

PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO DLA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

NA LATA 2021-2030



**Pomorska Rada
Bezpieczeństwa
Ruchu Drogowego**

Gdańsk, listopad 2022

Zlecający:

Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

reprezentowana przez Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego w Gdańsku

ul. Równa 19/21

80-067 Gdańsk

Wykonawca:

Izabela Wikar Consulting

Słupnice 861

34-615 Słupnice

Spis treści

1. WSTĘP	5
2. OCENA REALIZACJI PROGRAMU BRD GAMBIT POMORSKI 2020	6
3. DIAGNOZA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM W LATACH 2020-2021	12
3.1 CHARAKTERYSTYKA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W KRAJU	12
3.2 CHARAKTERYSTYKA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO	13
3.3 BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM.....	14
3.4 ANALIZA WYPADKÓW DROGOWYCH W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM	21
3.4.1 Miejsce zdarzenia	21
3.4.2 Rodzaj drogi.....	24
3.4.3 Warunki oświetleniowe	27
3.4.4 Rodzaj zdarzeń.....	30
3.4.5 Przyczyny zdarzeń.....	39
3.4.6 Inne	45
3.5 PODSUMOWANIE.....	49
4. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE I ZEWNĘTRZNE	52
5. CZĘŚĆ PROGRAMOWA	55
5.1 CELE, ZAŁOŻENIA I STRUKTURA	55
5.2 DZIAŁANIA.....	57
5.2.1 Filar I System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego	57
5.2.2 Filar II Bezpieczny człowiek	59
5.2.3 Filar II Bezpieczne drogi	61
5.2.4 Filar IV Bezpieczny pojazd.....	63
5.2.5 Filar V Ratownictwo i opieka powypadkowa.....	64
6. ZASADY WDRAŻANIA.....	66
6.1 NARZĘDZIA WDRAŻANIA	66

6.2 INSTYTUCJE WDRAŻAJĄCE	67
6.3 MONITOROWANIE	67
6.4 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA.....	68
7. SPIS TABEL	69
8. SPIS WYKRESÓW.....	72
9. SPIS RYSUNKÓW	73

1. Wstęp

W Polsce wciąż rozwija się infrastruktura drogowa, jak i zwiększa się liczba pojazdów i uczestników ruchu drogowego. To stawia wyzwania dla prowadzenia kompleksowych działań w celu zmniejszenia liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar.

Najpopularniejszą gałęzią transportową w Polsce jest transport drogowy. Ze względu na korzystne położenie geograficzne oraz dużą powierzchnię magazynową po drogach naszego kraju porusza się wiele pojazdów ciężarowych realizujących przewozy krajowe i tranzytowe. Oprócz wykorzystania środków transportu drogowego w celach przewozu ładunków lub pasażerów, olbrzymią grupę stanowią posiadacze pojazdów prywatnych. Taka sytuacja sprawia, iż natężenie ruchu drogowego w Polsce jest wysokie. W ostatniej dekadzie pomimo dużych nakładów na infrastrukturę drogową mających na celu usprawnienie ruchu drogowego, Polska nadal plasuje się na jednym z ostatnich miejsc w wielu europejskich klasyfikacjach pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Duża liczba zdarzeń drogowych zmniejsza atrakcyjność turystyczną Polski oraz generuje olbrzymie koszty – materialne, zdrowotne i społeczne.

Aby zmniejszyć ryzyko stania się przez statystycznego Polaka ofiarą wypadku drogowego niezbędne jest poniesienie szeroko zakrojonych i kompleksowych działań w kierunku poprawy bezpieczeństwa drogowego. Na poziomie krajowym takie działania zawierają się w dokumencie pn. *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2020*, opracowanym przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Na poziomie wojewódzkim funkcję dokumentu programowego w tym zakresie ma pełnić niniejsze opracowanie, będące następcą dotychczas obowiązującego *Wojewódzkiego Programu PRD GAMBIT Pomorski 2020*.

2. Ocena realizacji Programu BRD Gambit Pomorski 2020

Ocena realizacji Wojewódzkiego Programu PRD GAMBIT Pomorski 2020 została zrealizowana przez Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej dla zlecenie Pomorskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Gdańsku w grudniu 2020 roku.

