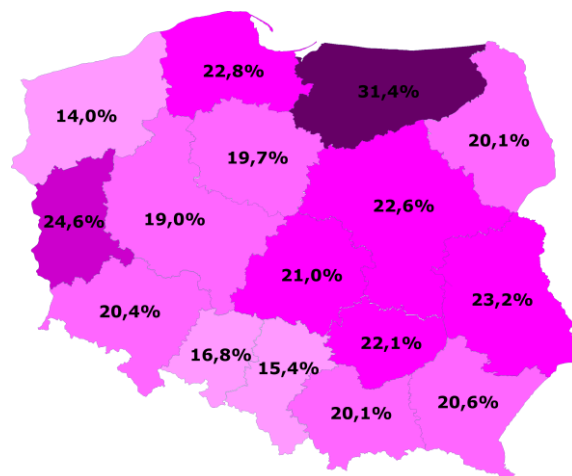


Udział wypadków określonej kategorii

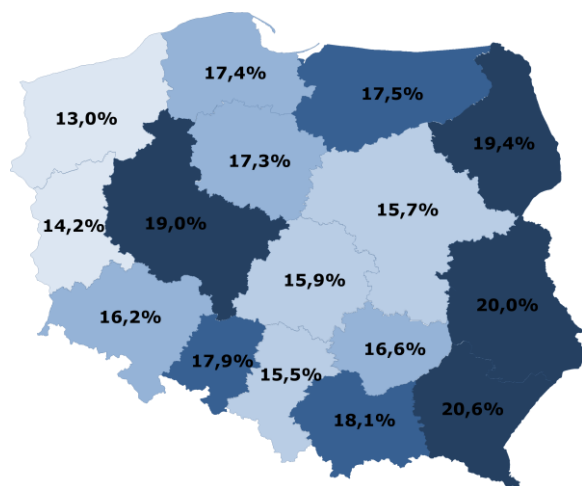
Z PIESZYMİ



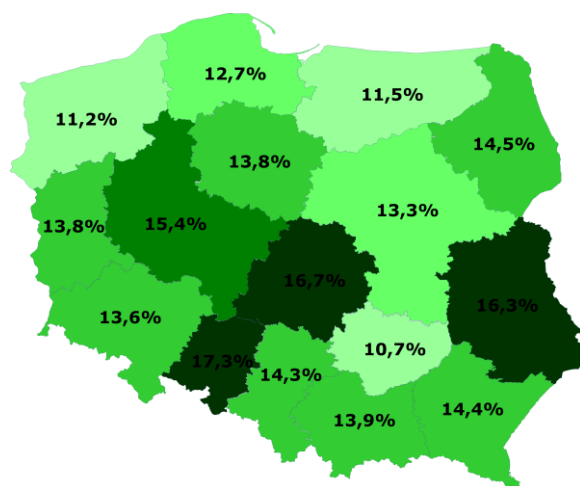
W WYNIKU NADMIERNEJ PRĘDKOŚCI



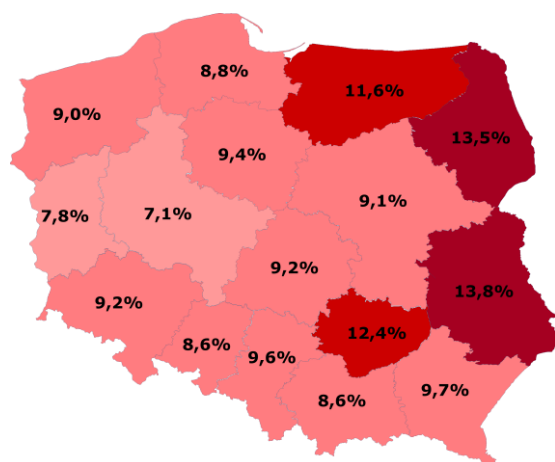
SPOWODOWANYCH PRZEZ MŁODYCH KIEROWCÓW



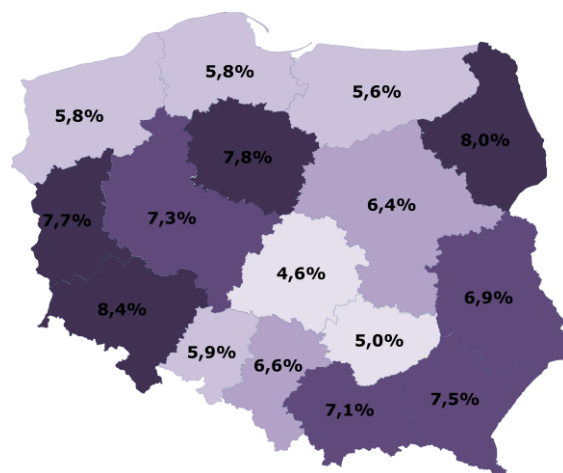
Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW



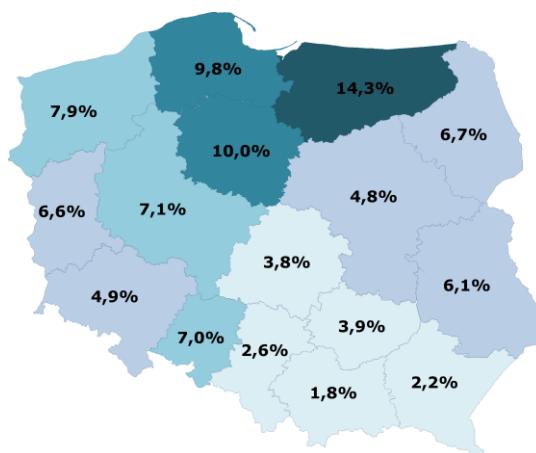
Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH



Z UDZIAŁEM MOTOCYKLISTÓW

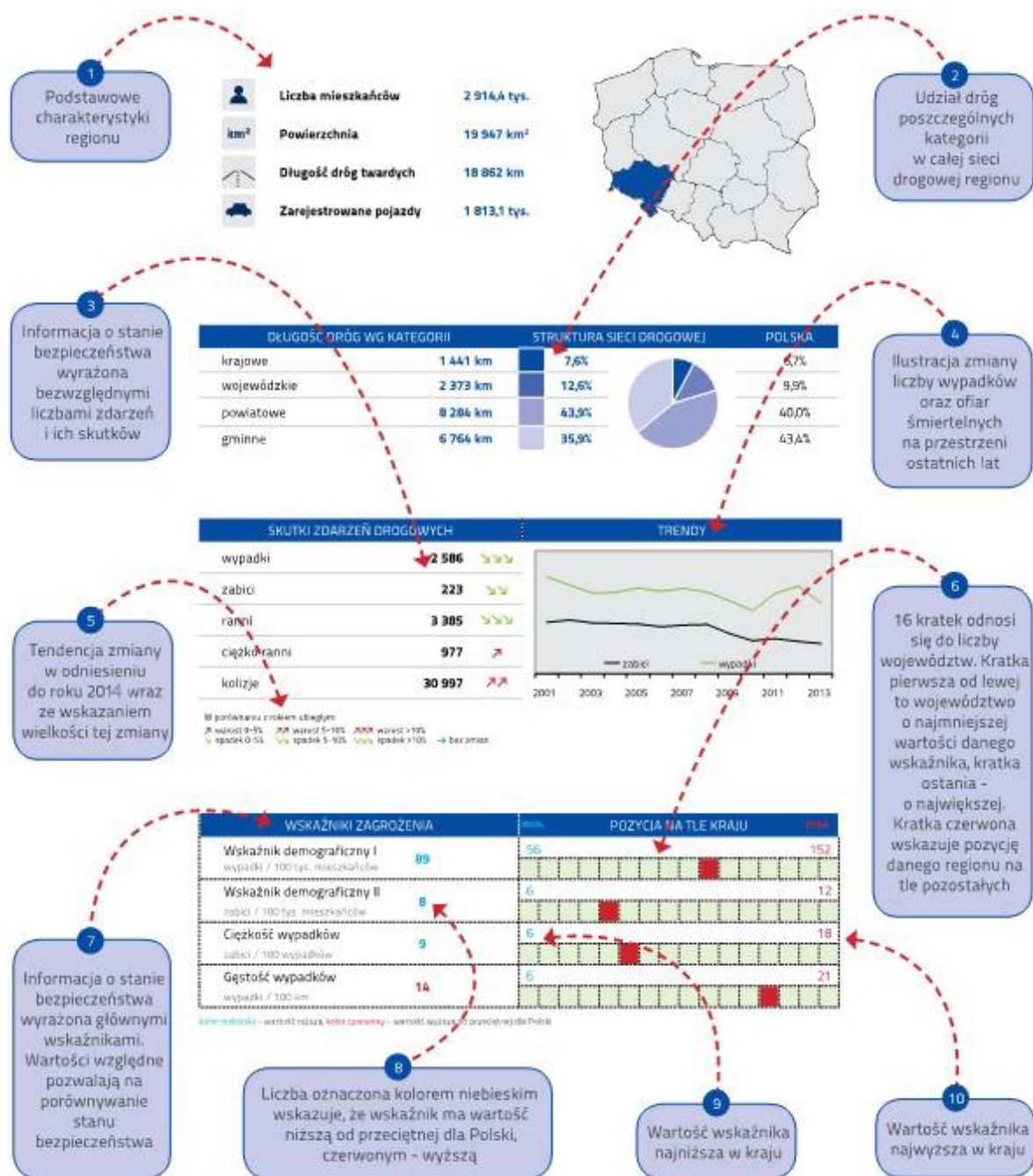


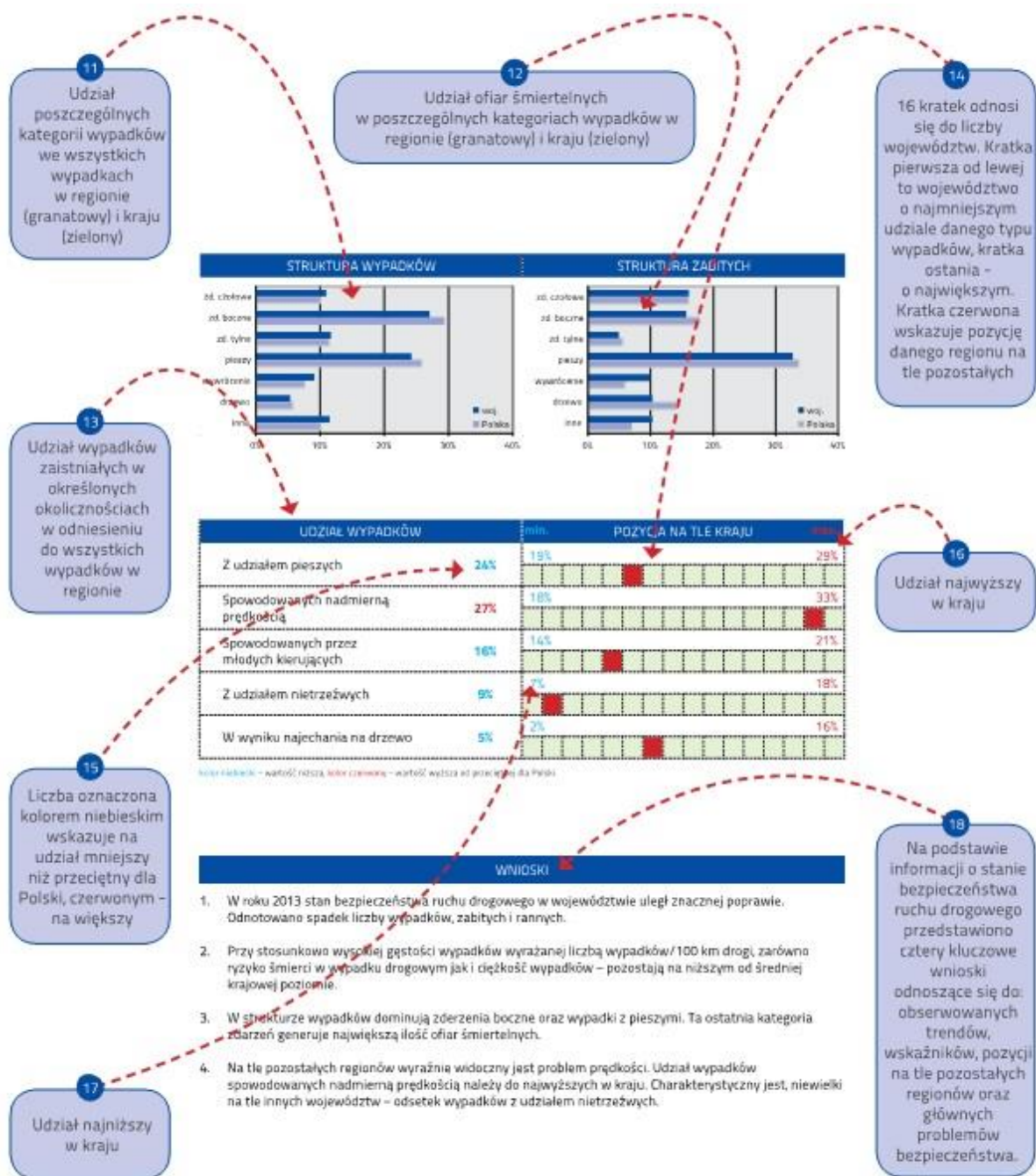
W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO



Analizy porównawcze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwach w 2015 r.

JAK ODCZYTAĆ INFORMACJE ?





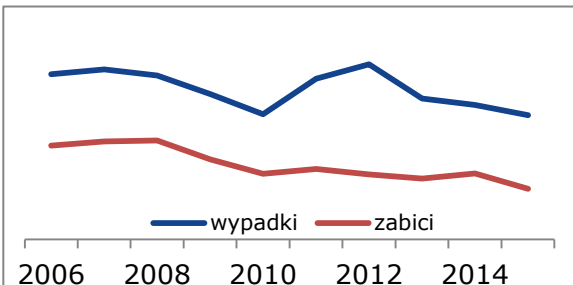


WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE



Liczba mieszkańców	2 908,5 tys.
Powierzchnia	19 947 km ²
Długość dróg publicznych	23 638 km
Zarejestrowane pojazdy	1 943,8 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 405 km	 5,9%	
wojewódzkie	2 424 km	 10,3%	
powiatowe	8 448 km	 35,7%	
gminne	11 361 km	 48,1%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 280	↘↘	
zabici	185	↘↘↘	
ranni	2 968	↘↘	
ciężko ranni	1 077	↘	
kolizje	34 565	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

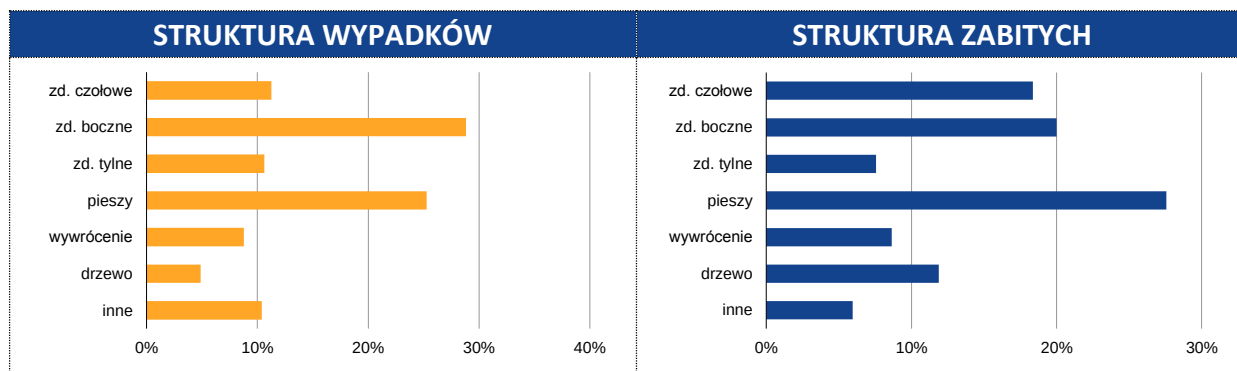
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 26%	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością 20%	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16%	13%		21%
Z udziałem rowerzystów 14%	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych 9%	7%		14%
Z udziałem motocyklistów 8%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo 5%	2%		14%

WNIOSKI
1. W roku 2015 nastąpiła wyraźna poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie. Odnotowano znaczny spadek liczby wypadków oraz ofiar wszystkich kategorii. W szczególności ofiar śmiertelnych (o blisko 24% co stanowi najlepszy wynik w kraju). 2. Region cechuje wyższy od średniej krajowej wskaźnik gęstości wypadków, przy niższych od średniej krajowej wartościach pozostałych wskaźników zagrożenia. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych. Ta ostatnia kategoria zdarzeń generuje największą liczbę ofiar śmiertelnych. 4. Cechą charakterystyczną jest najwyższy w kraju odsetek wypadków z udziałem motocyklistów.



WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 090,0 tys.
Powierzchnia	17 972 km ²
Długość dróg publicznych	26 725 km
Zarejestrowane pojazdy	1 424,8 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 203 km	● 4,5%	
wojewódzkie	1 722 km	● 6,4%	
powiatowe	7 098 km	● 26,6%	
gminne	16 702 km	● 62,5%	

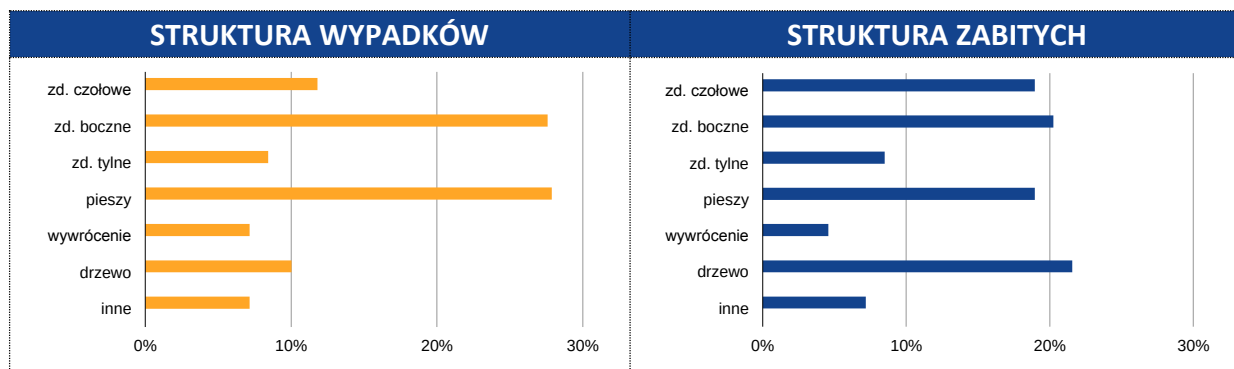
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 008	↘	
zabici	153	↘↘↘	
ranni	1 135	↗	
ciężko ranni	462	↗	
kolizje	22 845	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 29%	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością 20%	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17%	13%		21%
Z udziałem rowerzystów 14%	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych 9%	7%		14%
Z udziałem motocyklistów 8%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo 10%	2%		14%

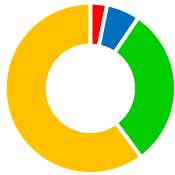
WNIOSKI
1. W roku 2015 odnotowano wyraźny spadek liczby zabitych. Jednocześnie zaobserwowano nieznaczny wzrost liczby ofiar rannych, w tym ciężko. 2. Wskaźniki zagrożenia wskazują, że przy najniższym w kraju ryzyku zaistnienia wypadku, ciężkość zdarzeń wyrażona liczbą zabitych/100 wypadków, osiąga wartość 17, co plasuje region na drugim najgorszym miejscu pod względem ciężkości wypadków w kraju. 3. W strukturze wypadków dominują wypadki z pieszymi oraz boczne zderzenia pojazdów, najwięcej zabitych generują natomiast najechania na drzewo. 4. Zauważalny jest szereg problemów. Wśród najistotniejszych należy wskazać: wypadki z pieszymi, z udziałem motocyklistów oraz wypadki w wyniku najechania na drzewa. Ta ostatnia kategoria zdarzeń cechuje się wysoką ciężkością i generuje bardzo wysoką liczbę i udział ofiar śmiertelnych.

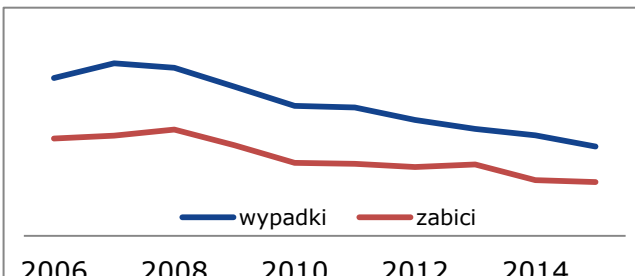


WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE



Liczba mieszkańców	2 147,7 tys.
Powierzchnia	25 122 km ²
Długość dróg publicznych	34 971 km
Zarejestrowane pojazdy	1 521,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 104 km	● 3,2%	
wojewódzkie	2 217 km	● 6,3%	
powiatowe	10 621 km	● 30,4%	
gminne	21 029 km	● 60,1%	
			POLSKA 4,6%
			6,9%
			30,1%
			58,5%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 252	↘↘↘	
zabici	188	↘	
ranni	1 436	↘↘↘	
ciężko ranni	589	↘↘↘	
kolizje	16 846	↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

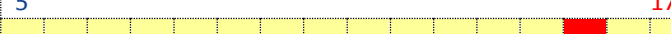
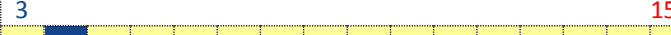
↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

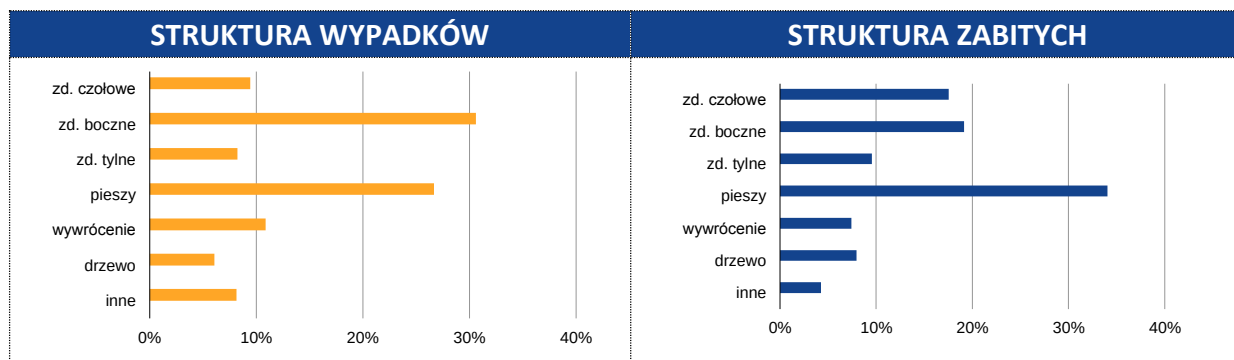
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców	13%		21%
Z udziałem rowerzystów	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	7%		14%
Z udziałem motocyklistów	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	2%		14%

WNIOSKI
1. W roku 2015 nastąpiła poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie. Odnotowano znaczny spadek liczby wypadków oraz ofiar rannych i ciężko rannych, a także nieznaczny spadek liczby ofiar śmiertelnych. 2. Wskaźniki zagrożenia plasują region w gronie województw charakteryzujących się stosunkowo niedużym ryzykiem wypadku. Niestety towarzysząca wypadkom ciężkość jest znacznie wyższa od średniej krajowej. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z pieszymi. Ta ostatnia kategoria zdarzeń generuje największą liczbę ofiar śmiertelnych. 4. Region charakteryzuje najwyższy w kraju odsetek wypadków z udziałem nietrzeźwych. Dodatkowym problemem, szczególnie zauważalnym na tle pozostałych województw, jest problem wypadków spowodowanych przez młodych kierowców.



WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE



Liczba mieszkańców

1 020,3 tys.

Powierzchnia

13 988 km²

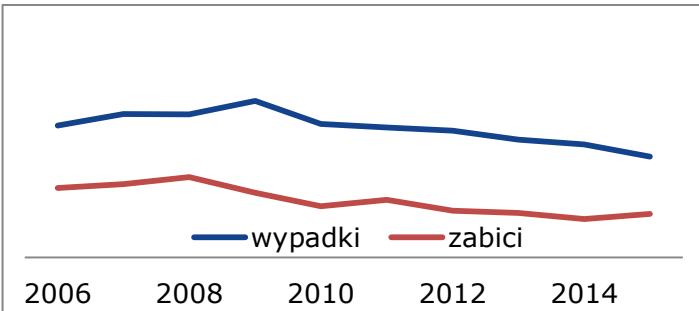
Długość dróg publicznych

14 830 km

Zarejestrowane pojazdy

717,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	908 km	6,1%		POLSKA 4,6%
wojewódzkie	1 647 km	11,1%		6,9%
powiatowe	4 214 km	28,4%		30,1%
gminne	8 060 km	54,4%		58,5%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	639	↘↘↘	
zabici	92	↗↗↗	
ranni	786	↘↘↘	
ciężko ranni	432	↗↗↗	
kolizje	10 448	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

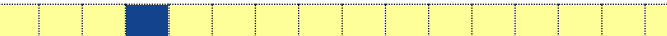
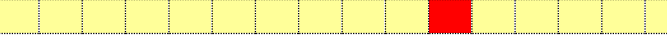
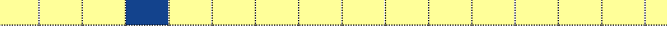
↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

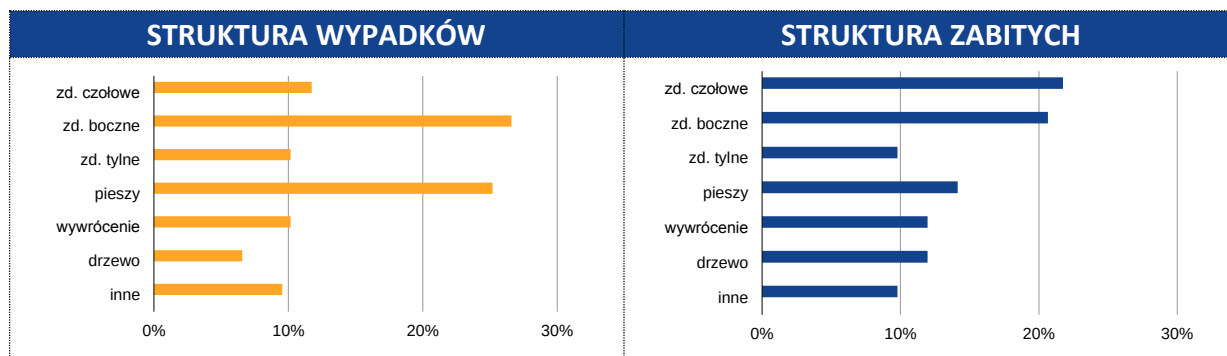
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 25%	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością 25%	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 14%	13%		21%
Z udziałem rowerzystów 14%	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych 8%	7%		14%
Z udziałem motocyklistów 8%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo 7%	2%		14%

WNIOSKI
1. W 2015 r. zaobserwowano spadek liczby wypadków oraz ofiar rannych w wypadkach, przy jednoczesnym wzroście liczby ofiar zabitych i ciężko rannych. 2. Wskaźniki odnoszące się do ryzyka zaistnienia wypadku są niższe od średniej krajowej. Jednak wskaźniki liczby zabitych/100 wypadków oraz zabitych/100 tys. mieszkańców plasuje region w gronie województw o wyższej niż przeciętna dla kraju. 3. W strukturze wypadków dominują wypadki z pieszymi oraz zderzenia pojazdów. Charakterystyczna jest bardzo wysoka ciężkość zderzeń czołowych i bocznych, w wyniku których odnotowano bardzo wysoki odsetek ofiar śmiertelnych. 4. Problemem regionu są przede wszystkim wypadki spowodowane nadmierną prędkością.



WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE



Liczba mieszkańców	2 504,2 tys.
Powierzchnia	18 219 km ²
Długość dróg publicznych	26 176 km
Zarejestrowane pojazdy	1 787,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 440 km	● 5,5%	
wojewódzkie	1 179 km	● 4,5%	
powiatowe	7 868 km	● 30,1%	
gminne	15 690 km	● 59,9%	

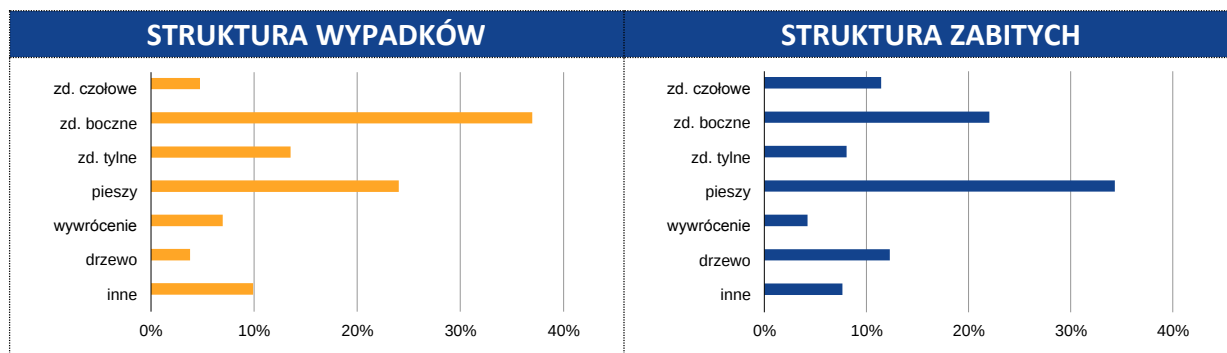
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	3 991	↗	
zabici	236	↘↘	
ranni	4 826	↗	
ciężko ranni	1 329	↗	
kolizje	23 355	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 24%	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością 21%	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16%	13%		21%
Z udziałem rowerzystów 17%	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych 9%	7%		14%
Z udziałem motocyklistów 5%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo 4%	2%		14%

WNIOSKI
1. W 2015 r. w regionie mimo wzrostu liczby wypadków o blisko 8% zmniejszyła się liczba ofiar śmiertelnych. 2. Region charakteryzuje najwyższe na tle kraju ryzyko wypadków oraz bardzo wysokie ryzyko śmierci w ich wyniku. Wskaźniki demograficzne są bardzo wysokie: wskaźnik liczby wypadków/100 tys. mieszkańców wynosi 159 i jest najwyższy w kraju, podobnie jak wskaźnik dotyczący gęstości wypadków. Ciężkość wypadków liczona liczbą zabitych/100 wypadków należy jednak do grupy najniższych w kraju. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z pieszymi. Obie kategorie generują wysoki odsetek ofiar śmiertelnych. 4. Charakterystycznym problemem regionu są wypadki z udziałem rowerzystów. Odnotowano również wyższy niż średnio w kraju odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz najniższy udział wypadków z udziałem motocyklistów.



WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 354,1 tys.
Powierzchnia	15 183 km ²
Długość dróg publicznych	30 068 km
Zarejestrowane pojazdy	2 186,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 093 km	3,6%		POLSKA 4,6%
wojewódzkie	1 413 km	4,7%		6,9%
powiatowe	6 660 km	22,2%		30,1%
gminne	20 902 km	69,5%		58,5%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	3 839	↘	
zabici	198	↘↘↘	
ranni	4 619	↘	
ciężko ranni	1 224	↘↘	
kolizje	27 318	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE



Liczba mieszkańców

5 334,5 tys.

Powierzchnia

35 558 km²

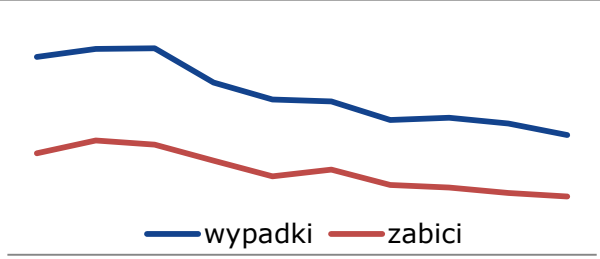
Długość dróg publicznych

53 455 km

Zarejestrowane pojazdy

4 073,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	2 416 km	 4,5%	
wojewódzkie	3 004 km	 5,6%	
powiatowe	15 108 km	 28,3%	
gminne	32 927 km	 61,6%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	4 006	↘↘		
zabici	487	↘↘		
ranni	4 747	↘↘		
ciężko ranni	1 032	↘↘↘		
kolizje	55 904	↗		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

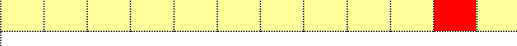
↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

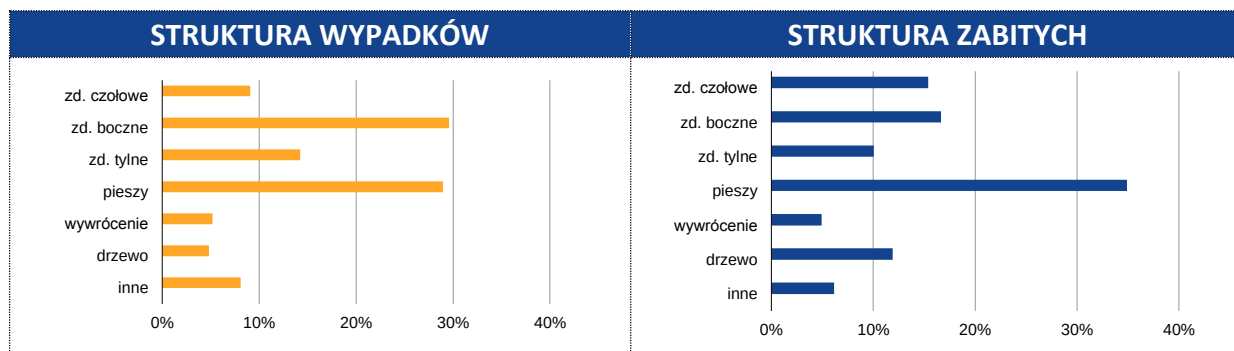
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 30%	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością 23%	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16%	13%		21%
Z udziałem rowerzystów 13%	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych 9%	7%		14%
Z udziałem motocyklistów 6%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo 5%	2%		14%

WNIOSKI
1. W 2015 r. odnotowano poprawę bezpieczeństwa na drogach regionu. Nastąpił spadek liczby wypadków oraz ofiar we wszystkich kategoriach. 2. Wartości wskaźników zagrożenia odnoszące się do liczby ofiar śmiertelnych odnotowane w województwie potwierdzają, iż cechuje się ono wyższą niż średnia dla kraju ciężkością zdarzeń i liczbą zabitych na 100 tys. mieszkańców. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz wypadki z udziałem pieszych. Ta ostatnia kategoria zdarzeń generuje zdecydowanie najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych. 4. Problemem województwa są wypadki z udziałem pieszych oraz spowodowane nadmierną prędkością. Zauważalny jest stosunkowo niski odsetek wypadków powodowanych przez młodych kierowców.

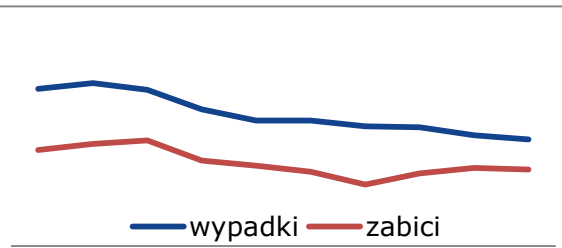


WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE



Liczba mieszkańców	1 000,9 tys.
Powierzchnia	9 412 km ²
Długość dróg publicznych	10 938 km
Zarejestrowane pojazdy	718,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	778 km	 7,1%	
wojewódzkie	985 km	 9,0%	
powiatowe	3 910 km	 35,7%	
gminne	5 265 km	 48,1%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	710	↘	
zabici	102	↘	
ranni	808	↘↘	
ciężko ranni	166	↘↘	
kolizje	7 941	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

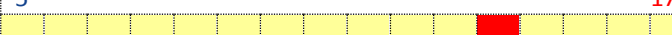
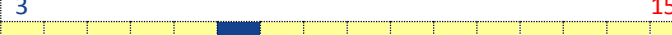
↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

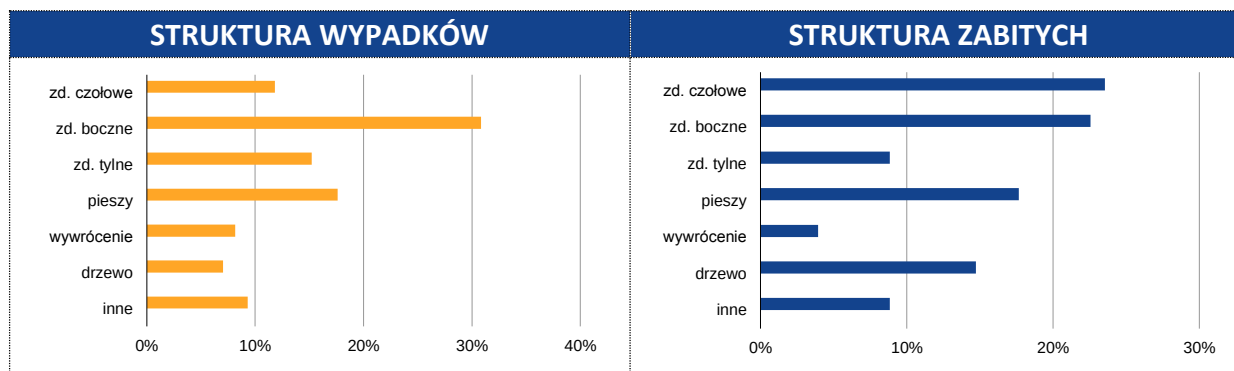
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością	17%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców	18%		21%
Z udziałem rowerzystów	17%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	9%		14%
Z udziałem motocyklistów	6%		8%
W wyniku najechania na drzewo	7%		14%

WNIOSKI
1. W 2015 r. odnotowano nieznaczną poprawę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Nastąpił spadek liczby wypadków i ich ofiar. 2. Region charakteryzuje bardzo wysoka, najwyższa w kraju, ciężkość wypadków. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne jednak najwięcej ofiar śmiertelnych generują zderzenia czołowe. 4. W regionie odnotowano najwyższy w kraju odsetek wypadków z udziałem rowerzystów, oraz najniższy w kraju odsetek wypadków z udziałem pieszych. Problemem na tle pozostałych województw jest także znaczny odsetek wypadków spowodowanych przez młodych kierowców.

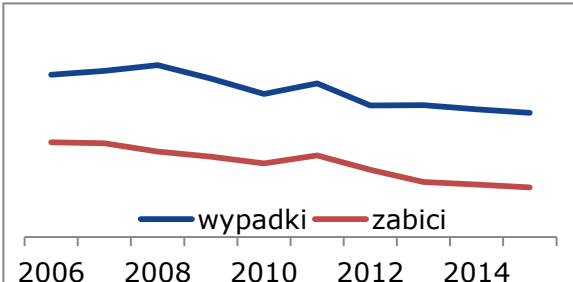


WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE



Liczba mieszkańców	2 129,2 tys.
Powierzchnia	17 846 km ²
Długość dróg publicznych	20 695 km
Zarejestrowane pojazdy	1 357,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	878 km	 4,2%	
wojewódzkie	1 701 km	 8,2%	
powiatowe	6 721 km	 32,5%	
gminne	11 395 km	 55,1%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 703	↘	
zabici	136	↘↘	
ranni	2 120	↘	
ciężko ranni	438	↘	
kolizje	15 662	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

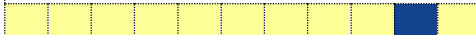
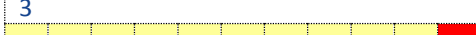
↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

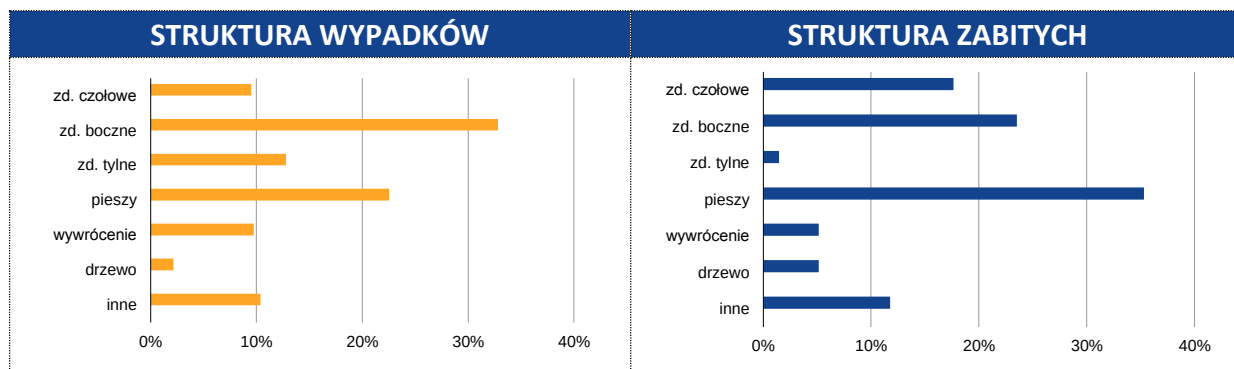
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23%	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością 21%	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 21%	13%		21%
Z udziałem rowerzystów 14%	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych 10%	7%		14%
Z udziałem motocyklistów 8%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo 2%	2%		14%

WNIOSKI
1. W roku 2015 odnotowano poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nastąpił spadek liczby wypadków oraz zabitych, rannych i ciężko rannych w wypadkach. Odnotowano natomiast wzrost liczby kolizji. 2. Region charakteryzuje się stosunkowo niską ciężkością zdarzeń. Spośród wskaźników zagrożenia jedynie wartość wskaźnika określającego liczbę wypadków/100 km drogi jest wyższa od przeciętnej w kraju. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz wypadki z pieszymi. Obie kategorie zdarzeń charakteryzują się bardzo dużą ciężkością wypadków. 4. Widoczny jest problem wypadków spowodowanych przez młodych kierowców. Stanowią one grupę wypadków, których odsetek jest najwyższy w kraju. Udział wypadków w wyniku najechania na drzewo jest bardzo niski i wynosi 2% wszystkich odnotowanych wypadków.