Wyniki Oceny wskazują, że pomimo licznych działań edukacyjnych, prewencyjnych i infrastrukturalnych, skoncentrowanych na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie pomorskim, nie wszystkie cele Programu BRD Gambit Pomorski 2020 zostały osiągnięte. Cele główne do roku 2020 dokumentu obejmowały:

- zmniejszenie w porównaniu do roku 2010 liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 50%, tj. do mniej niż 100 ofiar w roku 2020;
- zmniejszenie w porównaniu do roku 2010 liczby ofiar ciężko rannych wypadków drogowych o 40%, tj. do mniej niż 250 ofiar w roku 2020¹.

Ostateczne ukształtowanie się podstawowych wskaźników powodzenia realizacji Programu BRD Gambit Pomorski 2020 prezentuje tabela poniżej. Można zauważyć, że **żaden z celów głównych nie został osiągnięty**. Wprawdzie liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się w 2020 roku w relacji z rokiem poprzednim – o 15,1%, ale jednocześnie wzrosła liczba ofiar ciężko rannych w wypadkach na pomorskich drogach – o 31,2%. Oba wyniki były jednocześnie wyższe niż zakładano w omawianym dokumencie programowym – odpowiednio o 69,0% i 123,6%.

¹ Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2020 GAMBIT Pomorski 2020, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, s. 14.

Tabela 1 Porównanie celów głównych *Programu BRD Gambit Pomorski 2020* i ich rzeczywistej realizacji

Kategoria ofiar	Rzeczywista liczba ofiar – rok 2010	Założenia <i>Programu BRD Gambit Pomorski 2020</i>	Rzeczywista liczba ofiar – rok 2020	Różnica między założeniami <i>Programu BRD Gambit Pomorski 2020</i> a rzeczywistą liczbą ofiar
Ofiary śmiertelne	199	100	169	+69 +69,0%
Ofiary ciężko ranne	426	250	559	+309 +123,6%

Źródło: *Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2020 GAMBIT Pomorski 2020*, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, s. 14, System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Program BRD Gambit Pomorski 2020 zakładał także cele etapowe (kamienie milowe) sektorowe i powiatowe. **Obserwując wartości wskaźników dla celów etapowych można zauważyć, że w ani jednym z analizowanych lat nie przybliżono się do zakładanych wartości *Programu BRD Gambit Pomorski 2020*.**

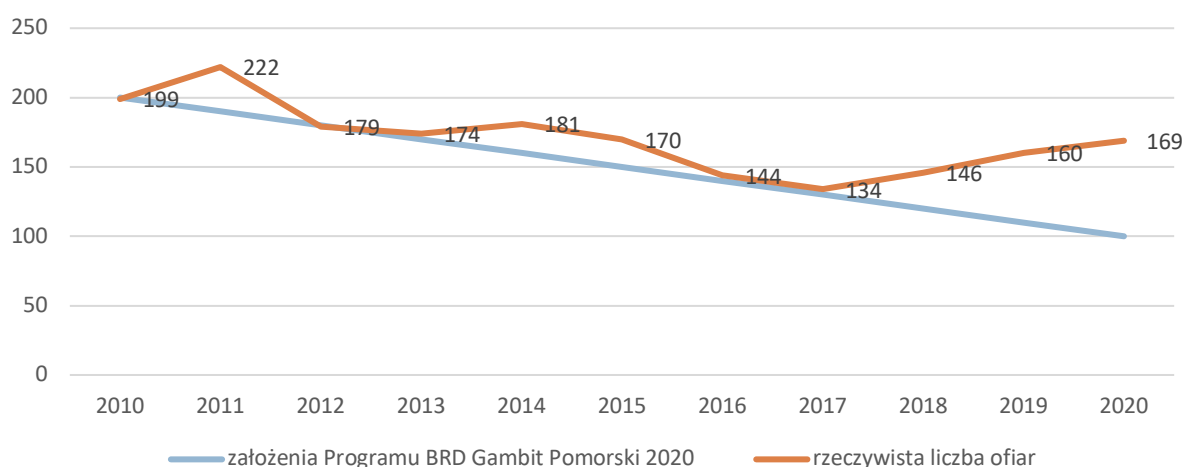
Tabela 2 Porównanie celów *Programu BRD Gambit Pomorski 2020* dla kamieni milowych i ich rzeczywistej realizacji