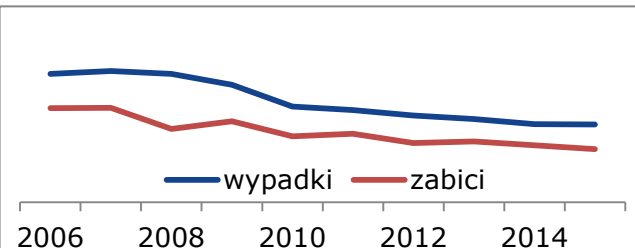


WOJEWÓDZTWO PODLASKIE



Liczba mieszkańców	1 191,9 tys.
Powierzchnia	20 187 km ²
Długość dróg publicznych	26 491 km
Zarejestrowane pojazdy	783,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	978 km	 3,7%	
wojewódzkie	1 247 km	 4,7%	
powiatowe	7 806 km	 29,5%	
gminne	16 460 km	 62,1%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	690	↘	
zabici	118	↘↘	
ranni	864	↗↗	
ciężko ranni	426	↘	
kolizje	11 196	↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

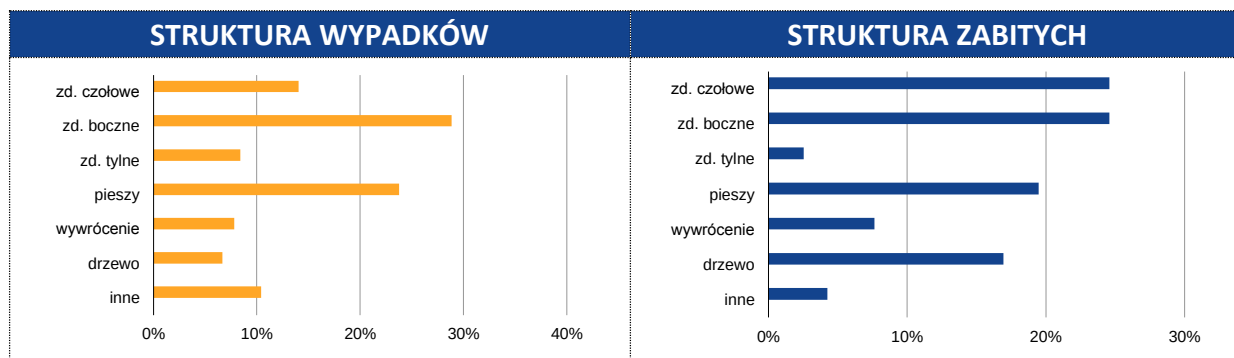
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23%	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością 20%	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 19%	13%		21%
Z udziałem rowerzystów 14%	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych 13%	7%		14%
Z udziałem motocyklistów 8%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo 7%	2%		14%

WNIOSKI
1. W 2015 r. odnotowano poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nastąpił spadek liczby wypadków oraz zabitych i ciężko rannych. 2. Niestety przy najniższym w kraju wskaźniku gęstości wypadków, region charakteryzuje bardzo wysoka ciężkość wypadków. Wskaźniki: zabitych/100 tys. mieszkańców oraz zabitych/100 wypadków, należą do najwyższych w kraju. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych. Charakterystyczny jest bardzo wysoki odsetek ofiar śmiertelnych w wyniku zderzeń pojazdów. 4. W kategoriach głównych problemów, poza ogólną bardzo wysoką ciężkością zdarzeń, należy rozpatrywać wyższy od średniej krajowej odsetek wypadków: spowodowanych przez młodych kierowców, z udziałem nietrzeźwych, motocyklistów i rowerzystów.

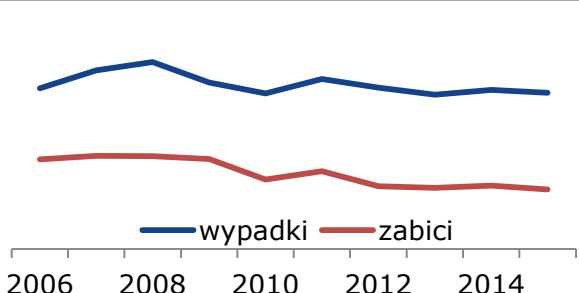


WOJEWÓDZTWO POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 302,1 tys.
Powierzchnia	18 310 km ²
Długość dróg publicznych	23 236 km
Zarejestrowane pojazdy	1 530,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	913 km	 3,9%	
wojewódzkie	1 802 km	 7,8%	
powiatowe	5 845 km	 25,2%	
gminne	14 676 km	 63,2%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 675		
zabici	170	 	
ranni	3 347		
ciężko ranni	503	 	
kolizje	20 996	 	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

 - wzrost 0-5%

 - wzrost 5-10%

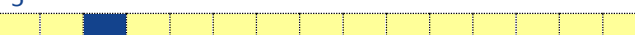
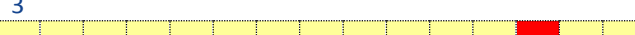
 - wzrost >10%

 - spadek 0-5%

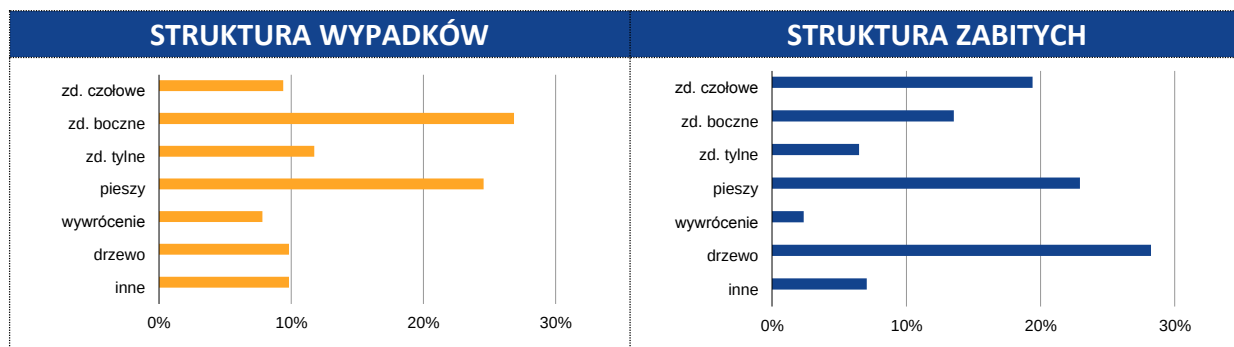
 - spadek 5-10%

 - spadek >10%

 - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 25%	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością 23%	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17%	13%		21%
Z udziałem rowerzystów 13%	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych 9%	7%		14%
Z udziałem motocyklistów 6%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo 10%	2%		14%

WNIOSKI
1. W 2015 r. przy spadku liczby wypadków i zabitych nastąpił wzrost liczby kolizji i ofiar ciężko rannych. 2. W odniesieniu do innych województw region cechuje stosunkowo niewielka ciężkość zdarzeń drogowych. Pomimo wysokiego ryzyka wystąpienia wypadku, wskaźniki odnoszące się do liczby zabitych/100 tys. mieszkańców oraz liczby zabitych/100 wypadków są wyraźnie niższe niż średnia krajowa. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia pojazdów oraz wypadki z pieszymi, jednak najwyższą ciężkością charakteryzują się wypadki będące wynikiem najechania na drzewo, które generują najwięcej ofiar śmiertelnych. 4. Jako główny problem województwa można uznać liczbę i ciężkość zdarzeń związanych z najechaniem na drzewo. W zestawieniu z nadmierną prędkością wypadki tej kategorii mają znaczny wpływ na ogólną ocenę bezpieczeństwa drogowego w regionie.



WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE



Liczba mieszkańców

4 585,9 tys.

Powierzchnia

12 333 km²

Długość dróg publicznych

25 685 km

Zarejestrowane pojazdy

2 866,8 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 222 km	● 4,8%	
wojewódzkie	1 446 km	● 5,6%	
powiatowe	6 396 km	● 24,9%	
gminne	16 621 km	● 64,7%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	3 792	↘↘	
zabici	255	↗	
ranni	4 584	↘↘	
ciężko ranni	1 252	↘	
kolizje	45 072	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

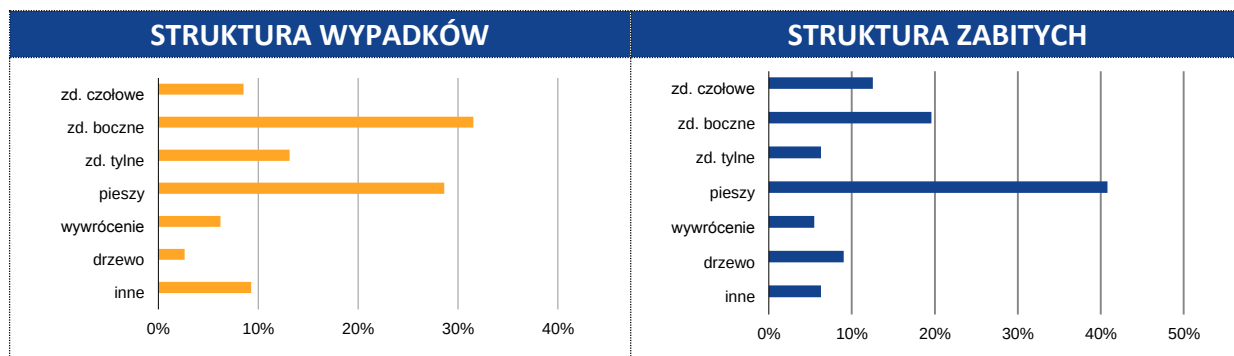
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 29%	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością 15%	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 15%	13%		21%
Z udziałem rowerzystów 14%	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych 10%	7%		14%
Z udziałem motocyklistów 7%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo 3%	2%		14%

WNIOSKI
1. W roku 2015 przy znacznym spadku liczby wypadków i rannych nastąpił niewielki wzrost liczby ofiar śmiertelnych (poza woj. śląskim liczba ofiar śmiertelnych wzrosła tylko w woj. lubuskim). 2. Region cechuje najniższy w kraju wskaźnik liczby zabitych w przeliczeniu na 100 tyś. mieszkańców, przy bardzo wysokiej koncentracji wypadków w przeliczeniu na 100 km sieci drogowej. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz wypadki z udziałem pieszych. Ta ostatnia kategoria generuje bardzo wysoki odsetek ofiar śmiertelnych. 4. Podstawowym problemem regionu jest duży odsetek wypadków z pieszymi oraz ich ciężkość. Zauważalne są natomiast jedne z najniższych w kraju wartości określające udział wypadków spowodowanych przez młodych kierowców, zw. z nadmierną prędkością oraz najechaniem na drzewo.



WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE



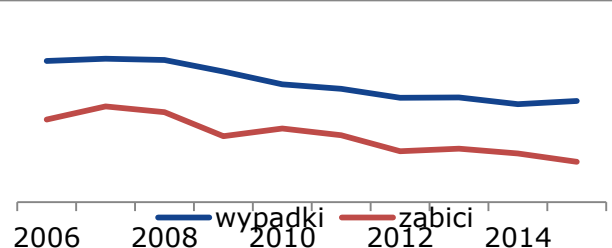
Liczba mieszkańców 1 263,2 tys.

Powierzchnia 11 711 km²

Długość dróg publicznych 17 182 km

Zarejestrowane pojazdy 878,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	754 km	 4,4%	
wojewódzkie	1 087 km	 6,3%	
powiatowe	6 178 km	 36,0%	
gminne	9 163 km	 53,3%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 353	↗	
zabici	108	↘↘↘	
ranni	1 676	↗	
ciężko ranni	407	↘↘	
kolizje	10 455	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

 - wzrost 0-5%

 - wzrost 5-10%

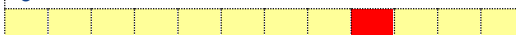
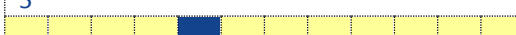
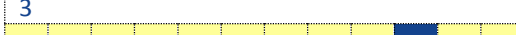
 - wzrost >10%

 - spadek 0-5%

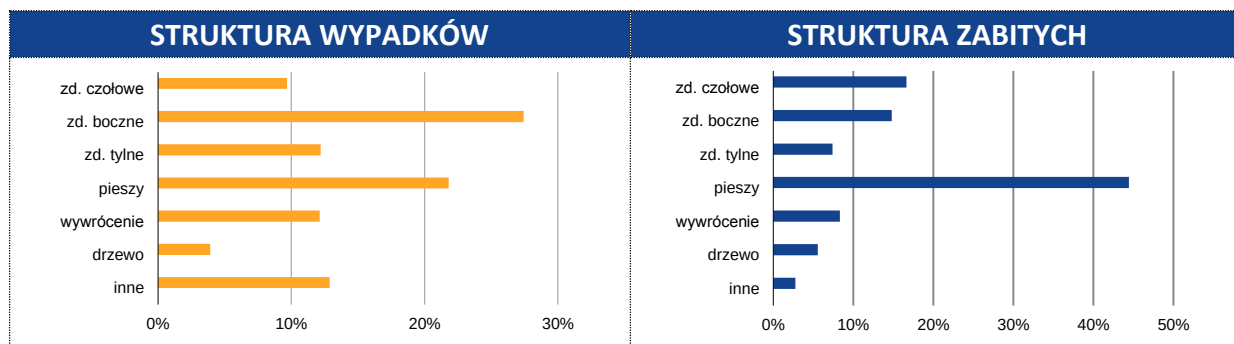
 - spadek 5-10%

 - spadek >10%

 - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23%	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22%	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17%	13%		21%
Z udziałem rowerzystów 11%	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych 12%	7%		14%
Z udziałem motocyklistów 5%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo 4%	2%		14%

WNIOSKI
1. W roku 2015 zaobserwowano bardzo duży spadek liczby ofiar śmiertelnych oraz znaczący spadek liczby ofiar ciężko rannych. Nieznacznie wzrosła natomiast liczba wypadków i kolizji. 2. Region charakteryzuje się wyższymi od średniej krajowej wartościami wskaźników demograficznych, przy niższej od średniej krajowej ciężkości wypadków liczonej liczbą zabitych/100 wypadków. 3. W strukturze wypadków dominują zdarzenia boczne oraz wypadki z udziałem pieszych, przy czym te ostatnie generują najwięcej ofiar śmiertelnych. 4. W zestawieniu z pozostałymi województwami zaobserwowano bardzo wysoki odsetek wypadków związanych z nadmierną prędkością oraz z udziałem nietrzeźwych. Jednocześnie w regionie odnotowano najniższy w kraju odsetek wypadków z udziałem rowerzystów, i bardzo niski odsetek wypadków z udziałem motocyklistów.

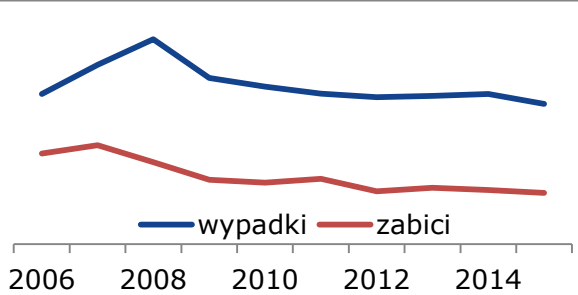


WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE



Liczba mieszkańców	1 444,0 tys.
Powierzchnia	24 173 km ²
Długość dróg publicznych	22 914 km
Zarejestrowane pojazdy	895,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 327 km	 5,8%	
wojewódzkie	1 910 km	 8,3%	
powiatowe	8 447 km	 36,9%	
gminne	11 231 km	 49,5%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 535	↘↘	
zabici	140	↘↘	
ranni	1 869	↘↘	
ciężko ranni	496	↘↘↘	
kolizje	14 406	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

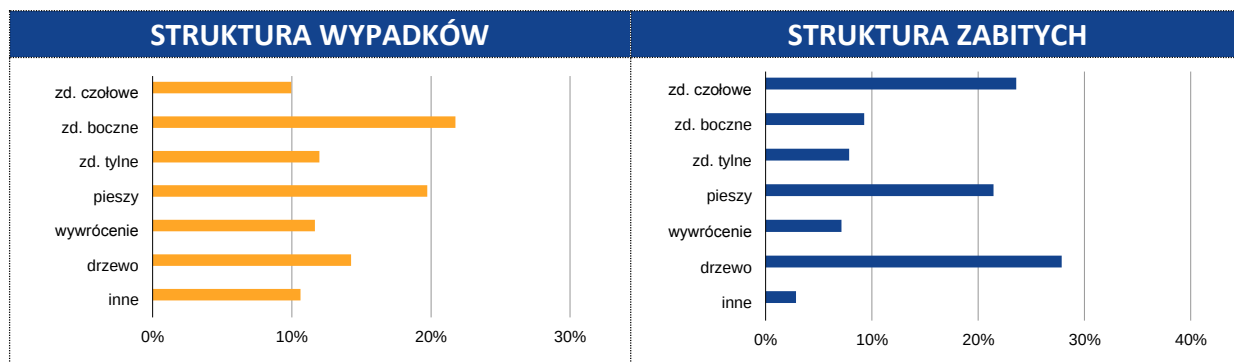
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU										max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48											159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6											10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5											17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3											15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 20%	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością 31%	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 18%	13%		21%
Z udziałem rowerzystów 12%	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych 12%	7%		14%
Z udziałem motocyklistów 6%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo 14%	2%		14%

WNIOSKI
1. W roku 2015 stan bezpieczeństwa na drogach województwa uległ poprawie. Odnotowano wyraźny spadek liczby wypadków i ofiar tych wypadków. 2. Niestety w dalszym ciągu wskaźniki demograficzne określające ryzyko zaistnienia wypadku oraz ofiary śmiertelnej plasują województwo w grupie szczególnie zagrożonych. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z pieszymi. Charakterystyczny i wyjątkowo widoczny na tle pozostałych województw jest odsetek wypadków w wyniku najechania na drzewo, a także bardzo wysoki odsetek ofiar śmiertelnych tych wypadków. 4. W kategoriach głównych problemów należy rozpatrywać najwyższy w kraju odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz najechaniem na drzewo. W zestawieniu ze strukturą zabitych wypadki tych kategorii mają znaczny wpływ na ogólną ocenę bezpieczeństwa drogowego w regionie. Uwagę zwrócić należy także na niski odsetek wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu.



WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 462,2 tys.
Powierzchnia	29 826 km ²
Długość dróg publicznych	40 331 km
Zarejestrowane pojazdy	2 689,4 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 736 km	● 4,3%	
wojewódzkie	2 701 km	● 6,7%	
powiatowe	12 324 km	● 30,6%	
gminne	23 571 km	● 58,4%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 196	↘↘	
zabici	245	↘↘	
ranni	2 523	↘↘↘	
ciężko ranni	938	↗	
kolizje	29 442	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

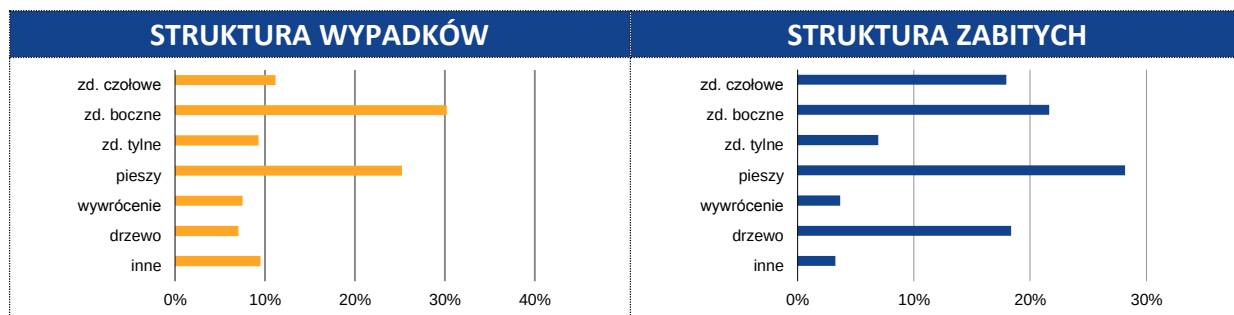
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 25%	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością 19%	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 19%	13%		21%
Z udziałem rowerzystów 15%	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych 7%	7%		14%
Z udziałem motocyklistów 7%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo 7%	2%		14%

WNIOSKI
1. W roku 2015 zaobserwowano znaczną poprawę bezpieczeństwa na drogach województwa. Odnotowano wyraźny spadek liczby wypadków oraz ofiar śmiertelnych i rannych. 2. Stan bezpieczeństwa opisywany wskaźnikami demograficznymi: liczba wypadków oraz liczba zabitych/100 tys. mieszkańców, plasuje województwo w gronie regionów o niższym zagrożeniu. 3. Struktura wypadków nie odbiega od średniej obserwowanej w kraju. Dominują wypadki z udziałem pieszych oraz zderzenia boczne pojazdów. Te pierwsze cechuje zauważalnie wyższa ciężkość. 4. Na tle innych regionów wyraźnie widoczny jest problem wypadków z udziałem rowerzystów oraz spowodowanych przez młodych kierowców. Odsetek tych zdarzeń jest bardzo wysoki. Należy jednak podkreślić, że po raz kolejny w regionie odnotowano najniższy w kraju procent wypadków z udziałem nietrzeźwych.



WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE



Liczba mieszkańców	1 715,4 tys.
Powierzchnia	22 892 km ²
Długość dróg publicznych	19 692 km
Zarejestrowane pojazdy	1 096,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 139 km	5,8%	
wojewódzkie	2 109 km	10,7%	
powiatowe	7 687 km	39,0%	
gminne	8 758 km	44,5%	

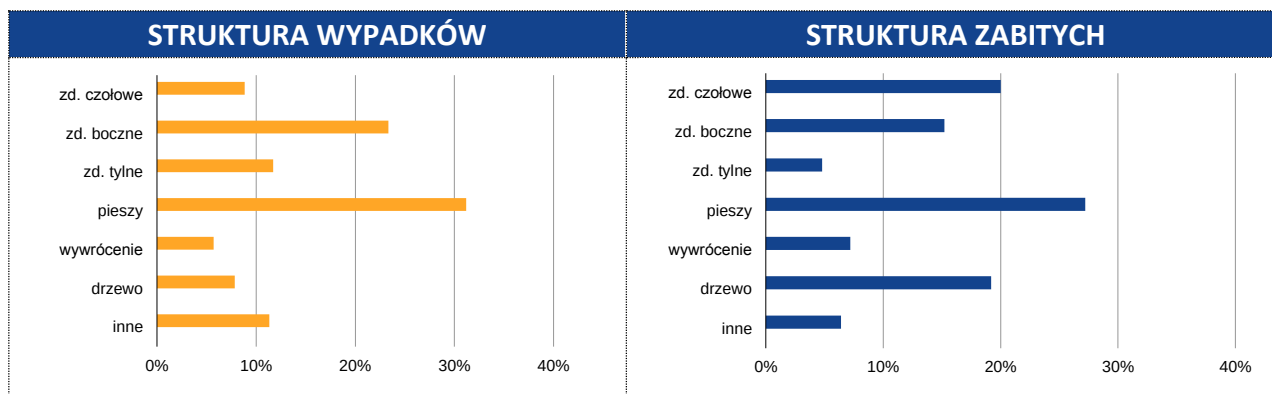
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 298	↘↘	
zabici	125	↘↘↘	
ranni	1 470	↘↘↘	
ciężko ranni	429	↘↘↘	
kolizje	15 814	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%
 ↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	48		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		15

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 32%	18%		32%
Spowodowanych nadmierną prędkością 14%	14%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 13%	13%		21%
Z udziałem rowerzystów 11%	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych 9%	7%		14%
Z udziałem motocyklistów 6%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo 8%	2%		14%

WNIOSKI
1. W roku 2015 zaobserwowano znaczną poprawę bezpieczeństwa na drogach województwa. Nastąpił spadek liczby wypadków oraz ofiar wszystkich kategorii. 2. Przyjęte na potrzeby oceny wskaźniki plasują region w gronie województw o średnim poziomie zagrożenia. Zaobserwowano jedynie nieznacznie wyższą niż średnia w kraju ciężkość wypadków drogowych. 3. W strukturze wypadków dominują wypadki z udziałem pieszych oraz zderzenia boczne. W odniesieniu jednak do ciężkości wypadków największy odsetek ofiar śmiertelnych powodują wypadki z udziałem pieszych, zderzenia czołowe oraz wypadki będące skutkiem najechania na drzewo. 4. W kategoriach problemu należy rozpatrywać wymienione zdarzenia z udziałem drzew, a także najwyższy w kraju odsetek wypadków, w których uczestniczyli piesi. Podkreślenia wymaga najniższy na tle pozostałych województw odsetek wypadków powodowanych przez młodych kierowców (podobnie jak w roku ubiegłym) oraz spowodowanych nadmierną prędkością.

Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego

W 2014 roku na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wznowiony został ogólnopolski monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego. Monitoring objął: pomiary prędkości pojazdów (w tym określenie udziału pojazdów poruszających się w tzw. odstępach niebezpiecznych⁷), poziom stosowania pasów bezpieczeństwa, urządzeń zabezpieczających dzieci, kasków ochronnych oraz stopień korzystania z telefonów komórkowych w trakcie kierowania pojazdem. Badania prowadzone były we wszystkich województwach i objęły lokalizacje zarówno w terenie zabudowanym, jak i niezabudowanym oraz kategorie dróg – od autostrad po drogi powiatowe.

Prędkość pojazdów w Polsce w 2015 r.

Organizacja i zakres badań

Badania prędkości pojazdów w 2015 roku prowadzono w dwóch sesjach pomiarowych (wiosennej (w) i jesiennej (j)). Badaniem objęto drogi krajowe, w tym autostrady i drogi ekspresowe, a także drogi wojewódzkie i powiatowe na obszarze zabudowanym i niezabudowanym. Pomiary były prowadzone w każdym z punktów przez 24 godziny, co pozwoliło na zgromadzenie próby blisko 900 000 pojazdów w każdej sesji. Pomiary prowadzono przy zastosowaniu nieinwazyjnych automatycznych urządzeń pomiarowych rejestrujących ruch w trybie „pojazd za pojazdem”.

Uzyskane dane posłużyły do przeprowadzenia analizy, w ramach której określono m.in. prędkości średnie pojazdów, udział pojazdów przekraczających dopuszczalne limity prędkości oraz udział pojazdów jadących w niebezpiecznych odstępach.

Prędkość średnia pojazdów

Ze zgromadzonych danych wynika, że w 2015 roku średnia prędkość pojazdów wynosiła odpowiednio:

- /// na autostradach – 120 km/h wiosną i 121,5 km/h jesienią;
- /// na drogach ekspresowych (3 punkty) – 109 km/h wiosną i 105,8 km/h jesienią;
- /// na drogach poza obszarem zabudowanym:
 - krajowych (16 punktów) – 84 km/h wiosną i 82,4 km/h jesienią;
 - wojewódzkich (16 punktów) – 80 km/h wiosną i 78,1 km/h jesienią;
 - powiatowych (8 punktów) – 78 km/h wiosną i 69,8 km/h jesienią;
- /// na obszarze zabudowanym na drogach z dopuszczalną prędkością 50 km/h w dzień oraz 60 km/h w nocy:
 - dwujezdniowe ulice w stolicach województw: wiosną - 60 km/h w dzień i 66 km/h w nocy; jesienią – 56,8 km/h w dzień i 65,9 km/h w nocy;
 - jednojezdniowe ulice w stolicach województw: wiosną - 55 km/h w dzień i 58 km/h w nocy; jesienią – 47,5 km/h w dzień i 56 km/h w nocy;
 - przejścia dróg krajowych przez wsie i małe miasta: wiosną - 60 km/h w dzień i 69 km/h w nocy; jesienią – 52,9 km/h w dzień i 63,6 km/h w nocy;
 - przejścia dróg wojewódzkich przez wsie i małe miasta: wiosną - 65 km/h w dzień i 71 km/h w nocy; jesienią – 52,2 km/h w dzień i 57,5 km/h w nocy;
 - przejścia dróg powiatowych przez wsie i małe miasta: wiosną - 60 km/h w dzień i 66 km/h w nocy; jesienią – 56,8 km/h w dzień i 61,1 km/h w nocy.

⁷ powodujących możliwość najechania na tył pojazdu poprzednika przy nagłym jego hamowaniu

Przekroczenia dopuszczalnej prędkości pojazdów

Na podstawie przeprowadzonych badań można stwierdzić, że w roku 2015 kierowcy jadący samochodami w Polsce przekraczali dopuszczalne limity prędkości wiosną w 66,75% przypadków, natomiast jesienią w 56,29% przypadków.

Przekroczenia te w podziale na kategorie dróg kształtowały się w sposób następujący:

- /// na autostradach z limitem 140 km/h: wiosną - 58% (w tym 35% o ponad 10 km/h); jesienią - 62% (w tym 36,3% o ponad 10 km/h);
- /// na drogach ekspresowych z limitem 120 km/h: wiosną - 56% (35% o ponad 10 km/h); jesienią - 52,7% (25,5% o ponad 10 km/h);
- /// na drogach poza obszarem zabudowanym z limitem 90 km/h:
 - krajowych: wiosną - 46% (26% o ponad 10 km/h); jesienią - 43,6% (23,1% o ponad 10 km/h),
 - wojewódzkich - 32% (17% o ponad 10 km/h); jesienią - 30,2% (15,6% o ponad 10 km/h)
 - powiatowych - 25% (12% o ponad 10 km/h); jesienią - 14% (5,6% o ponad 10 km/h)
- /// na drogach na obszarze zabudowanym z limitem 50 km/h w dzień oraz 60 km/h w nocy:
 - dwujezdniowe ulice w stolicach województw: wiosna - 80% (w tym 48% o ponad 10 km/h); jesień - 72,5% (w tym 38,9% o ponad 10 km/h),
 - jednojezdniowe ulice w stolicach województw: wiosna - 69% (30% o ponad 10 km/h); jesień - 43% (13,4% o ponad 10 km/h),
 - przejścia dróg krajowych przez wsie i małe miasta: wiosna - 80% (49% o ponad 10 km/h); jesień - 54,5% (25% o ponad 10 km/h),
 - przejścia dróg wojewódzkich przez wsie i małe miasta: wiosna - 84% (61% o ponad 10 km/h); jesień - 57,1% (20,6% o ponad 10 km/h),
 - przejścia dróg powiatowych przez wsie i małe miasta: wiosna - 83% (49% o ponad 10 km/h); jesień - 73,3% (36,5% o ponad 10 km/h).

Jazda z niebezpiecznymi odstępami

Na podstawie zebranych danych o prędkości pojazdów wykonano obliczenia wyznaczające odstępy niebezpieczne pomiędzy nimi. Udziały pojazdów jadących z niebezpiecznym odstępem w podziale na kategorie dróg przedstawiono poniżej:

- /// na autostradach - 17% (w); 18,4% (j);
- /// na drogach ekspresowych - 15% (w); 17,3% (j);
- /// na drogach poza obszarem zabudowanym:
 - krajowych - 21% (w); 23,2% (j);
 - wojewódzkich - 16% (w); 12,7% (j);
 - powiatowych - 12% (w); 8,1% (j);
- /// na drogach na obszarze zabudowanym:
 - dwujezdniowe ulice w stolicach województw - 26% (w); 25,3% (j);
 - jednojezdniowe ulice w stolicach województw - 16% (w); 13,5% (j);
 - przejścia dróg krajowych przez wsie i małe miasta - 21% (w); 14,6% (j);
 - przejścia dróg wojewódzkich przez wsie i małe miasta - 11% (w); 13,1% (j);
 - przejścia dróg powiatowych przez wsie i małe miasta - 9% (w); 12,9% (j).

Porównanie do poprzednich sesji

2015 rok był pierwszym, od 5 lat, w którym przeprowadzono pomiary prędkości w kilku sesjach pomiarowych. Pozwoliło to na dokładniejsze oszacowanie trendów związanych z prędkością pojazdów poruszających się po sieci dróg w Polsce. Zrealizowane na wiosnę 2015 roku pomiary prowadzone były w warunkach pogodowych, które ogólnie można scharakteryzować jako dobre

a jednocześnie były one typowe dla tej pory roku. Kolejna sesja pomiarowa w 2015 roku prowadzona była jesienią w warunkach również typowych dla tego okresu roku, jednocześnie warunki te można określić jako ogólnie gorsze w stosunku do wiosennych. Porównanie otrzymanych wyników ze zgromadzonymi podczas tylko jednej jesiennej sesji pomiarowej w 2014 roku, jest obarczone dużym ryzykiem.

Ze względu na dużą zmienność czynników wpływających na warunki przeprowadzania badań w latach 2013, 2014, 2015 nie należy dokonywać bezpośredniego porównania wyników ogółem bez pogłębionej analizy.

Niemniej po sesji jesiennej wykonano robocze porównanie zgodnie z poniższymi założeniami.

Za najistotniejsze do porównań uznano dwa parametry prędkości:

- /// prędkość średnią potoku ruchu – charakteryzującą warunki ruchu dla danego typu drogi, która uwzględnia występujące spowolnienia ruchu wynikające z dużych natężeń ruchu;
- /// kwantyl 85% prędkości – informujący o zachowaniach większości kierowców na danym typie drogi.

Jednocześnie w celu obserwacji zmian niezakłóconych zachowań uczestników ruchu wyżej wymienione porównania prędkości i udziałów przekroczeń wykonano dla pojazdów poruszających się w ruchu swobodnym.

Dodatkowo aby zauważyć najważniejszy trend przestrzegania przepisów zaproponowano ograniczenie przedziałów przekroczeń dopuszczalnej prędkości do czterech:

- /// ogółem;
- /// do 10 km/h powyżej limitu;
- /// od 10 do 50 km/h powyżej limitu;
- /// powyżej 50 km/h powyżej limitu.

Jednocześnie w celu obserwacji zmian niezakłóconych zachowań uczestników ruchu wyżej wymienione porównania prędkości i udziałów przekroczeń wykonano dla pojazdów poruszających się w ruchu swobodnym.

Analizę wyżej wymienionych parametrów przeprowadzono w podziale na cztery rodzaje przekrojów:

- /// ogółem – łącznie wszystkie punkty pomiarowe;
- /// autostrady i drogi ekspresowe;
- /// pozostałym drogi na obszarze niezabudowanym;
- /// pozostałym drogi na obszarze zabudowanym.

Rys. Porównanie najważniejszych parametrów dla dróg i obszarów poszczególnych kategorii (Cały kraj - porównanie wyników z 2014 Sesja 1 i 2015 Sesja 2)



Ze względu na zmianę przepisów ruchu drogowego dot. zaostrzonych przepisów wobec kierujących, którzy przekraczają dopuszczalną prędkość w obszarze zabudowanym⁸

⁸ Więcej o zmianie ww. przepisów można przeczytać w rozdziale "Inne działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane w 2015 r."

dotatkowo porównano wyniki pomiarów prędkości ze wszystkich trzech sesji pomiarowych, przy czym dla sesji pierwszej 2015 dokonano podziału na okres „przed” i „po” 18 maja 2015 r.

Porównania przedstawiono dla punktów zlokalizowanych w obszarze zabudowanym.

Przed terminem wejścia w życie nowych przepisów dokonano pomiarów w ramach pierwszej sesji 2014 roku oraz w 33 punktach w pierwszej sesji 2015 roku. Po wprowadzeniu nowych przepisów wykonano pomiary w 15 punktach podczas pierwszej sesji pomiarowej 2015 oraz dla wszystkich punktów drugiej sesji 2015 roku. W efekcie w analizie uwzględniono 48 punktów pomiarowy z pięciu typów punktów:

- /// 2014 Sesja 1- 48 punktów;
- /// 2015 Sesja 1 „przed” - 33 punktów;
- /// 2015 Sesja 1 „po” - 15 punktów;
- /// 2015 Sesja 2 - 48 punktów.

Porównując analogiczne okresy roku (jesień) tzn. sesję 1 2014 („przed” wprowadzeniem nowych przepisów) i sesję 2 z 2015 („po” wprowadzeniu nowych przepisów), można zaobserwować, iż udział pojazdów poruszających się w potoku z prędkością przekraczającą dopuszczalny limit w dobie jest o 1,1% mniejszy. Jednocześnie wzrosła liczba przekroczeń w przedziale do 10 km/h, a dla pozostałych przedziałów zanotowano niewielkie spadki.

Niezakłócone zachowania uczestników ruchu można zaobserwować porównując prędkości i inne parametry pojazdów poruszających się w ruchu swobodnym. Szczególnie w obszarze zabudowanym swoboda wyboru prędkości przez kierujących może być ograniczona przez panujące warunki ruchu. Jako kryterium wyodrębniania pojazdów poruszających się w ruchu swobodnym przyjęto odstęp 5 sekund występujący pomiędzy pojazdami.

Obserwacje dla ruchu swobodnego wykazały ogólny niewielki wzrost (o 1%) udziału pojazdów przekraczających dopuszczalną prędkość przy jednoczesnym blisko 4% wzroście pierwszego przedziału przekroczeń.

Trzeba równocześnie zaznaczyć iż udział pojazdów przekraczających dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h w obszarze zabudowanym zarówno przed zmianą przepisów jak i po zmianie wyniósł nie więcej niż 0,2% pojazdów przekraczających dopuszczalną prędkość w potoku i 0,3% dla pojazdów poruszających się w ruchu swobodnym.

Stosowanie pasów bezpieczeństwa w Polsce w 2015 r.

W 2015 roku, w dwóch sesjach pomiarowych w 16 województwach w 134 punktach pomiarowych przeprowadzono badania mające na celu między innymi zebranie danych o stosowaniu pasów bezpieczeństwa przez kierujących i pasażerów pojazdów osobowych, dostawczych i ciężarowych. Zastosowano metodę obserwacji z zewnątrz. W każdym województwie wykonano pomiary na drogach różnych kategorii (krajowych, autostradach (A), ekspresowych (S), wojewódzkich, powiatowych), w obszarach zabudowanych i poza obszarami zabudowanymi oraz w miastach wojewódzkich.

Uzyskano następujące wyniki:

/// **Wskaźnik używania pasów w samochodach osobowych w 2015 roku, biorąc pod uwagę pracę przewozową dla różnych rodzajów dróg jako czynnika wagowego, wyniósł 91% (bez uwzględnienia czynnika wagowego – 95%).**

/// Wśród użytkowników **samochodów osobowych:**

- **Pasy bezpieczeństwa stosowało 95% kierujących, 96% pasażerów z przodu oraz 76% pasażerów z tyłu.**
- Nieco częściej pasy stosowały kobiety niż mężczyźni (96%, w porównaniu do 94%).
- **Najczęściej pasy zapinały osoby w wieku 25-60 lat (95%), najrzadziej zapięte były osoby starsze (91%).**
- **Zdecydowanie najczęściej pasy bezpieczeństwa stosowali kierowcy i pasażerowie samochodów osobowych na autostradach i w dużych miastach.** Na drogach krajowych pasy stosowano dużo częściej niż na drogach powiatowych (94% w porównaniu do 88%). Nieznacznie częściej pasy zapinano w obszarze zabudowanym (95%) niż w obszarze niezabudowanym (94%).

/// **Pasy bezpieczeństwa w taksówkach były stosowane prawie dwukrotnie rzadziej niż ogólnie przez użytkowników pojazdów osobowych.**

/// **Porównanie stosowania pasów w samochodach osobowych w poszczególnych regionach Polski wskazuje na różnice sięgające 10 punktów procentowych.** Najwyższy wskaźnik stosowania pasów zanotowano w województwach: pomorskim (99%) i zachodniopomorskim (98%). Najniższy wskaźnik zanotowano w województwach: łódzkim (88%) i świętokrzyskim (90%). **Nieco lepsze wskaźniki stosowania pasów zanotowano w stolicach województw.** Pasy najczęściej zapinali mieszkańcy Gdańska, Katowic i Szczecina (po 98%), a najrzadziej Białegostoku i Kielc (po 92%).

/// **Zanotowano dużo niższy stopień używania pasów bezpieczeństwa przez kierowców i pasażerów pojazdów innych niż samochody osobowe:**

- Samochody dostawcze – 81% (wskaźnik obliczony z uwzględnieniem pracy przewozowej dla różnych rodzajów dróg jako czynnika wagowego),
- Samochody ciężarowe – 75% (wskaźnik obliczony z uwzględnieniem pracy przewozowej dla różnych rodzajów dróg jako czynnika wagowego).

/// Stwierdzono wzrost stosowania pasów bezpieczeństwa w Polsce w samochodach osobowych, dostawczych i ciężarowych. Przy uwzględnieniu czynnika wagowego w samochodach osobowych zanotowano wzrost stosowania pasów o 1% w stosunku do pomiarów z roku 2014 i o 17% w stosunku do pomiarów z 2008 roku.

Stosowanie urządzeń zabezpieczających dzieci w Polsce w 2015 r.

Badania mające na celu między innymi zebranie danych o stosowaniu urządzeń zabezpieczających dzieci (zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - fotelików dziecięcych lub innych urządzeniach przytrzymujących dla dzieci) w wieku 0-12 lat przewożonych w samochodach osobowych, dostawczych i ciężarowych przeprowadzono w 2015 roku w dwóch sesjach pomiarowych w 16 województwach, w 134 punktach pomiarowych. Badania wykonano metodą obserwacji z zewnątrz. W każdym

województwie wykonano pomiary na drogach różnych kategorii (krajowych, autostradach (A), ekspresowych (S), wojewódzkich, powiatowych), w obszarach zabudowanych i poza obszarami zabudowanymi oraz w miastach wojewódzkich. Ogółem zebrano dane o 5 562 dzieciach w wieku 0-12 lat.

Dla samochodów osobowych uzyskano następujące wyniki:

- Wskaźnik stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci w 2015 roku wyniósł 93%.**
- Wraz z wiekiem dzieci spada odsetek stosowania urządzeń zabezpieczających.** Był on najwyższy w grupie dzieci w wieku do 3 lat i wyniósł 99%, wśród dzieci w wieku 4-7 lat – 94% i w grupie dużych dzieci w wieku 8-12 lat – 90%.
- Z analizy zebranych danych wynika, że jest 1-procentowa różnica w stosowaniu urządzeń zabezpieczających dzieci w wieku 0-12 lat w samochodach osobowych ze względu na miejsce w pojeździe.** Na przednim siedzeniu 94% dzieci było przewożonych w urządzeniach zabezpieczających, a na tylnym – 93%.
- Stosowanie urządzeń zabezpieczających dzieci, podobnie jak stosowanie pasów, wzrasta wraz z kategorią drogi.** Najmniej dzieci jest przewożonych w fotelikach na drogach powiatowych (87%), a najwięcej na autostradach (100%).
- Urządzenia zabezpieczające dzieci są częściej stosowane na drogach w obszarach zabudowanych,** na których 94% badanych było przewożonych w urządzeniach zabezpieczających. Na drogach poza obszarami zabudowanymi wskaźnik ten wyniósł 91%.
- Analiza danych dla województw wykazała, że najczęściej urządzenia zabezpieczające dzieci były stosowane w województwie pomorskim (98%), a najrzadziej w województwie świętokrzyskim (88%).**
- W miastach wojewódzkich zarejestrowano bardzo wysoki poziom stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci do 12. roku życia.** W Bydgoszczy i Krakowie wyniósł on 98%, a najniższy był w Kielcach, Rzeszowie i Szczecinie – 89%. Średnia stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci w miastach wojewódzkich wyniosła 95%.
- Wskaźnik stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci w miastach wojewódzkich z roku na rok wzrasta.** W porównaniu do badań w 2014 roku, poziom stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci w 2015 roku poprawił się o 1% (wzrósł do 95%).

Stosowanie kasków ochronnych przez użytkowników motocykli, motorowerów i rowerów w Polsce w 2015 r.

Badanie przeprowadzono w dwóch sesjach pomiarowych, w 134 punktach pomiarowych w całej Polsce na trzech grupach użytkowników dróg: motocyklistach, motorowerzystach i rowerzystach.