Kategoria ofiar	Kamień milowy (rok)	Założenia <i>Programu BRD Gambit Pomorski 2020</i>	Rzeczywista liczba ofiar	Różnica między założeniami <i>Programu BRD Gambit Pomorski 2020</i> a rzeczywistą liczbą ofiar
Ofiary śmiertelne	2015	150	170	+20 +13,3%
	2017	130	134	+4 +3,1%
	2020	100	169	+69 +69,0%
Ofiary ciężko ranne	2015	375	503	+128 +34,1%
	2017	325	660	+335 +103,1%
	2020	250	559	+309 +123,6%

Źródło: *Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2020 GAMBIT Pomorski 2020*, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, s. 15, System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

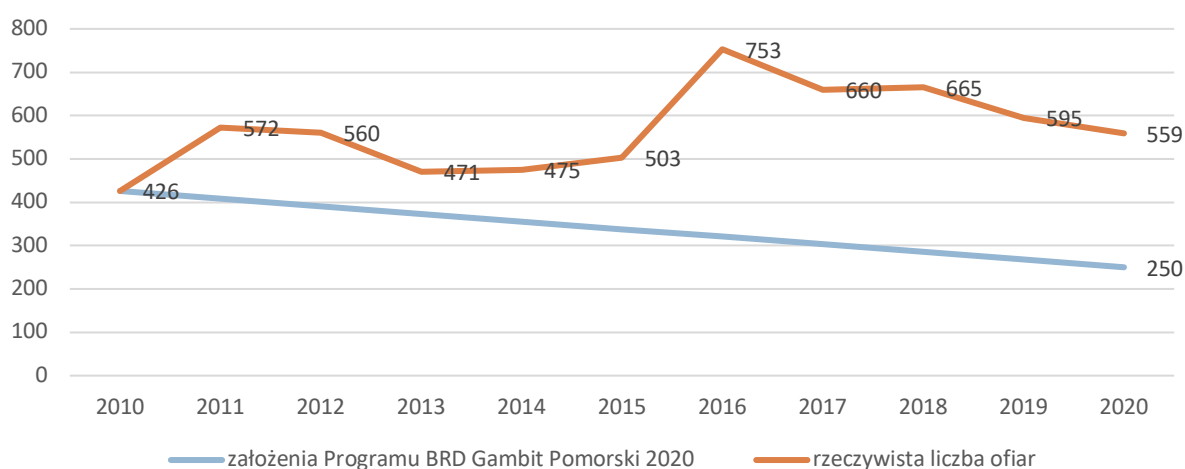
Na wykresie porównującym założenia do rzeczywistych wartości wyraźnie widać nieprzystawanie wartości zakładanych do ich realizacji, szczególnie w przypadku liczby ofiar ciężko rannych. W przypadku ofiar śmiertelnych ta różnica staje się szczególnie widoczna po 2017 roku.

Wykres 1 Porównanie celów w zakresie liczby ofiar śmiertelnych Programu BRD Gambit Pomorski 2020 dla kamieni milowych i ich rzeczywistej realizacji



Źródło: *Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2020 GAMBIT Pomorski 2020*, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, s. 15, System Ewidencji Wypadków i Kolizji - www.sewik.pl.

Wykres 2 Porównanie celów w zakresie liczby ofiar ciężko rannych Programu BRD Gambit Pomorski 2020 dla kamieni milowych i ich rzeczywistej realizacji



Źródło: *Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2020 GAMBIT Pomorski 2020*, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, s. 15, System Ewidencji Wypadków i Kolizji - www.sewik.pl.

Nie osiągnięto także większości celów powiatowych, zakładanych przez Program BRD Gambit Pomorski 2020. W 15 na 20 powiatów województwa pomorskiego rzeczywista liczba ofiar śmiertelnych zdarzeń drogowych była wyższa niż zakładana przez dokument, w przypadku 12 powiatów wyższe niż zakładane wartości osiągnięto w kategorii ofiar ciężko rannych.