Badanie wykazało, że w 99 procentach obligowani ustawą Prawo o Ruchu Drogowym motocykliści (99% kierujących i 100% pasażerów motocykli) oraz w 99 procentach motorowerzyści - stosują kaski ochronne. Niestety jedynie 14 procent rowerzystów (w tym 13% kierujących i 62% pasażerów rowerów) stosuje kaski ochronne.

Dużą dysproporcję w stosowaniu kasków zaobserwowano między najmłodszą i najstarszą grupą wiekową rowerzystów. O ile co czwarty rowerzysta w wieku do 17 lat (26%) stosował kask ochronny, o tyle w grupie osób powyżej 60 roku życia czynił to już jedynie co jedenasty (9%). Choć stosowanie kasku ochronnego na rowerze nie jest nakazane przez polskie prawo, porównując dane dla Polski w latach 2014 i 2015 dostrzega się korzystną zmianę: liczba rowerzystów stosujących kaski ochronne w ciągu roku wzrosła o 2%.

Korzystanie z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami w Polsce w 2015 r.

Równolegle z badaniami stosowania pasów bezpieczeństwa, fotelików dziecięcych i kasków ochronnych przeprowadzono badania mające na celu zebranie danych o kierujących pojazdami korzystających podczas jazdy z telefonów komórkowych trzymanyh w ręku.

Ogółem zebrano dane dotyczące 200 915 kierujących pojazdami (w tym 160 808 samochodami osobowymi, w tym 683 taksówkami).

Wskaźnik korzystania z telefonów komórkowych przez kierujących samochodami osobowymi w 2015 roku wyniósł 3,1%. W podziale na płeć kierującego samochodem osobowym, z telefonów korzystało nieznacznie więcej kobiet (3,4%) niż mężczyzn (3,0%). Najwięcej kierujących samochodami osobowymi, korzystających z telefonów komórkowych, znalazło się w grupie osób dorosłych (25-60 lat) – 3,3%, najmniej w grupie osób starszych (61 lat i więcej) – 1,0%. Ponadto niewiele więcej kierujących samochodami osobowymi korzystało z telefonów komórkowych podczas jazdy w obszarze niezabudowanym – 3,2% niż zabudowanym – 3,1%. Wskaźnik korzystania z telefonów komórkowych podczas jazdy przez kierujących pozostałymi pojazdami (samochodami ciężarowymi, dostawczymi, motocyklami, motorowerami i rowerami) wyniósł w 2015 roku 4,7%.

Analizując wyniki ww. badań warto jednak mieć na uwadze, że prezentowane dane dotyczą kierujących, którzy korzystali z telefonów komórkowych w momencie obserwacji. Jak wskazują przeprowadzone w 2014 r. na zlecenie SKRBRD badania ankietowe, ponad 1/3 kierowców przyznaje, że podczas jazdy samochodem lub motocyklem rozmawia przez telefon komórkowy wymagający trzymania w ręku słuchawki lub mikrofonu.

Koszty zdarzeń drogowych

Życie ludzkie jest wartością najwyższą i zaliczane jest do kategorii dóbr bezcennych, nienależących do elementów rynku. Niemniej jednak życie jest dobrem, o które zabiegamy i chronimy; przedstawia dla nas najwyższą wartość. W przypadku bezpieczeństwa ruchu drogowego badanie wartości życia ludzkiego ma dodatkowy sens - jest testem świadomości strat społeczno-ekonomicznych na skutek zagrożenia w ruchu drogowym.

- /// W 2014 roku⁹ koszty wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce oszacowano na poziomie **48,6 mld złotych**, w tym:
 - koszty wypadków drogowych wyniosły **34,8 mld złotych**,
 - koszty kolizji drogowych wyniosły **13,8 mld złotych**.
- /// Łączne koszty wypadków i kolizji drogowych w 2014 roku w Polsce stanowiły **2,81% PKB₂₀₁₄** kraju.
- /// W 2014 roku koszty wypadków w Polsce stanowiły 72% całkowitych kosztów zdarzeń drogowych, a koszty kolizji drogowych wyniosły pozostałe 28% ogółu kosztów.
- /// Największy udział w strukturze kosztów miały koszty ciężko rannych (77%), zaraz za tym koszty ofiar śmiertelnych (18%), następnie koszty lekko rannych (3%) i straty materialne z tytułu kolizji (2%).
- /// Koszty jednostkowe wypadków i kolizji drogowych w 2014 roku wyniosły:
 - koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej – 1,91 mln zł;
 - koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej – 2,29 mln zł;
 - koszt jednostkowy ofiary lekko rannej – 27,10 tys. zł;
 - koszt jednostkowy wypadku drogowego – 994 tys. zł;
 - koszt jednostkowy kolizji drogowej – 39,72 tys. zł.
- /// Analiza kosztów wypadków i kolizji drogowych w podziale na województwa wykazała, że:
 - mazowieckie, śląskie, dolnośląskie i łódzkie oraz małopolskie generują największe skutki ekonomiczne; razem tych pięć województw generuje 55% kosztów zdarzeń drogowych całego kraju;
 - największe koszty kolizji drogowych generują cztery województwa: mazowieckie, dolnośląskie, wielkopolskie, i śląskie, koszty kolizji w tych regionach stanowią 46% ogółu kosztów kolizji w Polsce w 2014 roku;
 - najwyższy koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej notuje się w województwach: pomorskim, dolnośląskim i zachodniopomorskim;
 - najwyższy koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej generują województwa: dolnośląskie, zachodniopomorskie i śląskie;
 - najwyższy koszt jednostkowy ofiary lekko rannej jest w województwie: dolnośląskim, wielkopolskim i kujawsko-pomorskim.

Jednocześnie, w 2015 r. wzorem krajów o najwyższym poziomie kultury motoryzacyjnej, także i w naszym kraju podjęto pierwszą próbę badania społeczno-ekonomicznego, którego celem było ustalenie skłonności Polaków do zapłaty za redukcję ryzyka śmierci i pogorszenia jakości życia na skutek wypadków drogowych. Badanie gotowości udziału społeczeństwa w czynnym kształtowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego „Willingness to pay” (WTP) należy do najnowocześniejszych metod analizy społecznej, w tym ekonomicznej. Warto

⁹ Ze względu na skomplikowaną i czasochłonną procedurę obliczania koszty zdarzeń drogowych za rok 2015 dostępne będą najwcześniej pod koniec 2016 r.

podkreślenia jest to, że realizacja niniejszego eksperymentu ekonomiczno-socjotechnicznego o tak szerokim zakresie i na skalę ogólnopolską, była uwarunkowana silną potrzebą zdobycia wiedzy w zakresie kształtowania zagadnień społeczno-ekonomicznych w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego społeczeństwa w Polsce.

Badanie społecznej skłonności Polaków do zapłaty za redukcję liczby ofiar wypadków drogowych wykazało, że:

- Społeczeństwo deklaruje największą gotowość do partycypacji w kosztach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wyrażonej minimalizowaniem liczby ofiar śmiertelnych: badani byli skłonni ponad czterokrotnie więcej zapłacić za redukcję liczby zabitych, aniżeli za redukcję liczby ofiar lekko rannych i ponad dwukrotnie więcej - aniżeli w przypadku możliwości redukcji liczby ofiar ciężko rannych.
- Średnia skłonność do zapłaty za redukcję ryzyka w grupie chronionych uczestników ruchu jest około dwukrotnie wyższa aniżeli w grupie pieszych.

Oszacowana średnia ekonomiczna wartość życia ludzkiego VSL oraz wartość ofiary VSI w Polsce w grupie kierowców, przypadająca na jedną podróż samochodem, w zależności od obszaru zabudowy, wyniosła:

- Obszar niezabudowany (modelowanie funkcją liniową / funkcją z przedziałami):
 - VSL = 7,2 mln złotych / 7,5 mln złotych,
 - VSI ciężko ranni = 3,4 mln złotych / 3,5 mln złotych,
 - VSI lekko ranni = 2 mln złotych / 2,1 mln złotych.
- Obszar zabudowany (modelowanie funkcją liniową / funkcją z przedziałami):
 - VSL = 5,8 mln złotych / 4,6 mln złotych,
 - VSI ciężko ranni = 2,6 mln złotych / 2 mln złotych,
 - VSI lekko ranni = 1,5 mln złotych / 1,1 mln złotych.

Oszacowana średnia ekonomiczna wartość życia ludzkiego VSL oraz wartość ofiary VSI w Polsce w grupie pieszych, przypadająca na jedną podróż pieszą, wyniosła (modelowanie funkcją liniową / funkcją z przedziałami):

- VSL = 4,4 mln złotych / 3,6 mln złotych,
- VSI ciężko ranni = 2 mln złotych / 1,5 mln złotych,
- VSI lekko ranni = 1,2 mln złotych / 0,9 mln złotych.

Spółeczna skłonność do zapłaty za redukcję ryzyka śmierci bądź bycia poszkodowanym na skutek wypadków drogowych jest zróżnicowana głównie między rodzajami obszaru aniżeli grupami: chronionych i niechronionych uczestników ruchu. Różnice w wynikach oszacowań wartości życia ludzkiego metodą WTP wynikają z reguły z dosyć istotnej kwestii takiej, jak postrzeganie ryzyka w obszarach zabudowanych i niezabudowanych oraz z uświadamiania sobie zagrożeń przez chronionych bądź niechronionych uczestników ruchu

Ogólna wyższa skłonność do zapłaty za redukcję ryzyka w obszarach niezabudowanych może wskazywać na mniejsze poczucie bezpieczeństwa w tych obszarach, na drogach zamieszanych.

Klasyfikacja ryzyka dla wybranych rodzajów wypadków drogowych na drogach wojewódzkich oraz dla obszarów województw i powiatów

W związku z coraz większą potrzebą stosowania nowoczesnych narzędzi, które umożliwiłyby identyfikowanie zagrożeń uczestnika ruchu na drodze, oszacowanie poziomu oraz ocenę bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opracowana została *Metodologia klasyfikacji ryzyka dla wybranych rodzajów wypadków drogowych na drogach wojewódzkich oraz dla obszarów województw i powiatów wraz z dokonaniem klasyfikacji i przedstawieniem wyników na mapach*.

W przedmiotowej metodyce oceny strategicznego ryzyka społecznego na drogach wojewódzkich jak i obszarze poszczególnych województw i powiatów zaproponowano prowadzenie szczegółowych analiz z uwzględnieniem:

- /// Wszystkich wypadków
- /// Rodzajów zdarzenia:
 - zderzenia czołowe,
 - zderzenia boczne,
 - wypadnięcia z drogi,
- /// Okoliczności zdarzeń:
 - niebezpieczna prędkość,
 - wypadki w porze nocnej,
- /// Grup ryzyka:
 - piesi,
 - rowerzyści,
 - motocykliści i motorowerzyści,
 - dzieci,
 - osoby starsze,
 - alkohol.

Analiza została wykonana w oparciu o dane dotyczące wypadków drogowych i ich skutków (ofiar śmiertelnych i rannych, w tym ciężko rannych) z okresu 3 następujących po sobie lat (2012-2014) dla odcinków dróg wojewódzkich (we wszystkich województwach) jak również dla obszarów województw i powiatów – w tym miast na prawach powiatu.

Do obliczeń poszczególnych klas ryzyka przyjęto poziomy ryzyka przedstawiono za pomocą pięciostopniowej skali.

Opublikowane na stronie internetowej KRBRD materiały zawierają klasyfikację ryzyka zagrożeń wypadkami różnego typu, przedstawioną w sposób tabelaryczny i graficzny (mapy), co pozwala na dokonanie porównania pod względem stopnia zagrożenia pomiędzy poszczególnymi drogami wojewódzkimi, ich odcinkami oraz jednostkami terytorialnymi kraju.

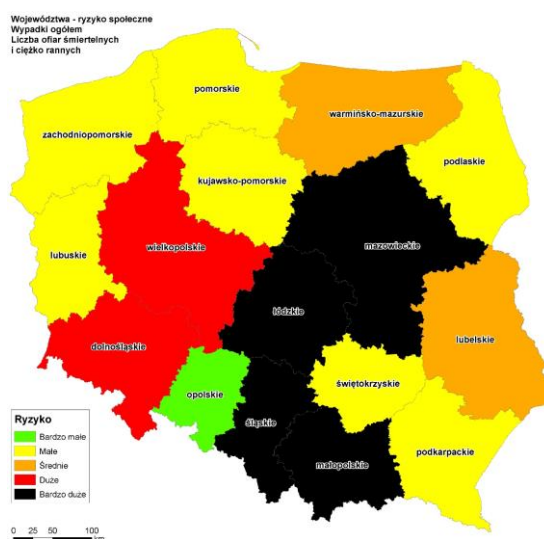
Poniżej zaprezentowano wybrane mapy obrazujące ryzyko bycia ofiarą wypadku drogowego w Polsce¹⁰.

¹⁰ W sprawozdaniu zaprezentowano jedynie mapy dla wypadków ogółem.

Województwa

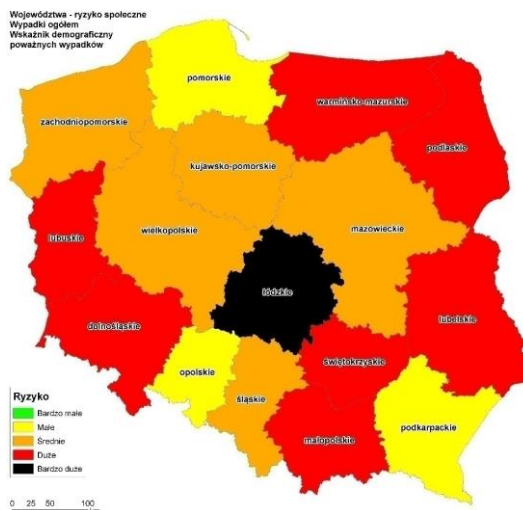
Liczba ofiar ciężko rannych i śmiertelnych (LOSiCR). W poszczególnych województwach występuje dość duże zróżnicowanie liczby mieszkańców, które jest jednym z głównych czynników wpływających na liczbę wypadków drogowych. Zgodnie z przyjętą klasyfikacją poziomu ryzyka ogólnego (RO) cztery województwa (mazowieckie, śląskie, łódzkie, małopolskie) charakteryzują się bardzo dużym ryzykiem bycia ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną wypadku drogowego, a kolejne dwa województwa charakteryzują się dużym ryzykiem: dolnośląskie i wielkopolskie. Jedynie w województwie opolskim poziom ryzyka jest bardzo mały. W sześciu województwach o najwyższym poziomie ryzyka śmierć lub ciężkie obrażenia odnosi prawie 60% wszystkich ofiar.

Rys. Mapa ogólnego ryzyka społecznego, wszystkie wypadki, liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych, województwa w latach 2012-2014



Wskaźnik demograficzny poważnych wypadków (WDPW). Zgodnie z przyjętą klasyfikacją WDPW jedno województwo charakteryzuje się bardzo dużym ryzykiem: łódzkie, a kolejne siedem województw charakteryzuje się ryzykiem dużym: warmińsko-mazurskie, lubuskie, małopolskie, lubelskie, świętokrzyskie, podlaskie i dolnośląskie. Jedynie w trzech województwach poziom ryzyka jest mały: opolskie, podkarpackie, pomorskie.

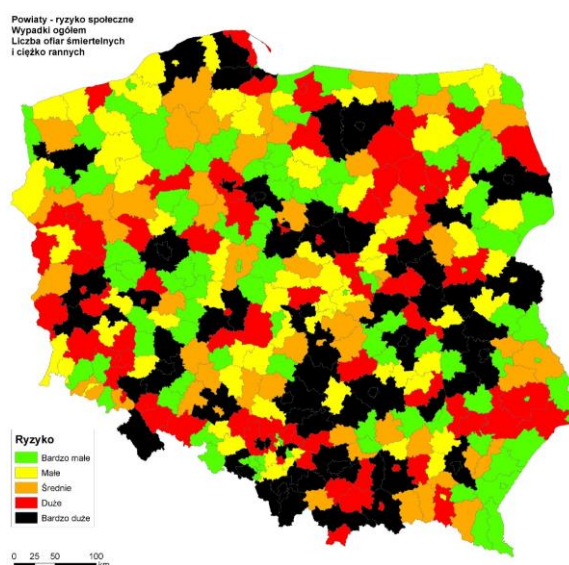
Rys. Mapa unormowanego ryzyka społecznego, wszystkie wypadki, wskaźnik demograficzny poważnych wypadków, województwa w latach 2012-2014



Powiaty

Liczba ofiar ciężko rannych i śmiertelnych (LOSiCR). W poszczególnych powiatach występuje dość duże zróżnicowanie liczby mieszkańców, które jest jednym z głównych czynników wpływających na liczbę wypadków drogowych. Zgodnie z przyjętą klasyfikacją poziomu ryzyka ogólnego (LOSiCR) 80 powiatów charakteryzuje się bardzo dużym ryzykiem bycia ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną wypadku drogowego, a kolejne 78 dużym ryzykiem. W powiatach tych udział ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wynosi ponad 73% ogółu ofiar. Najwyższe poziomy ryzyka występują w powiatach: m. Łódź (ŁD), m. Kraków (MP), m. Wrocław (DŚ), m.st. Warszawa (MZ), m. Szczecin (ZP) w powiatach: m. Łódź (ŁD), m. Kraków (MP), m. Wrocław (DŚ), m.st. Warszawa (MZ), m. Szczecin (ZP). Ich poziom jest prawie 280 razy wyższy od powiatów o najniższych wartościach ryzyka: m. Świętochłowice (ŚL), m. Skierniewice (ŁD), m. Chełm (LB), m. Siemianowice Śląskie (ŚL), wolsztyńskim (WP).

Rys. Mapa ogólnego ryzyka społecznego, wszystkie wypadki, liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych, powiaty w latach 2012-2014



Wskaźnik demograficzny poważnych wypadków (WDPW). Zgodnie z przyjętą klasyfikacją WDPW ponad 70 powiatów charakteryzuje się bardzo dużym ryzykiem, a prawie 60 dużym. W powiatach tych udział ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wynosi prawie 60% ogółu ofiar. Najwyższe poziomy ryzyka występują w powiatach: m. Łódź (ŁD), m. Kraków (MP), m. Wrocław (DŚ), m.st. Warszawa (MZ), m. Szczecin (ZP). Ich poziom jest prawie 20 razy wyższy od powiatów o najniższych wartościach ryzyka: m. Świętochłowice (ŚL), m. Skierniewice (ŁD), m. Chełm (LB), m. Siemianowice Śląskie (ŚL), wolsztyńskim (WP).

Drogi wojewódzkie

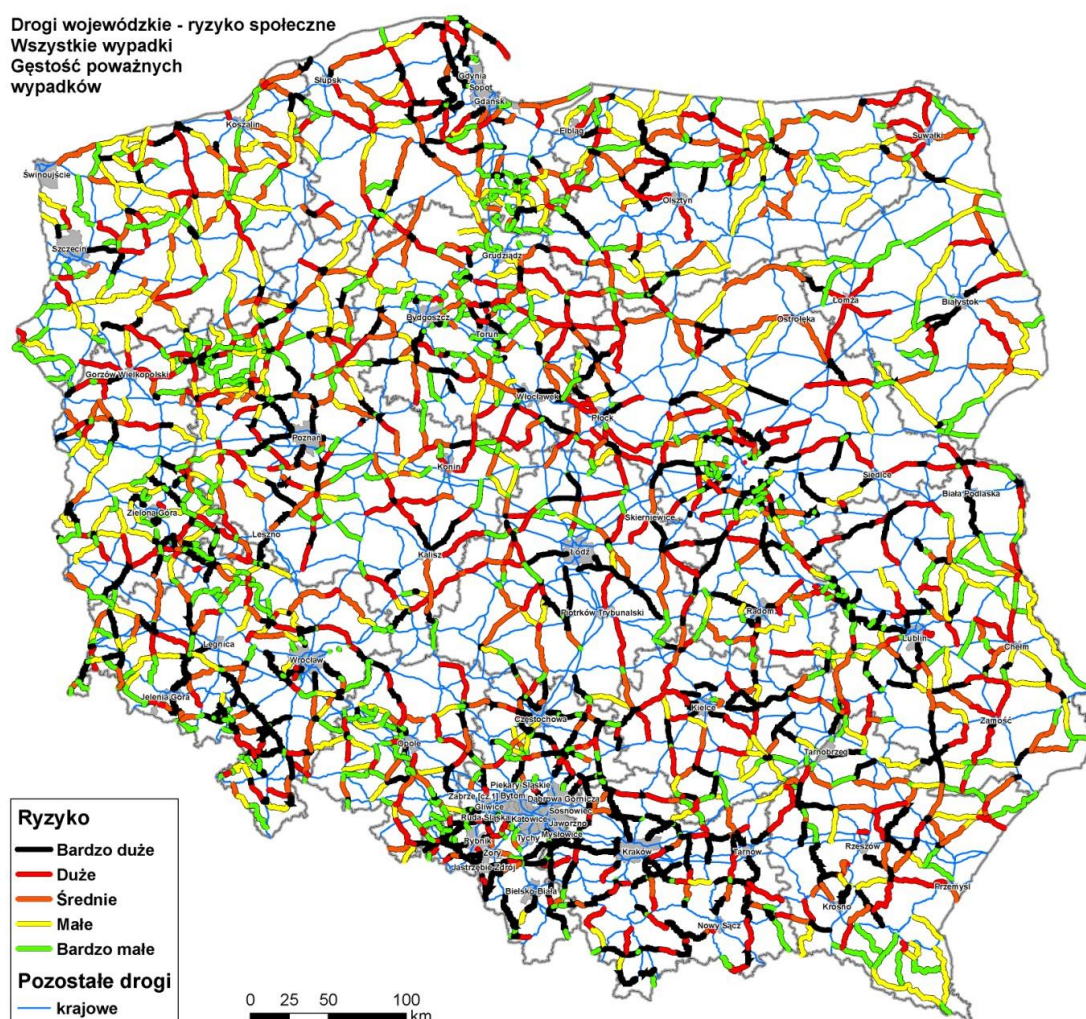
Kryterium gęstości poważnych wypadków (GPW). Klasyfikacja wybranych dróg wojewódzkich pod względem kryterium GWP wskazuje:

- 21% długości dróg wojewódzkich, to „czarne odcinki” o najwyższym poziomie ryzyka,
- Prawie 43% długości dróg wojewódzkich, to „czarne i czerwone odcinki”, na których należy podjąć niezbędne działania zmierzające do obniżenia poziomu ryzyka co najmniej o 2 klasy,
- Prawie 77% wszystkich ofiar śmiertelnych oraz prawie 83% ofiar ciężko rannych ma miejsce na „czarnych i czerwonych odcinkach”,
- Ponad 40% analizowanej sieci dróg wojewódzkich spełnia kryteria bardzo małego i małego ryzyka.

Kryterium koncentracji poważnych wypadków (KPW). Klasyfikacja wybranych dróg wojewódzkich pod względem kryterium KPW wskazuje:

- Ponad 22% długości dróg wojewódzkich, to „czarne odcinki” o najwyższym poziomie ryzyka,
- Prawie 44% długości dróg wojewódzkich, to „czarne i czerwone odcinki”, na których należy podjąć niezbędne działania zmierzające do obniżenia poziomu ryzyka co najmniej o 2 klasy,
- Prawie 67% wszystkich ofiar śmiertelnych oraz ponad 73% ofiar ciężko rannych ma miejsce na „czarnych i czerwonych odcinkach”,
- Ponad 40% analizowanej sieci dróg wojewódzkich spełnia kryteria bardzo małego i małego ryzyka.

Rys. Mapa ogólnego ryzyka społecznego, wszystkie wypadki, gęstość poważnych wypadków na drogach wojewódzkich w latach 2012-2014



Wposażenie pojazdów w Polsce w systemy bezpieczeństwa

Celem badania było określenie poziomu bezpieczeństwa pojazdów rzeczywiście uczestniczących w ruchu oraz opracowanie metodologii systematycznego prowadzenia badań bezpieczeństwa pojazdów w Polsce. Wnioski mogą posłużyć do ustalenia zakresu systematycznego, ogólnopolskiego monitoringu poziomu bezpieczeństwa pojazdów w Polsce.

Jest to pierwsze tego typu badanie przeprowadzone w Polsce. Przyjęcie metody szacowania rozmiaru i struktury stanu floty samochodów może być przydatne w ocenie bezpieczeństwa pojazdów w Polsce, a na tej podstawie podjęcia właściwej polityki prewencyjnej mającej na celu zwiększenie bezpieczeństwa. Monitorowanie zmian w następnych latach pozwoli na ewaluację prowadzonych działań.

Struktura pojazdów w Polsce wg CEP:

- W Polsce w Centralnej Ewidencji Pojazdów zarejestrowanych na dzień 31.12.2014 r. było 30 661 642 wszystkich pojazdów, a w tym 19 977 516 samochodów osobowych.
- Szacuje się, że pojazdów eksploatowanych, rzeczywiście uczestniczących w ruchu było 19 221 442, a w tym 14 383 099 samochodów osobowych. W poszczególnych grupach wiekowych po wyeliminowaniu pojazdów nieeksploatowanych, zmniejsza się liczba i udział pojazdów zaawansowanych wiekowo i jednocześnie obserwowany jest wzrost udziału pojazdów nowych.
- W grupie pojazdów eksploatowanych, rzeczywiście uczestniczących w ruchu samochody osobowe stanowią 74,8%.
- Średni wiek samochodów osobowych zarejestrowanych w CEP to 17,5 lat, a średni wiek samochodów osobowych eksploatowanych to 12,8 lat. Średni wiek samochodów osobowych eksploatowanych jest najwyższy w województwach lubelskim i świętokrzyskim – 13 lat, a najniższy w województwie mazowieckim – 10,7 lat.
- Samochody osobowe w wieku 11-20 lat stanowią ponad 60% ogółu wszystkich samochodów osobowych. Najmłodsze samochody osobowe (w wieku do 5 lat) stanowią 10% ogółu. Najstarsze samochody osobowe (ponad 20-letnie) stanowią 9% ogółu.
- Najpopularniejsze marki samochodów osobowych w Polsce to: Volkswagen – 13,7%, Opel – 12,1%, Fiat – 9,6%, Ford – 7,5%, Renault – 7,1% (co razem stanowi 50% wszystkich samochodów osobowych).
- W 2014 r. w Polsce zarejestrowanych było 7 824 052 samochodów osobowych sprowadzanych z zagranicy (54,4%), a kupionych w Polsce było 6 559 047 (45,6%).

Badania ankietowe wykazały, że samochody osobowe mają wyposażenie (w systemy i urządzenia bezpieczeństwa) na wyższym poziomie niż wynikałoby to z bazy CEP, która pozwala określić jedynie poziom minimalny:

- Pasy bezpieczeństwa z przodu są we wszystkich samochodach osobowych (100% badania ankietowe – 99,9% baza CEP)
- Pasy bezpieczeństwa z tyłu są prawie we wszystkich samochodach osobowych (99,7% badania ankietowe – 93% baza CEP)
- Zagłówki z przodu są prawie we wszystkich samochodach osobowych (99,6% badania ankietowe – 86% baza CEP)

- /// Zagłówki z tyłu są prawie we wszystkich samochodach osobowych (96,8% badania ankietowe – 86% baza CEP)
- /// Poduszka powietrzna kierowcy jest dużo częściej zamontowana w samochodach osobowych niż wynika to z przepisów (93% badania ankietowe – 34% baza CEP)
- /// ABS jest dużo częściej zamontowany w samochodach osobowych niż wynika to z przepisów (86% badania ankietowe - 20% baza CEP)
- /// ESP jest dużo częściej zamontowane w samochodach osobowych niż wynika to z przepisów (46% z badań ankietowych – 5,6% z bazy CEP).

Ponadto z badań ankietowych wynika, że ponad połowa kierowców i właścicieli pojazdów (52%) nie wie co to jest system Euro NCAP. Tylko 18% ankietowanych wie ile gwiazdek posiada ich pojazd. Osoby znające system Euro NCAP i posiadające wiedzę o ilości gwiazdek przyznanych posiadanemu samochodowi, to właściele nowych samochodów, a co za tym idzie samochodów wyposażonych w większość urządzeń poprawiających bezpieczeństwo.

Badania ankietowe pokazały też, że z wiekiem maleje aktywność pojazdów i ich udział w rzeczywistym ruchu. 86% udziału w rzeczywistym ruchu stanowią samochody osobowe w wieku do 15 lat. Porównanie udziału w ruchu z ilością zarejestrowanych pojazdów wskazuje na nadreprezentatywność pojazdów najmłodszych w wieku 0-5 lat i nieco mniejszą pojazdów w wieku 6-10 lat. Powyżej tego wieku pojazdy zaczynają przejeżdżać mniej kilometrów, a więc rzadziej uczestniczą w ruchu.

Porównanie bazy CEP z bazą SEWIK wskazuje, że udział samochodów osobowych w wypadkach jest zależny od wieku. Młodsze pojazdy w wieku 0-10 lat uczestniczą rzadziej w wypadkach niż pojazdy starsze, których udział w wypadkach śmiertelnych jest większy niż ich udział procentowy w liczbie pojazdów w Polsce i ich udział w rzeczywistym ruchu.

Klasyfikacja bezpieczeństwa pojazdów w Polsce została wykonana na podstawie wyników badań ankietowych biorąc jako kryterium wiek pojazdu oraz jego wyposażenie w urządzenia podnoszące bezpieczeństwo. Wszystkie samochody zostały przypisane do V poziomów bezpieczeństwa:

- /// 28% samochodów osobowych posiada poziom bezpieczeństwa wysoki (poziom IV) i podwyższony (poziom V), a jednocześnie pojazdy te stanowią 36% rzeczywistego ruchu w Polsce.
- /// 22% samochodów osobowych jeżdżących po drogach posiada minimalny poziom bezpieczeństwa (poziom I), ale ich udział w ruchu wynosi zaledwie 15%.

Poziom bezpieczeństwa	Nazwa	Udział w ogólnej liczbie pojazdów	Udział w ruchu drogowym
I	Bezpieczeństwo minimalne	22%	15%
II	Bezpieczeństwo podstawowe	26%	25%
III	Bezpieczeństwo umiarkowane	23%	24%
IV	Bezpieczeństwo podwyższone	22%	26%
V	Bezpieczeństwo wysokie	7%	10%

Działania z Programu Realizacyjnego na lata 2015 – 2016

Program Realizacyjny na lata 2015-2016 (dalej: Program), to zbiór zadań, których realizacja ma służyć wykonaniu strategicznych priorytetów, zdefiniowanych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 (NPBRD).

Zgodnie z treścią *NPBRD*, „dwuletnie programy realizacyjne to programy zawierające szczegółowe plany działań na rok pierwszy oraz zarys działań na rok następny”. Na poniższym wykresie zaprezentowano stan wdrożenia zadań, dla których określono mierzalne cele na rok 2015. Szczegóły dotyczące realizacji wszystkich zadań ujętych w Programie, w tym także dot. zadań o celach wyznaczonych na kolejne lata zaprezentowano w tabeli na kolejnych stronach. Aż 38% zadań z celem określonym na rok 2015 oraz 50% zadań z celami na lata kolejne przypisanych było do SKRBRD.

Stan wdrożenia Programu Realizacyjnego w roku 2015

Lider	Liczba zadań z celem na rok 2015	Zadanie zrealizowane	Zadania niezrealizowane	udział zadań zrealizowanych	Zadania z celami określonymi na późniejsze lata
SKRBRD	10	9	1	90%	4
GDDKiA	4	2	2	50%	3
GITD	3*	2	1	67%	0
KGP	2	2	0	100%	0
MS	2	0	2	0%	0
MSW	2	1	1	50%	0
MiB	2	1	1	50%	0
MZ	1	0	1	0%	1
SUMA	26*	17	9	65%	8

*Zadanie P.1, dla którego liderem jest SKRBRD, ze względu na brak możliwości wpływu lidera na część b zadania rozdzielono w tabeli na część a – za którą w pełni odpowiedzialny był SKRBRD oraz cz. b – za którą w pełni odpowiedzialny był GITD

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Stan 31.12.2015	Cel 31.12.2015	Status i uwagi
BEZPIECZNY CZŁOWIEK							
C.1	Rozwój systemu monitorowania zmian wybranych zachowań uczestników ruchu a) kontynuacja badań prowadzonych w latach 2013-2014 w zakresie: prędkości, stosowania pasów bezpieczeństwa, kasków ochronnych, fotelików dla dzieci, używania tel. komórkowych; b) opracowanie metodologii systematycznych badań zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wraz z przeprowadzeniem badań pilotażowych (2015), a następnie wdrożenie badań w skali ogólnopolskiej (2016)	SKRBRD	a) Raport (składający się z poszczególnych części tematycznych) b) Koncepcja (2015), raport (2016)	a) 1 b) 0	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1	ZREALIZOWANE Cele na 2015 zrealizowano. Trwają działania zmierzające do realizacji monitoringu w latach 2016-2017.
C.2	Intensyfikacja nadzoru policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych	KGP	a) Liczba policjantów zaangażowanych w działania „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” b) Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)*	a) 33 387 b) 3 480	a) 69 926 b) 3 846	a) ≥ 33 387 b) ≥ 3 480	ZREALIZOWANE Realizacja zadania prowadzona była w ramach ogólnopolskich działań pt. „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” realizowanych w oparciu o <i>Plan działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2015 roku</i> na terenie całego kraju. Głównym założeniem działań była poprawa bezpieczeństwa pieszych w wytypowanych obszarach o wysokim poziomie zagrożenia oraz egzekwowanie od uczestników ruchu przepisów dotyczących relacji kierujący – pieszy.

C.3	Kampania dot. problematyki prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu	SKRBRD	Liczba osób, do których dotarła kampania	n/d	20 mln	18,9 mln	ZREALIZOWANE Kampania obejmowała emisję spotu reklamowego w ogólnopolskich stacjach telewizyjnych i radiowych promując pozytywne wzorce postaw/zachowań osób, którzy mogą być świadkami próby jazdy po spożyciu alkoholu. Kampania prowadzona była w dniach od 15 października - 6 grudnia 2015 r. zostały również wykonane dodatkowe działania promujące kwestie bezpieczeństwa na polskich drogach wśród wszystkich użytkowników dróg tj. przeprowadzono emisję spotu reklamowego w największych kinach w wybranych miastach w Polsce oraz przeprowadzono reklamę wizualną na nośnikach zewnętrznych.
C.4	Kampania dot. problematyki stosowania biernych urządzeń zabezpieczających w samochodach	SKRBRD	Liczba osób, do których dotarła kampania	n/d	24,7 mln	15,73 mln	ZREALIZOWANE Kampania obejmowała emisję spotu reklamowego w ogólnopolskich stacjach telewizyjnych i radiowych, która motywowała do zmiany postępowania wszystkich uczestników ruchu drogowego w zakresie stosowania (w tym poprawnego stosowania) pasów bezpieczeństwa i urządzeń zabezpieczających dzieci na tylnych siedzeniach pojazdów. Kampania prowadzona była w dniach od 1 listopada do 30 listopada 2015 r.
C.5	Kampania związana z kształtowaniem bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego	SKRBRD	Liczba osób, do których dotarła kampania	n/d	22,9 mln	17,8 mln	ZREALIZOWANE Zadanie to zostało wykonane na podstawie umowy dotyczącej przygotowania kreacji i realizacji wieloelementowej kompleksowej akcji informacyjno-promocyjnej propagującej idee bezpieczeństwa ruchu drogowego w okresie od dnia 5 grudnia 2014 r. do 31 maja 2015 r. Przedmiotowe zadanie obejmowało m.in. realizację wydarzenia telewizyjnego dla dorosłych, prezentującego tematykę bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ujęciu interaktywnym, cykl dedykowanych audycji o bezpieczeństwie ruchu drogowego w programach porannych lub śniadaniowych, magazyn tematyczny przedstawiający historię osób, które brały udział w wypadku drogowym oraz wykonanie różnorodnych materiałów programowych w tygodniu obejmującym obchody III Światowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ONZ.

* ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Stan 31.12.2015	Cel 31.12.2015	Status i uwagi
BEZPIECZNE DROGI							
D.1	Budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych: - w miejscach o wysokim stopniu ryzyka indywidualnego	GDDKiA	Długość/liczba wybudowanych urządzeń bezpieczeństwa pieszych na drogach krajowych w danym roku	+63,666 km	+67,331 km	+64,334 km	ZREALIZOWANE W prognozach zadania na rok 2015, które określono na 64,334 km uwzględniono również budowę kładek dla pieszych (wykonano 3 szt.), budowę zatok autobusowych wraz z dojazdami (41 szt.), budowę sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych (5 szt.), wyznaczenie przejść dla pieszych (63 szt.), wyznaczenie azyli na przejściach dla pieszych (53 szt.), doświetlenie przejść dla pieszych (10 szt.), czy doznakowanie przejść dla pieszych znakiem D-6 na wysięgniku (11 szt.), obliczonych średnio jako 100 mb/szt.
D.2	Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T)	GDDKiA	a) Odsetek dróg krajowych objętych klasyfikacją b) Liczba audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego w danym roku c) % sieci/długość dróg objętych kontrolą bezpieczeństwa ruchu drogowego	a) 100% b) 102 c) 100%	a) 100% b) 113 c) 100%	a) 100% b) 161 c) 100%	NIEZREALIZOWANE Przyczyną niewykonania zaplanowanej na 2015 r. liczby 161 audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego w zdecydowanej większości wypadków są opóźnienia w opracowaniu dokumentacji projektowych i opóźnienia terminów realizacji robót. Dochodzą do tego zmiany w planie przygotowania inwestycji i realizacji robót oraz opóźnienia terminów w systemie „projektuj i buduj”. W niektórych wypadkach oddziały GDDKiA jako przyczynę nieprzeprowadzenia lub opóźnień w przeprowadzeniu audytu BRD wskazywały nadmiar obowiązków audytorów BRD, zatrudnionych w GDDKiA.

D.3	Badania skuteczności wybranych urządzeń bezpieczeństwa pieszych - badania, - analiza możliwości zastosowania w Polsce, - rekomendacje wdrożeniowe.	SKRBRD	Raport	0	0	0	CEL NA PÓŹNIEJSZE LATA Trwają procedury zmierzające do rozpoczęcia zadań. Zgodnie z przeprowadzoną analizą rynku oraz ze względu na podział MiiR, przewiduje się, że pierwsze wnioski z badań oraz podręcznik z wytycznymi dostępne będą w II połowie 2017 r.
D.4	Wytyczne wyznaczania przejść dla pieszych (przy uwzględnieniu ew. zmian w prawie w zakresie pierwszeństwa pieszego)	SKRBRD	Podręcznik	0	0	0	
D.5	Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego	SKRBRD	Podręcznik	0	0	0	CEL NA PÓŹNIEJSZE LATA Trwają prace nad koncepcją wytycznych. W przypadku dodania komponentu dot. badań skuteczności odbiór wytycznych nastąpi nie wcześniej niż w 2017 r.
D.6	Badania efektywności przekroju 2+1 pasowego ze szczególnym uwzględnieniem różnych rozwiązań rozdzielających kierunki ruchu	GDDKiA	Raport	0	0	0	CEL NA PÓŹNIEJSZE LATA W związku z faktem, że podpisanie umowy z jednostką badawczą na realizację przedmiotowego projektu badawczego zaplanowano na luty br., ostateczny termin jego realizacji to I kwartał 2018 r.
D.7	Budowa/przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym	GDDKiA	Długość dróg wybudowanych h w przekroju 2+1 w danym roku	0 km	0 km	0 km	CEL NA PÓŹNIEJSZE LATA W przedmiotowym zadaniu zakładano realizację dwóch inwestycji, tj. budowę obwodnicy Kościerzyny w ciągu drogi krajowej nr 20 oraz przebudowę drogi krajowej nr 22 na odcinku Czarlin – Knybawa, które miały zostać ukończone w 2016 r. Obecnie planuje się ich ukończenie w roku 2017.
D.8	Opracowanie katalogu dobrych praktyk, porządkującego stosowane na drogach krajowych rozwiązania z zakresu oznakowania pionowego, poziomego oraz urządzeń brd	GDDKiA	Wdrożenie katalogu	0	0	1	NIEZREALIZOWANE GDDKiA opracowała projekt „Katalogu dobrych praktyk porządkujący stosowanie na drogach krajowych rozwiązania w zakresie oznakowania: pionowego, poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Aktualnie w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa trwa analiza przedłożonego projektu.
D.9	Badanie wpływu reklam, w tym światlnych, na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego	GDDKiA	Raport	0	0	0	CEL NA PÓŹNIEJSZE LATA W związku z długotrwałą procedurą podpisania umowy z jednostką badawczą na realizację przedmiotowego projektu badawczego ostateczny termin jego realizacji to I kwartał 2018 r.