Tabela 3 Porównanie celów Programu BRD Gambit Pomorski 2020 dla poszczególnych powiatów i ich rzeczywistej realizacji

Kategoria ofiar	Kategoria dróg	Założenia Programu BRD Gambit Pomorski 2020	Rzeczywista liczba ofiar – rok 2020	Różnica między założeniami Programu BRD Gambit Pomorski 2020 a rzeczywistą liczbą ofiar [%]
Ofiary śmiertelne	m. Gdańsk	8	15	+7 +87,5%
	m. Gdynia	9	7	-2 -22,2%
	m. Sopot	2	1	-1 -50,0%
	m. Słupsk	0	2	+2 -
	pow. bytowski	2	15	+13 +650,0%
	pow. chojnicki	2	9	+7 +350,0%
	pow. człuchowski	6	6	0 0,0%
	pow. gdański	5	13	+8 +160,0%
	pow. kartuski	9	13	+4 -44,4%
	pow. kościerski	4	9	+5 +125,0%
	pow. kwidzyński	4	5	+1 +25,0%
	pow. lęborski	6	4	-2 -33,3%
	pow. malborski	2	3	+1 +50,0%

	pow. nowodworski	1	7	+6 600,0%
	pow. pucki	4	6	+2 +50,0%
	pow. słupski	4	18	+12 300,0%
	pow. starogardzki	0	9	+9 -
	pow. sztumski	4	5	+1 +25,0%
	pow. tczewski	7	10	+3 +42,9%
	pow. wejherowski	12	12	0 0,0%
Ofiary ciężko ranne	m. Gdańsk	17	92	+75 +441,2%
	m. Gdynia	9	57	+48 +533,3%
	m. Sopot	10	5	-5 -50,0%
	m. Słupsk	2	20	+18 +900,0%
	pow. bytowski	9	15	+6 +66,7%
	pow. chojnicki	11	49	+38 +345,45%
	pow. człuchowski	13	9	-4 -30,8%
	pow. gdański	6	21	+15 +250,0%
	pow. kartuski	38	32	-6 -15,8%
	pow. kościerski	20	8	-12 -60,0%
	pow. kwidzyński	13	36	+23 +176,9%
	pow. lęborski	16	7	-9 -56,3%
	pow. malborski	7	3	-4 -57,1%
	pow. nowodworski	2	6	+4 +200,0%

	pow. pucki	18	10	-8 -44,4%
	pow. słupski	11	39	+28 +254,5%
	pow. starogardzki	13	21	+8 +61,5%
	pow. sztumski	8	7	-1 -12,5%
	pow. tczewski	8	17	+9 +112,5%
	pow. wejherowski	23	105	+82 +356,5%

Źródło: Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2020 GAMBIT Pomorski 2020,

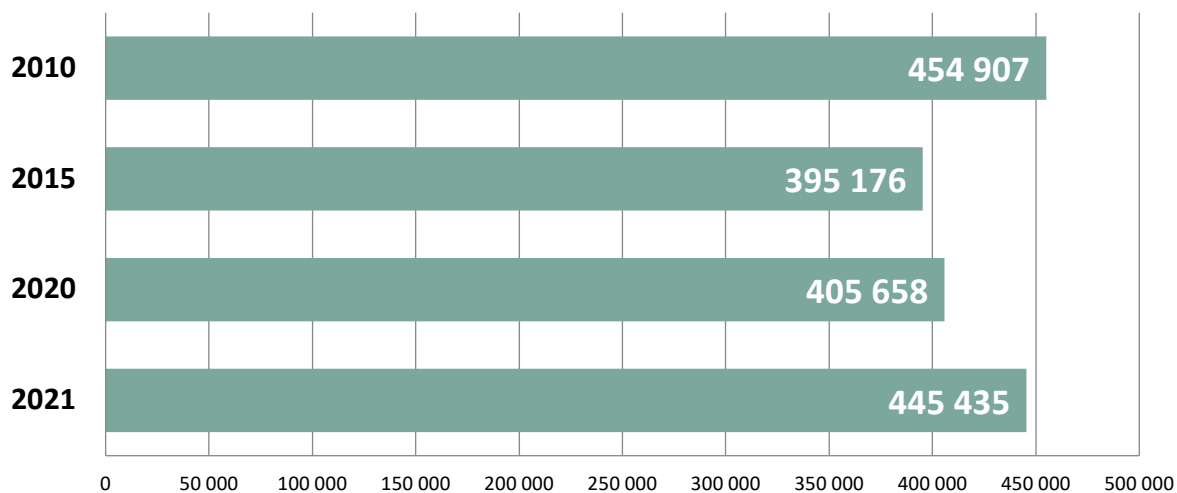
Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, s. 15-16, Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidzi www.sewik.pl.

3. Diagnoza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie pomorskim w latach 2020-2021

3.1 Charakterystyka bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju

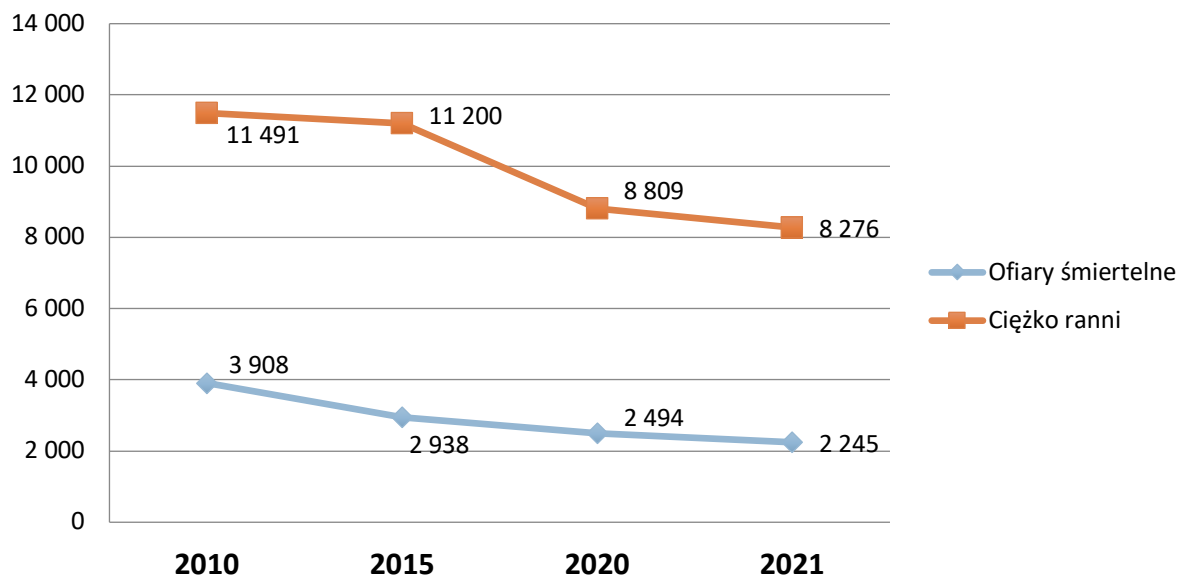
W 2021 roku w Polsce doszło do 445 435 wypadków drogowych, w wyniku których liczba ofiar osiągnęła 28 660 osób, w tym 2 245 ofiar śmiertelnych i 8 276 osób ciężko rannych. Prześledzono dane na temat wypadków drogowych w Polsce w ostatniej nieco ponad dekadzie. W porównaniu z 2010 rokiem, w 2015 roku liczba zdarzeń drogowych była wyraźnie mniejsza (-13,1%), podobnie jak liczba ofiar (-19,2%), w tym śmiertelnych (-24,8%) i ciężko rannych (-2,5%). W 2020 roku odnotowano większą liczbę zdarzeń drogowych niż w 2015 roku (+2,7%), natomiast liczba ich ofiar była mniejsza (-32,2%): ofiar śmiertelnych (-15,1%) i ciężko rannych (-21,3%). Rok 2021 to wzrost liczby wypadków drogowych o 9,8% w relacji z rokiem poprzednim. Dalszy spadek obserwuje się jednak w liczbie ofiar, w tym śmiertelnych (-10,0%) i ciężko rannych (-6,1%).

Wykres 3 Liczba wypadków drogowych w Polsce w latach 2010-2021



Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Wykres 4 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych w Polsce w latach 2010-2021



Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolizji - www.sewik.pl.

3.2 Charakterystyka województwa pomorskiego

Województwo pomorskie usytuowane jest w północnej części Polski i zajmuje powierzchnię ponad 18 tys. km² (niecałe 6% obszaru kraju). Graniczy z województwem warmińsko-mazurskim, kujawsko-pomorskim, wielkopolskim i zachodniopomorskim. Województwo podzielone zostało pod względem administracyjnym na 16 powiatów ziemskich, 4 powiaty grodzkie i 123 gminy.