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Stan 31.12.2015	Cel 31.12.2015	Status i uwagi
BEZPIECZNA PRĘDKOŚĆ							
P.1	Badania skuteczności działań podejmowanych w zakresie zarządzania prędkością: a) Badanie skuteczności metod i środków stosowanych w zarządzaniu prędkością na drogach samorządowych b) Analiza wpływu systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na zachowania kierowców w Polsce wraz z analizą skuteczności tego systemu	SKRBRD (w zakresie cz. b - GITD)	a) Raport b) Raport	a) 0 b) 0	a) 1 b) 0	a) 1 b) 1	NIEZREALIZOWANE a) Raport z badań skuteczności metod i środków stosowanych w zarządzaniu prędkością na drogach samorządowych realizowanych na zlecenie SKRBRD został oddany w terminie. b) Mając na uwadze finalny termin instalacji większości urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości, przypadający na koniec ubiegłego roku, oraz przyjętą w metodyce zasadę, iż badania po instalacji urządzenia powinny się odbyć nie wcześniej niż po 4 tygodniach od jego montażu, nie było możliwości przeprowadzenia pełnych pomiarów w 2015 r. Tym samym, nie została również opracowana ocena skuteczności wdrażania i funkcjonowania systemu. Dnia 11 grudnia 2015 r. podpisany został aneks do umowy, zgodnie z którym wskazano termin 30 kwietnia 2016 r., w którym to terminie zakończone zostaną badania „po instalacji urządzeń” oraz opracowane zostaną wyniki pomiarów i ocena skuteczności wdrażania i funkcjonowania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.
P.2	Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości	KGP	a) Liczba policjantów zaangażowanych w działania „Prędkość” b) Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)*	a) 24 557 b) 3 480	a) 27 551 b) 3 846	a) ≥ 24 557 b) 3 480	ZREALIZOWANE Realizacja zadania prowadzona była w ramach ogólnopolskich działań pt. „Prędkość” realizowanych w oparciu o <i>Plan działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2015 roku</i> na terenie całego kraju. Głównym założeniem działań była poprawa bezpieczeństwa na drogach w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia nieprzestrzeganiem ograniczeń prędkości przez kierujących. Podstawą taktyki działań była organizacja statycznych punktów pomiarów prędkości w miejscach zagrożonych, a także prowadzenie pomiarów w sposób dynamiczny na wytypowanych odcinkach dróg szczególnie niebezpiecznych.
P.3	Rozwój systemu automatycznego nadzoru w zakresie: a. przekraczania prędkości, b. niestosowania się kierowców do czerwonego sygnału świetlnego, ze szczególnym uwzględnieniem	GITD	Liczba: a) zainstalowanych urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości b) zainstalowanych fotoradarów	a) 0 b) 350	a) 29 b) 400	a) 29 b) 400	ZREALIZOWANE W 2015 roku GITD dokonał odbioru ostatnich 52 z 400 stacjonarnych fotoradarów, natomiast instalacje odcinkowego pomiaru prędkości oraz rejestratorów przejazdu na czerwonym świetle trwały odpowiednio od czerwca do grudnia 2015 r. oraz od lutego do września 2015 r.

	bezpieczeństwa pieszych		c) zainstalowanych urządzeń do rejestrowania przejazdu na "czerwonym świetle"	c) 0	c) 20	c) 20	
P.4	Wytyczne dot. zarządzania prędkością na drogach samorządowych Opracowanie wytycznych zawierających zasady: a. strefowania prędkości b. uspokajania ruchu (w tym "tempo 30") c. stosowania lokalnych ograniczeń prędkości	SKRBRD	Wytyczne	0	0	0	CEL NA PÓŹNIEJSZE LATA Brak zagrożeń w realizacji zadania - zadanie realizowane zgodnie z harmonogramem wynikającym z podpisanej umowy.
P.5	Uspokajanie ruchu na drogach krajowych min. poprzez stosowanie urządzeń uspokajania ruchu oraz optymalną organizację ruchu	GDDKiA	a) Długość odcinków dróg objętych uspokojeniem ruchu w danym roku b) Liczba punktowych zadań uspokajania ruchu w danym roku	a) + 122,496 km b) 59 zadań	a) +45,200 km b) 10 zadań	a) + 45,157 km b) 10 zadań	ZREALIZOWANE Przedmiotowe zadanie uwzględnia podjęcie działań inżynierskich, w rezultacie których na danym odcinku drogi następuje uspokojenie ruchu. Jest ono realizowane m.in. poprzez przebudowę/rozbudowę drogi, skrzyżowania, budowę sygnalizacji świetlnej, czy zmianę organizacji ruchu.
P.6	Kampania związana z przekraczaniem dozwolonej prędkości	GITD	Zasięg całkowity*	n/d	51%**	30%	ZREALIZOWANE ** grupy docelowej – wszyscy użytkownicy Internetu w wieku 18+ (31 722 155 emisji, dotarcie do 12 842 631 unikalnych użytkowników)

* ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości

**odsetek osób z grupy docelowej, które zetkną się z komunikatem min. 1 raz (wartość wskaźnika dot. działań w Internecie)

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Stan 31.12.2015	Cel 31.12.2015	Status i uwagi
BEZPIECZNY POJAZD							
Po.1	Badanie poziomu bezpieczeństwa parku pojazdów w Polsce - oszacowanie liczby poszczególnych pojazdów faktycznie biorących udział w ruchu - opracowanie klasyfikacji bezpieczeństwa/ryzyka dla poszczególnych pojazdów - korelacja uzyskanych danych z danymi z bazy SEWiK	SKRBRD	Raport	0	1	1	ZREALIZOWANE Wyniki badania omówiono w dalszej części dokumentu.

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Stan 31.12.2015	Cel 31.12.2015	Status i uwagi
RATOWNICTWO							
R.1	Rozwój systemu ratownictwa medycznego: - wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych - rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) - integracja systemu dysponowania poprzez budowę nowych dyspozytorni medycznych	MZ	a) Liczba nowych SOR b) Liczba lądowisk przyszpitalnych c) Liczba nowych i zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych	a) 216 b) 229 c) 119	a) 220 b) 237 c) 108	a) 216+X* b) 229+A** c) 45	NIEZREALIZOWANE Niepełna realizacja celu związana jest z komplikacjami i opóźnieniami, które towarzyszą procesowi wdrażania Systemu Wspomagania Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego (SWD PRM). Dopiero uruchomienie tego systemu we wszystkich skoncentrowanych dyspozytorniach medycznych da możliwość zakończenia pracy pozostałych 63 dyspozytorni.
R.2.1	Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami	MZ	Liczba wymienionych ambulansów PRM	95	153	wymiana ok 500*** w latach 2015-2020	CEL NA PÓŹNIEJSZE LATA
R.2.2		MSW	a) liczba samochodów rat. technicznego b) liczba sprzętu rat. technicznego (m.in. sprzęt hydrauliczny) c) stan zestawów PSP R2	a) 1 347 b) 26 115 c) 8 671	a) 1 380 b) 28 300 c) 9 350	a) 1 354 b) 27 497 c) 8 727	ZREALIZOWANE Modernizacji poddawane jest wyposażenie w postaci samochodów ratownictwa technicznego. W ramach projektów: „Usprawnienie ratownictwa na drogach” oraz „Zwiększenie skuteczności prowadzenia długotrwałych akcji ratowniczych” współfinansowanych przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko, zakupione zostały nowe samochody ratownictwa technicznego wyposażone w nowoczesny sprzęt. Starszy, ale sprawny sprzęt przekazywany jest ochotniczym strażom pożarnym.

* planowany wzrost o 26 SOR do roku 2020 - zależny od terminu uruchomienia środków unijnych

** planowany wzrost o 32 lądowiska do roku 2020 - zależny od terminu uruchomienia środków unijnych

*** przyjmuje się, że do roku 2020 nastąpi wymiana łącznie ok. 500 ambulansów PRM, biorąc pod uwagę ich parametry, tj. wiek powyżej 5 lat i 300 tys. przejechanych km

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Stan 31.12.2015	Cel 31.12.2015	Status i uwagi
SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO							
S.1	Koncepcja struktury instytucjonalnej zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce - zebranie i przedstawienie przykładów ram instytucjonalnych bezpieczeństwa ruchu drogowego w wybranych krajach, - analiza obecnego podziału ról i odpowiedzialności między kluczowe rządowe zainteresowane strony w zakresie brd, - opracowanie docelowego modelu dla Polski.	SKRBRD	Raport	0	1	1	ZREALIZOWANE Zadanie zrealizowane. Raport opublikowany został na stronie internetowej KRBRD.
S.2	Koncepcja finansowania działań bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce Analiza systemów finansowania działań z zakresu brd w innych krajach oraz przegląd potencjalnych źródeł i sposobów finansowania brd w Polsce wraz z rekomendacjami	SKRBRD	Raport	0	1	1	ZREALIZOWANE Zadanie zrealizowane. Raport opublikowany został na stronie internetowej KRBRD.
S.3	Opracowanie rekomendacji dla rozwoju skutecznego systemu edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce Analiza systemów edukacji w zakresie brd innych krajach, diagnoza sytuacji w Polsce wraz z rekomendacjami	SKRBRD	Raport	0	1	1	ZREALIZOWANE Zadanie zrealizowane. Raport z przedmiotowego zadania oczekuje na publikację / dyskusję wyników.

S.4	Szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie: - systemu zarządzania brd w regionach, - poprawy zdolności systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego poprzez zacieśnianie współpracy dwustronnej oraz wymianę doświadczeń i dobrych praktyk	SKRBRD	Liczba przeszkolonych osób	0	140	350	NIEZREALIZOWANE Szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w regionach zostały zrealizowane. Przeszkolono 140 osób z kadry kierowniczej instytucji wchodzących w skład WRBRD. Szkolenia w zakresie poprawy zdolności systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego poprzez zacieśnianie współpracy dwustronnej (...), miały zostać zrealizowane w ramach współpracy ze stroną norweską ze środków Funduszu Współpracy Dwustronnej. Przyczynami niezrealizowania projektu ze stroną norweską były następujące okoliczności: - Powołanie w dniu 12 maja 2015 roku Pełnomocnika Rządu ds. regulacji i harmonizacji obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego co w efekcie przełożyło się na zwiększenie ilości zadań merytorycznych realizowanych przez SKRBRD, przy jednoczesnym pozostawieniu na poziomie niezmiennym zasobów kadrowych komórki; - Wydłużony okres poszukiwania i identyfikacji odpowiedniego partnera norweskiego w całości odpowiedzialnego za realizację zadania we współpracy z SKR; - Przedłużający się okres konsultacji przyjętego przez SKR draftu projektu ze stroną norweską, tym samym przedłużenie procesu negocjacji dokumentu i wypracowanie ostatecznej satysfakcjonującej obie strony wersji projektu, co w efekcie wpłynęło na przesunięcie zakładanych terminów realizacji projektu.
-----	--	--------	----------------------------	---	-----	-----	---

Legislacja

			Kluczowe etapy procesu legislacyjnego (dla aktu normatywnego) Cel 31.12.2015				
Nr zad.	Zadanie	Lider	Założenia i/lub projekt aktu normatywn. + OSR	Zakończenie uzgodnień międzyresortowych	Przyjęcie przez właściwego ministra, Radę Ministrów lub Prezesa Rady Ministrów	Przyjęcie przez Parlament	Uwagi
L.1a	Podniesienie maksymalnej wysokości grzywnien	MS	niezrealizowane	niezrealizowane	niezrealizowane		NIEZREALIZOWANE Trwają analizy dotyczące sposobu realizacji zadania.
L.1b	Zmiana tzw. taryfikatora za wykroczenia w ruchu drogowym*	MSW	niezrealizowane	niezrealizowane	niezrealizowane		NIEZREALIZOWANE Wykonanie zadania możliwe jest po zrealizowaniu przez MS zadania L.1a – Podniesienie maksymalnej wysokości grzywnien. W Komendzie Głównej Policji, na polecenie Zastępcy Dyrektora Departamentu Porządku Publicznego MSWiA został przygotowany modelowy projekt „taryfikatora”.
L.2	Wydanie rozporządzenia w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych i ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej**	MIiB	zrealizowane	zrealizowane	zrealizowane		ZREALIZOWANE Rozporządzenie zostało podpisane przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa 20 października 2015 r., a weszło w życie 25 listopada 2015 r.
L.3	Rozszerzenie na wszystkie drogi publiczne przepisów dotyczących odpowiedzialności zarządców dróg za ich nieprawidłowe oznakowanie	MS	niezrealizowane	niezrealizowane	niezrealizowane		NIEZREALIZOWANE Trwają analizy dotyczące sposobu realizacji zadania.
L.4	Zniesienie tolerancji pomiaru urządzeń automatycznego nadzoru nad zachowaniami w ruchu drogowym	MIiB	niezrealizowane	niezrealizowane	niezrealizowane		NIEZREALIZOWANE Zawieszenie prac legislacyjnych nad realizacją zadania. Po podjęciu, w uprzedniej kadencji Parlamentu w lipcu 2015 r., decyzji o usunięciu propozycji zmian w zakresie niniejszego zadania w projekcie ustawy o druku sejmowym nr 3222, z uwagi na zbliżające się zakończenie kadencji Parlamentu, a co za tym idzie, dyskontynuację prac parlamentarnych, wstrzymane zostały działania w celu realizacji tego zadania do czasu rozpoczęcia nowej kadencji.

Inne działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane w roku 2015

Oprócz działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego wpisanych do Programu Realizacyjnego na rok 2015 do NPBRD, w ubiegłym roku podejmowano również inne, dodatkowe inicjatywy związane z działaniami z zakresu legislacji, infrastruktury, kampanii społecznych i projektów edukacyjno-informacyjnych, nadzoru, a także współpracy na szczeblu krajowym i międzynarodowym czy rozwojem badań naukowych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ważnym jest by w kolejnych latach ocenić realny wpływ opisanych w niniejszym rozdziale działań na bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce.

Legislacja

Jednym z takich działań był projekt zmian legislacyjnych, zainicjowany w sierpniu 2014 r., dotyczący przewozu dzieci w urządzeniach przytrzymujących dla dzieci oraz dotyczący używania pasów bezpieczeństwa w pojazdach, a zakończony podpisaniem przez Prezydenta RP ustawy dnia 9 kwietnia 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym, która wdrożyła do krajowego porządku prawnego przepisy dyrektywy wykonawczej Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/671/EWG odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach oraz dyrektywy Rady nr 91/671/EWG odnoszącej się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach - w zakresie, w jakim jej przepisy nie zostały dotychczas wdrożone.

Nowa regulacja zmieniła przepisy dotyczące obowiązku przewożenia dzieci w fotelikach zawarte w art. 39 ustawy – Prawo o ruchu drogowym poprzez wskazanie kategorii pojazdów, do których stosuje się ten obowiązek i usunięcie granicy wieku 12 lat dla dzieci podlegających obowiązkowi przewozu w urządzeniach przytrzymujących dla dzieci. W konsekwencji, w pojeździe do przewozu osób, mającym nie więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy oraz w pojazdach zaprojektowanych i wykonanych do przewozu ładunków, wyposażonych w pasy bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymujące dla dzieci, dziecko mające mniej niż 150 cm wzrostu będzie mogło być przewożone tylko w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci, zgodnym z masą i wzrostem dziecka oraz właściwymi warunkami technicznymi określonymi w przepisach Unii Europejskiej lub w regulaminach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych oraz zainstalowanych zgodnie z zaleceniami producenta urządzenia.

Nowelizacja doprecyzowała przepisy dotyczące stosowania pasów bezpieczeństwa, poprzez wprowadzenie obowiązku informowania pasażerów o konieczności używania pasów w autobusach wyposażonych w pasy. Ustawa doprecyzowała również przepisy dotyczące zwolnienia z obowiązku używania pasów bezpieczeństwa lub urządzeń przytrzymujących dla dzieci na podstawie odpowiedniego zaświadczenia lekarskiego oraz przewiduje możliwość zwolnienia z obowiązku używania pasów żołnierzy Żandarmerii Wojskowej wykonujących czynności ochronne.

Kolejna istotna zmiana legislacyjna została wprowadzona w maju 2015 r. dotyczyła nowelizacji ustawy *Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw*, zgodnie z którą kierowcy, którzy

przekroczą dozwoloną prędkość o więcej niż 50 km/h w obszarze zabudowanym stracą prawo jazdy na trzy miesiące. Jeżeli osoba ta będzie w dalszym ciągu prowadzić pojazd bez prawa jazdy, 3 miesięczny okres, na jaki zatrzymane zostało prawo jazdy, będzie przedłużony do 6 miesięcy. W przypadku ponownego prowadzenia pojazdu w przedłużonym okresie, starosta wyda decyzję o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdem. Projekt nowelizacji był wspólnym przedsięwzięciem trzech resortów. Oprócz rozwiązań zaproponowanych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w dokumencie znalazły się propozycje Ministerstwa Sprawiedliwości oraz Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju – m.in. wprowadzenia do kodeksu karnego przestępstwa prowadzenia samochodu bez uprawnień po ich odebraniu przez sąd, dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów dla kierowców prowadzących pojazd w stanie nietrzeźwości mimo uprzedniego skazania za to samo przestępstwo, dotkliwych kar finansowych dla osób prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu oraz obowiązku zainstalowania w samochodzie blokady alkoholowej tzw. „alcolock” dla osób skazanych za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości.

Wprowadzono także przepisy mające na celu m.in. poprawę bezpieczeństwa rowerzystów poruszających się po drogach oraz stworzenie dla nich bardziej przyjaznych warunków uczestniczenia w ruchu drogowym, tj. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Rozwoju oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Natomiast we wrześniu 2015 r. w ramach działań legislacyjnych został wprowadzony zapis odnośnie immunitetów w sprawach wykroczeń w ruchu drogowym w stosunku do m.in. parlamentarzystów, sędziów i prokuratorów. Ww. osoby mogą teraz przyjąć mandat bez konieczności uchylania immunitetu.

Ważną zmianą w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest również wejście w życie w styczniu 2016 r. przepisów, na mocy których straż miejska / gminna nie będzie już mogła prowadzić kontroli z wykorzystaniem fotoradarów. Odebranie strażom możliwości przeprowadzania kontroli fotoradarowej kierowców jest realizacją postulatów Najwyższej Izby Kontroli, która w 2014 r. wskazała, że działania wielu funkcjonariuszy obsługujących te urządzenia podyktowane są chęcią pozyskiwania pieniędzy dla gminy. Głównymi podmiotami w zakresie kontroli prędkości mają być Inspekcja Transportu Drogowego oraz policja.

Infrastruktura

Jednym z najistotniejszych działań mających wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego jest nowoczesna infrastruktura drogowa. Poza działaniami ukierunkowanymi wyłącznie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, realizowanymi przez GDDKiA, a które zawarte były w Programie Realizacyjnym na lata 2015-2016 do NPBDRD warto odnotować fakt oddania do użytku 25,1 km dróg ekspresowych oraz 31,6 km pozostałych dróg krajowych klasy GP, w tym obwodnic.

W dniu 8 września Rada Ministrów przyjęła uchwałę ustanawiającą Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej oraz Program Budowy Dróg Krajowych, w ramach których realizowany jest Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych. Szczegóły

w przedmiotowym zakresie Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa zaprezentowało w marcu 2016 r.

Istotnymi inicjatywami w ubiegłym roku były także działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi (przejazdach kolejowo – drogowych), jak choćby modernizacja i podnoszenie kategorii przejazdów kolejowo-drogowych, czy wyposażenie strażnic przejazdowych w dodatkowe urządzenia wspomagające pracę dróżników przejazdowych wraz z doskonaleniem dróżników przejazdowych. Ogółem w 2015 r. w ramach inwestycji prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prace modernizacyjne zostały przeprowadzone na 670 przejazdach kolejowo-drogowych, wybudowano lub zmodernizowano 84 wiadukty. Szczególnie pozytywnym rezultatem dla bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych jest znaczące zmniejszenie liczby najslabiej zabezpieczonych przejazdów kategorii D (o 357), co jest efektem podniesienia (do kat. B lub C, odpowiednio o 189 i 89) oraz likwidacji niektórych przejazdów kat. D.

Edukacja

W zakresie projektów edukacyjno-informacyjnych szereg podmiotów realizowało w ubiegłym roku działania kształtujące bezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego, takie jak m.in.: prezentowanie i wykorzystywanie symulatorów dachowania i zderzeń; symulatorów wybuchów poduszek powietrznych czy stosowanie elementów odblaskowych (Instytut Transportu Samochodowego, Żandarmeria Wojskowa), realizacja rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej” (MSWiA), realizacja projektu „Budujemy miasteczka ruchu drogowego” (MSWiA), ogólnopolska kampania policyjna „Rowerem bezpiecznie do celu” (Policja), akcja „Jeździmy bezpiecznie!” oraz akcja „Bezpieczna szkoła Tirka” (GITD), kampania społeczna „Bezpieczny przejazd – Szlaban to ryzyko” (PKP PLK S.A.), realizacja „Programu profilaktycznego z zakresu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na lata 2013-2016” (Żandarmeria Wojskowa), turnieje bezpieczeństwa ruchu drogowego (Polski Związek Motorowy).

W zakresie kampanii społecznych i projektów edukacyjno-informacyjnych na uwagę zasługuje kampania pod hasłem „Zgazu Tanoga” przeprowadzona w październiku 2015 r. na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady BRD, skierowana do młodych kierowców i promująca odpowiedzialną jazdę samochodem. Postawiono na zaskakujący i dowcipny przekaz i stworzono zabawny spot, którego bohaterem jest doświadczony i opanowany Mistrz Tanoga. Kampania „Zgazu Tanoga” była odpowiedzią Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na sytuację na drogach, szczególnie wśród tzw. „młodych kierowców”. Jak bowiem pokazuje raport pt. „Wypadki drogowe w Polsce w 2014 r.”, kierowcy w wieku 18-24 lata powodują blisko 21% wszystkich wypadków w naszym kraju. Przyczyną ok. 40% z nich jest niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Kierowcy w tej grupie wiekowej mają skłonność do przeceniania własnych umiejętności, niedoceniań skutków ryzyka i brawurowej jazdy. Wpływ na tę sytuację ma również postęp technologiczny i fakt, że młodzi kierowcy są dziś dużo bardziej narażeni na czynniki rozpraszające ich uwagę, niż ich rówieśnicy 20 lat temu. Młodzi telefonują, piszą SMS-y i przeglądają internet - nawet za kierownicą. Powyższe dane skłoniły SKRBRD do przygotowania kampanii dedykowanej młodym kierowcom zachęcającej do odpowiedzialnego podejścia do tematu jazdy samochodem. Mając na uwadze, że edukacja to jeden z kluczowych elementów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, został przygotowany materiał video, który

w nieszablonowy sposób zachęcał młodych kierowców do zachowania bezpieczeństwa na drogach. Pomocny w tym okazał się główny bohater spotu, Mistrz Tanoga, który dzięki swemu doświadczeniu i wielkiemu opanowaniu szkoli brawurowych kierowców, uczył ich cierpliwości i pokory. Poza materiałem video prowadzone były także działania w mediach społecznościowych, które dodatkowo miały wymiar edukacyjny.

Wartym odnotowania jest fakt zainicjowania w lutym 2016 r. współpracy pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa / Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego a przedstawicielami fińskiego odpowiednika Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Organizacji Liikenneturva.

Nadzór

W obszarze nadzoru poza działaniami Policji należy wspomnieć o zadaniach realizowanych przez inne służby, np.

- Inspektorat Transportu Drogowego realizujący akcję „Bezpieczny autokar”, w ramach której w 2015 r. inspektorzy skontrolowali 17 024 autobusów,
- Straż Graniczną, której funkcjonariusze w 2015 r. skontrolowali 357 640 pojazdów (w tym w ponad 31 tys. przypadków odmówiono prawa przekroczenia granicy państwowej pojazdom, w związku z naruszeniami przepisów ruchu drogowego),
- Żandarmerię Wojskową (m.in. skontrolowano 21 626 pojazdów wojskowych, zrealizowano w sumie 15 129 patroli ruchu drogowego),
- Służbę celną (112 062 dni pracy kierowców skontrolowanych w ramach Krajowej Strategii kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców na lata 2015-2016).