Tabela 4 Województwo pomorskie – podstawowe dane dla 2021 roku



Liczba mieszkańców	2 358 726
Powierzchnia	18 323 km ²
Długość dróg publicznych	22 781,9 km
Zarejestrowane pojazdy	1 987 301

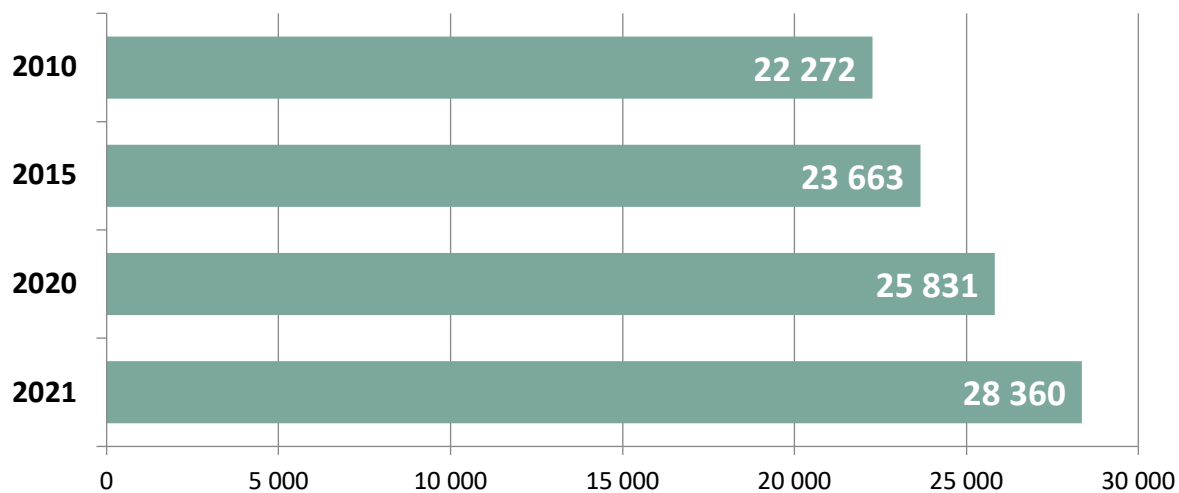
Długość dróg	
Drogi krajowe	929,2 km
Drogi wojewódzkie	1 838,2 km
Drogi powiatowe	5 687,5 km
Drogi gminne	14 327,0 km

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

3.3 Bezpieczeństwo ruchu drogowego w województwie pomorskim

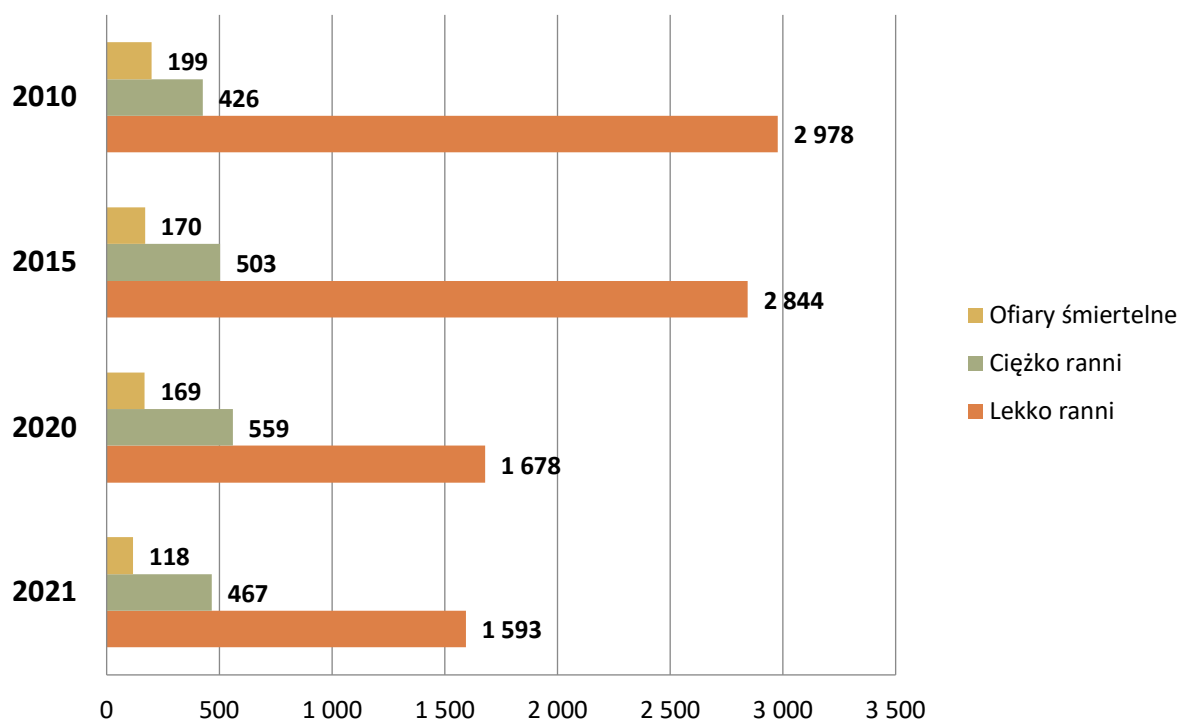
W 2021 roku, na drogach województwa pomorskiego doszło do 28 360 wypadków drogowych. W zdarzeniach tych zginęło 118 osób, 2 060 zostało rannych, w tym 467 ciężko. W przeciwieństwie do danych dla ogółu kraju w województwie pomorskim **liczba wypadków w latach 2010, 2015, 2020 i 2021 notuje tendencję wzrostową** – w 2021 roku było ich o 27,3% więcej niż w 2010 roku. **Zmniejszyła się jednocześnie liczba ofiar śmiertelnych** – z 199 w 2010 roku do 118 w 2022 roku (-40,7%). **Wahaniom ulegała liczba ofiar ciężko rannych** – w 2010 roku wynosząca 426 osób, w 2015 roku – 503, w 2020 roku – 559, a w 2021 roku – 467.