Badania naukowe i wymiana doświadczeń

W ramach działań związanych z rozwojem badań naukowych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, poza administracją centralną, głównie Sekretariatem KRBRD zlecającym badania o których wspomniano w poprzednich rozdziałach, szereg badań naukowych i projektów w zakresie wymiany doświadczeń prowadziły instytuty badawcze realizujące działania w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (Instytut Transportu Samochodowego, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Przemysłowy Instytut Motoryzacji), w tym m.in.

- Udział w projektach badawczych *European Road Safety Tunes*, *ESRA European Survey of Road users' safety Attitudes*, *Safer Wheels. Study on accident causation for traffic accidents involving powered two-wheelers and bicycles in the European Union*, opracowanie prototypu urządzenia do badania świateł w warunkach drogowych przeznaczonego dla Policji i Inspekcji Transportu Drogowego, udział w projekcie pn. *Opracowanie metody oceny bezpieczeństwa pieszych przy pomocy analizy obrazu wideo MOBIS (ITS)*;
- Budowa Centrum Bezpieczeństwa Transportu i Diagnostyki Pojazdów, projekty badawcze, m.in. *Analiza możliwości minimalizacji obciążeń dynamicznych i obrażeń osób dorosłych oraz dzieci na fotelach autobusowych w czasie wypadku drogowego*, *Zintegrowany dobór właściwości mocowania fotela, pasa oraz energochłonnych cech fotela i zagłówka*, *Fotelik samochodowy zwiększający bezpieczeństwo dziecka przewożonego w pojeździe, w czasie zderzenia bocznego (PIMOT)*;

- Projekty badawcze, m.in. *UDRIVE (eEuropean naturalistic Driving and Riding for Infrastructure & Vehicle safety and Environment)*, *Innowacyjna przestawna drogowa bariera energochłonna*, *Nowa generacja urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego*, *SPIK – inteligentne skrzyżowanie przyjazne kierowcom*, *COST ActionTU1102 – Towards Autonomic Road Transport Support Systems*, *COST Action TU1103 – Operation and Safety of Tramways in Interaction with Public Space*.

System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

Poza raportami stanowiącymi realizację zadań ujętych w Programie Realizacyjnym na lata 2015-2016 do NPBRD w 2015 r. oraz na początku 2016 r. opublikowano 2 istotne raporty dotyczące kwestii systemu gromadzenia i udostępniania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego, tj.

- Raport Banku Światowego dot. rozwoju systemów informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego w Polsce. Raport przedstawia diagnozę sytuacji w Polsce oraz rekomendacje w zakresie stworzenia systemu gromadzenia i udostępniania informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego w Polsce. Poruszono także kwestie możliwości wykorzystania działającego przy Instytucie Transportu Samochodowego projektu pn. Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- Informacja o wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli pn. Funkcjonowanie systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem głównym kontroli, prowadzonej od września do listopada 2015 r., była ocena działań służących do budowy, na poziomie krajowym, jednolitego, spójnego i kompleksowego systemu gromadzenia i wykorzystywania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego.

Ustalenia kontroli wskazują na konieczność bezzwłocznego podjęcia skoordynowanych, systemowych działań prowadzących do wdrożenia realnych mechanizmów zarządzania bezpieczeństwem na drogach. W tym celu konieczna jest harmonijna współpraca pomiędzy ministrami właściwym ds. transportu, bezpieczeństwa, administracji oraz cyfryzacji.

Najwyższa Izba Kontroli zawnioskowała do:

- Ministra właściwego ds. transportu oraz Przewodniczącego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o zintensyfikowanie działań związanych z utworzeniem w Polsce spójnego systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. We wprowadzonym systemie, analizy powinny być dokonywane w sposób jednolity dla poszczególnych kategorii dróg przez ich zarządców, którym z kolei zapewniony zostanie dostęp do rzetelnych i zintegrowanych ogólnopolskich danych;
- Ministra Zdrowia o utworzenie, w porozumieniu z Ministrem Infrastruktury i Budownictwa, Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministrem Cyfryzacji, bazy danych, która będzie mogła stanowić źródło informacji o liczbie i kosztach świadczeń medycznych, udzielonych w związku z wypadkami drogowymi;
- Komendanta Głównego Policji o poprawę jakości, kompletności oraz dostępności informacji zarejestrowanych w SEWiK.

W odpowiedzi na ustalenia kontroli, Minister Infrastruktury i Budownictwa poinformował Najwyższą Izbę Kontroli, że przekazał Ministerstwu Cyfryzacji propozycję projektu ujednolicenia i poprawy jakości zbierania danych dotyczących wypadków drogowych. Określono także harmonogram jego realizacji. W 2016 r. przeprowadzone zostaną uzgodnienia międzyresortowe w celu wypracowania szczegółowych założeń projektu. Z kolei wdrożenie projektu zaplanowano na lata 2017-2018.

Wstępna ocena dotychczasowej polityki państwa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego

Na przełomie roku 2015 oraz 2016 Sekretariat KRBRD zwrócił się do Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, członków KRBRD oraz instytucji o charakterze doradczym, a także krajowych przedstawicieli środowiska naukowego i ekspertów zajmujących się tematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego o przekazanie opinii na temat polityki państwa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanej w latach 2011-2015.

Wstępna analiza odpowiedzi udzielonych przez ww. w ankietach ewaluacyjnych wskazuje, że:

- /** Zasady, wizja, podejście, na których oparty jest NPBRD, a także konstrukcja oraz dobór filarów i zawarte w nich priorytety i działania są nadal aktualne;
- /** Aktualna (mimo, że oparta na danych do roku 2011 włącznie) pozostaje także diagnoza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce – główne problemy i wyzwania nie uległy co do zasady zmianie od czasu uchwalenia NPBRD;
- /** Również cele NPBRD (spójne z dokumentami europejskimi) pozostają aktualne, aczkolwiek ich realizacja, w szczególności w odniesieniu do liczby ofiar ciężko rannych, wymagać będzie zdecydowanie większego niż dotychczas zaangażowania;
- /** Ewentualnych korekt wymaga system realizacji / wdrażania oraz monitorowania i ewaluacji NPBRD, opinie co do charakteru zmian są jednak niejednorodne, NPBRD powinien także określać obowiązki, zależności i standardy względem strategii i programów rozwoju na poziomie regionalnym i lokalnym;
- /** NPBRD generalnie był brany pod uwagę przez poszczególne instytucje zaangażowane w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce przy opracowywaniu własnych dokumentów strategicznych / wyznaczaniu własnych planów / celów, w szczególności przez WRBRD w odniesieniu do regionalnych strategii w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- /** Bardzo nieliczne badania i analizy prowadzone przez podmioty zaangażowane w działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (zarówno na poziomie krajowym jak i regionalnym) nie pozwalają na dzień dzisiejszy na dokonanie rzetelnej oceny czy i jak poszczególne działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane w ostatnich latach przyczyniły się do spadku liczby zdarzeń drogowych i ich skutków;
- /** W ocenie respondentów największy pozytywny wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w ostatnich latach miała rozbudowa sieci drogowej (w szczególności budowa autostrad i dróg ekspresowych), wzrost liczby policjantów ruchu drogowego, intensyfikacja nadzoru, w szczególności rozbudowa systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, działania wobec nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, wprowadzenie przepisów zaostrzających sankcje za rażące przekraczanie prędkości w obszarze zabudowanym, ogólnopolskie kampanie społeczne, doposażenie służb ratowniczych, jako sukces wskazywano także reaktywację badań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności dot. zachowań uczestników ruchu drogowego;

- / Negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego / porażki ostatnich lat to przede wszystkim nieuporządkowanie kwestii gromadzenia i udostępniania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego, brak stabilnych źródeł finansowania, nieprawidłowe wprowadzenie przepisów dot. ruchu rowerowego (kwestia pierwszeństwa rowerzystów na przejazdach rowerowych), nieuporządkowanie szeregu kwestii związanych z zarządzaniem prędkością na drogach, niewdrożenie zapisów ustawy o kierujących pojazdami w zakresie „młodych kierowców”, brak istotnych zmian w taryfikatorze za wykroczenia w ruchu drogowym;
- / Istotnymi czynnikami zewnętrznymi determinującymi obecny stan bezpieczeństwa ruchu drogowego jest m.in. zmiana struktury pracy przewozowej, natężenie ruchu, w szczególności w dużych miastach, zwiększenie liczby/udziału pojazdów o wysokich standardach bezpieczeństwa, popularyzacja ruchu rowerowego, zmiany w świadomości uczestników ruchu drogowego,
- / Brak wyodrębnionych środków finansowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a także ich niedostateczna wysokość są sygnalizowane przez większość respondentów (zarówno na poziomie krajowym jak i regionalnym) jako główny problem we wdrażaniu NPBRD, dokumentów wykonawczych do NPBRD oraz dokumentów regionalnych. Wyodrębnienie takich środków (np. poprzez utworzenie dedykowanego funduszu, wyodrębnienie w budżecie czy wprowadzenie kwestii bezpieczeństwa jako kryterium oceny planów budżetowych) mogłoby zdecydowanie poprawić jakość zadań ujętych w programach realizacyjnych do NPBRD, które obecnie poza zadaniami Sekretariatu KRBRD stanowią niemal wyłącznie zestawienie zadań realizowanych w ramach innych programów / strategii / działań, które byłyby realizowane niezależnie od tego czy programy realizacyjne zostaną opracowane czy też nie. Co za tym idzie zmiany w zakresie finansowania (wyodrębnienie środków na bezpieczeństwo ruchu drogowego) mogą poprawić wdrażanie (a także monitorowanie i ewaluację) NPBRD i urealnić możliwość osiągnięcia założonych w nim celów;
- / Innymi instrumentami możliwymi do rozważenia celem poprawy realizacji polityki państwa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego są programy sektorowe / tematyczne;
- / Zdaniem badanych usprawnienia i wsparcia wymagają przede wszystkim struktury instytucji zarządzających bezpieczeństwem ruchu drogowego (w szczególności KRBRD i WRBRD¹¹), ewentualnie rozważyć należy ustanowienie nowych instytucji, których kompetencje i możliwości pozwolą na skuteczną koordynację i realizację założonych celów (na poziomie regionalnym można np. rozważyć powoływanie wojewódzkich i powiatowych inspektorów bezpieczeństwa ruchu drogowego). Zdaniem badanych reforma struktur organizacyjnych oraz systemu finansowania poprawiłaby także system koordynacji pomiędzy poziomem krajowym jak i regionalnym. Pod rozważyć należy także zmiany w systemie edukacji dzieci i młodzieży w odniesieniu do tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

¹¹ Dla przykładu liczba stanowisk wyłącznie ds. brd w komórkach obsługujących WRBRD / będących ich komórkami wykonawczymi, tj. odpowiednikach Sekretariatu KRBRD na poziomie regionalnym w żadnym województwie nie przekracza 1 (jednego). W większości są to ponadto komórki, które poza kwestiami brd zajmują się także innymi sprawami.

Rekomendacje na przyszłość

Przedstawione poniżej rekomendacje oparto o wyniki ankiet ewaluacyjnych rozesłanych do członków KRBRD, WRBRD oraz ekspertów na przełomie roku 2015/ 2016, dotychczasowych doświadczeń Sekretariatu KRBRD i wniosków z raportów szeregu instytucji opisujących w Polsce stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w ostatnich latach (m.in. Bank Światowy czy Najwyższa Izba Kontroli).

- /// Reforma systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym formuły funkcjonowania i zakresu kompetencji KRBRD;
- /// Analiza przepisów prawa determinujących obszar bezpieczeństwa ruchu drogowego, a następnie przedstawienie propozycji nowych zapisów (w dłuższej perspektywie czasowej analiza opracowania odrębnego aktu prawnego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego);
- /// Budowa systemu gromadzenia i udostępniania informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego, który usprawni prowadzenie polityki w tym obszarze opartej na faktach na każdym poziomie zarządzania; w tym usprawnienie procesu zbierania danych przez Policję (np. poprzez wprowadzenie dedykowanych narzędzi IT do gromadzenia danych z miejsca zdarzenia drogowego), określenie procedur i standardów w gromadzeniu i udostępnianiu danych, ujednolicenie definicji i kategorii danych stosowanych lokalnie, w perspektywie długookresowej wprowadzenie w Polsce skali MAIS3+;
- /// Zakończenie procesu ewaluacji i ew. korekta NPBRD;
- /// Analiza możliwości i ew. utworzenie niezależnej komisji ds. badań wypadków drogowych;
- /// Zwiększenie środków finansowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego / wzmocnienie finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego i zapewnienie stałych i stabilnych źródeł tego finansowania;
- /// Zwiększenie zaangażowania w realizację celów i wdrażanie NPBRD wśród wszystkich instytucji na poziomie centralnym i regionalnym;
- /// Wdrożenie permanentnej oceny wpływu podejmowanych działań na bezpieczeństwo ruchu drogowego (w szczególności w odniesieniu do celów NPBRD), prowadzenie badań skuteczności środków i metod poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, kontynuacja i rozszerzanie systematycznego monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego;
- /// Aktywizacja WRBRD i ich sekretariatów, jako odpowiedników KRBRD i SKRBRD na poziomie województwa;
- /// Zaktywizowanie współpracy z sektorem organizacji pozarządowych;
- /// Stopniowe rozszerzanie obowiązku wykonania audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogi niższej kategorii i doprowadzenie do wzrostu liczby audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- /// Uporządkowanie kwestii oznakowania dróg (w tym m.in. problemu „przeznakowania” oraz zasadności stosowania danego oznakowania);
- /// Zwiększenie nacisku na edukację bezpieczeństwa ruchu drogowego w szkołach;
- /// Uporządkowanie kwestii zarządzania prędkością (zarządzanie fotoradarami, ujednolicenie limitów prędkości w dzień i w nocy na terenie zabudowanym);
- /// Dalsze doposażenie służb nadzoru i ratownictwa drogowego;
- /// Budowa nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb niechronionych uczestników ruchu drogowego / budowa dróg o przekroju 2+1;
- /// Realizacja Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na drogach krajowych;

- /// Zwiększenie nacisku na problematykę osób starszych w ruchu drogowym;
- /// Opracowanie i wdrożenie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych;
- /// Opracowywanie i rozpowszechnianie wytycznych / katalogów dobrych praktyk; w pierwszej kolejności w zakresie zarządzania prędkością i przejść dla pieszych;
- /// Kompleksowa diagnoza potrzeb szkoleniowych, opracowanie i wdrożenie systemu permanentnych szkoleń kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- /// Analiza i ew. zmiany w kwestii nakładania kar za łamanie przepisów ruchu drogowego;
- /// Uproszczenie procedur przygotowania drobnych projektów inwestycyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- /// Powrót do dyskusji nad kwestią zmian prawnych w zakresie praw i obowiązków pieszych w ruchu drogowym;
- /// Wprowadzenie odpowiedzialności zarządców dróg publicznych za ich nieprawidłowe oznakowanie;
- /// Rozważanie dopuszczenia do udziału w działaniach ratowniczych innych pojazdów niż dotychczas wykorzystywane (np. motocykle, quady).

ZAŁĄCZNIK 1

Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar oraz wielkość wskaźników zagrożenia w roku 2015

Województwo	wypadki	ofiary śmiertelne	ofiary ranne	w tym: ciężko ranne	kolizje	Wskaźnik demograficzny I wypadki/100 tys. mieszk.	Wskaźnik demograficzny II zabici/100 tys. mieszk.	Wskaźnik ciężkości zabici/100 wypadków	Wskaźnik gęstości wypadki/100 km									
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
DOLNOŚLĄSKIE	2 466	2 280	242	185	3 154	2 968	1 108	1 077	32 117	34 565	85	78	8	6	10	8	11	10
KUJAWSKO-POMORSKIE	1 044	1 008	179	153	1 112	1 135	458	462	22 163	22 845	50	48	9	7	17	15	4	4
LUBELSKIE	1 408	1 252	195	188	1 667	1 436	677	589	17 261	16 846	65	58	9	9	14	15	4	4
LUBUSKIE	717	639	81	92	957	786	379	432	10 012	10 448	70	63	8	9	11	14	5	4
ŁÓDZKIE	3 986	3 991	256	236	4 807	4 826	1 291	1 329	22 774	23 355	159	159	10	9	6	6	16	15
MAŁOPOLSKIE	3 936	3 839	234	198	4 805	4 619	1 318	1 224	25 906	27 318	117	114	7	6	6	5	13	13
MAZOWIECKIE	4 385	4 006	518	487	5 211	4 747	1 205	1 032	54 109	55 904	82	75	10	9	12	12	8	7
OPOLSKIE	738	710	104	102	857	808	179	166	7 580	7 941	74	71	10	10	14	14	7	6
PODKARPACKIE	1 751	1 703	144	136	2 184	2 120	453	438	14 744	15 662	82	80	7	6	8	8	9	8
PODLASKIE	692	690	126	118	793	864	429	426	11 347	11 196	58	58	11	10	18	17	3	3
POMORSKIE	2 724	2 675	181	170	3 476	3 347	475	503	19 128	20 996	118	116	8	7	7	6	12	12
ŚLĄSKIE	4 360	3 792	249	255	5 324	4 584	1 274	1 252	43 201	45 072	95	83	5	6	6	7	16	15
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1 308	1 353	130	108	1 621	1 676	430	407	10 172	10 455	103	107	10	9	10	8	8	8
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1 645	1 535	148	140	2 052	1 869	570	496	13 922	14 406	114	106	10	10	9	9	7	7
WIELKOPOLSKIE	2 392	2 196	268	245	2 808	2 523	927	938	28 660	29 442	69	63	8	7	11	11	6	5
ZACHODNIOPOMORSKIE	1 418	1 298	147	125	1 717	1 470	523	429	14 932	15 814	83	76	9	7	10	10	7	7
POLSKA	34 970	32 967	3 202	2 938	42 545	39 778	11 696	11 200	348 028	362 265	91	86	8	8	9	9	8	8

ZAŁĄCZNIK 2

Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania NPBRD w 2010 i 2015

Filary programu		Zabici		Ciężko ranni	
		2010	2015	2010	2015
Wskaźniki finalne dla całego programu					
Wszystkie filary	Liczba ofiar (ofiar/rok)	3 907	2 938 (-25%)	11 491	11 200 (-3%)
	Wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (ofiar/1 mln mieszk./rok)	102,3	76,4 (-25%)	302,9	291,1 (-4%)
	Wskaźnik ofiarochłonności motoryzacyjnej (ofiar/1 mln pojazdów/rok ¹²)	169,6	111,0 (-35%)	498,8	423,1 (-15%)
	Wskaźnik koncentracji ofiar (ofiar/1 mld pkm/rok ¹³)	19,6	13,8 (-30%)	57,7	52,8 (-8%)
Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów					
Bezpieczny człowiek	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	1 235	915 (-26%)	3 287	3 016 (-8%)
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	280	300 (+7,1%)	890	1368 (+54%)
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	320	271 (-15%)	1 139	1302 (+14%)
	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)	352	318 (-10%)	1 284	884 (-31%)

¹² Na podstawie: GUS, Transport – wyniki działalności (tabele: pojazdy samochodowe i motorowery).

¹³ Na podstawie: GUS, Transport – wyniki działalności (tabele: ruch drogowy na terytorium Polski wg rodzaju pojazdów i kategorii dróg).

Bezpieczne drogi	Liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok)	776	511 (-34%)	2 052	1 549 (-25%)
	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)	917	759 (-17%)	3 409	3 840 (+13%)
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi ¹⁴ (ofiar/rok)	693	518 (-19%)	1 607	1 128 (-30%)
	Liczba ofiar na odcinkach dróg tranzytowych w terenach zabudowanych (ofiar/rok) ¹⁵	518	511 (-1%)	2 476	2 593 (+5%)
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)	585	522 (-11%)	2 754	3 168 (+15%)
	Liczba ofiar na łukach poziomych (ofiar/rok)	566	535 (-5%)	1 695	1 466 (-14%)
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)	1 529	1 136 (-26%)	3 092	2 987 (-3%)
Bezpieczna prędkość	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych przez nadmierną prędkość (ofiar/rok)	1 117	743 (-33%)	3 213	2 990 (-7%)
Bezpieczny pojazd	Liczba ofiar w wypadkach z udziałem niesprawnych pojazdów (ofiar/rok) ¹⁶	19	17 (-11%)	70	38 (-46%)
Ratownictwo i opieka powypadkowa	Liczba ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od dnia wypadku (ofiar/rok)	1 217	935 (-23%)	n/d	n/d
	Liczba ofiar z trwałą niepełnosprawnością (ofiar/rok)	n/d		Brak danych	

¹⁴ Drzewo, słup, bariera (bez wywrócenia).

¹⁵ Dla DK i DW.

¹⁶ W 2015 r.: ofiary łącznie w wypadkach, w których przyczyną była niesprawność techniczna / niezawiniona niesprawność oraz wypadkach, których przyczyny były zakwalifikowane jako inne niż techniczne, a w których wśród uczestniczących pojazdów stwierdzono braki techniczne (u sprawcy i/lub poszkodowanego).



Krajowa Rada
**BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO**

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

📍 ul. Chałubińskiego 4/6

🌐 00-928 Warszawa

🌐 www.krbrd.gov.pl

☎ (22) 630-12-55

☎ (22) 830-00-80

✉ sekretariat@krbrd.gov.pl