Wykres 5 Liczba wypadków drogowych w woj. pomorskim w latach 2010-2021



Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Wykres 6 Liczba ofiar wypadków drogowych w woj. pomorskim w latach 2010-2021



Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 1 zdarzenie drogowe potwierdza, że **mimo rosnącej liczby wypadków, są one mniej poważne w skutkach jeśli chodzi o śmierć w ich wyniku.** Nieco inaczej ma się sytuacja w zakresie ofiar ciężko rannych – trudno dopatrywać się tutaj wyraźnej tendencji spadkowej.

Tabela 5 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe w woj. pomorskim w latach 2010-2021

	2010	2015	2020	2021
Ofiary śmiertelne	0,009	0,007	0,007	0,004
Ofiary ciężko ranne	0,019	0,021	0,022	0,016

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Przyjrano się liczbie wypadków drogowych w poszczególnych powiatach województwa pomorskiego. **Powiaty z największą liczbą wypadków drogowych w regionie to miasta Gdańsk i Gdynia. W ostatnich latach na trzecie miejsce pod tym względem wysunął się powiat wejherowski.** W znakomitej większości powiatów liczba wypadków drogowych w 2021 roku była wyższa niż w 2010 roku. Jedynie w przypadku 6 powiatów było odwrotnie, w tym w powiatach sztumskim, starogardzkim i m. Sopotie zmiana ta była najznaczniejsza.

Tabela 6 Liczba wypadków drogowych w poszczególnych powiatach woj. pomorskiego w latach 2010-2021

Powiat	2010	2015	2020	2021	Zmiana 2010-2021
Powiat m. Gdańsk	5 313	6 277	7 042	7 591	+30,0%
Powiat m. Gdynia	1 981	2 468	2 778	2 909	+31,9%
Powiat m. Sopot	631	481	457	520	-21,3%
Powiat m. Słupsk	1 693	1 732	1 497	1 731	+2,2%
Powiat bytowski	714	672	663	701	-1,9%
Powiat chojnicki	1 087	850	951	1 030	-5,5%
Powiat człuchowski	456	458	514	524	+13,0%
Powiat gdański	951	1 018	1 345	1 650	+42,4%
Powiat kartuski	1 329	1 426	1 482	1 644	+19,2%
Powiat kościerski	550	583	565	644	+14,6%
Powiat kwidzyński	531	674	644	700	+24,1%
Powiat lęborski	630	555	558	657	+4,1%
Powiat malborski	554	570	577	587	+5,6%

Powiat nowodworski	435	453	430	502	+13,3%
Powiat pucki	644	652	769	900	+28,4%
Powiat słupski	1 161	992	998	1 147	-1,2%
Powiat starogardzki	1 196	989	1 009	975	-22,7%
Powiat sztumski	324	228	240	253	-28,1%
Powiat tczewski	826	881	960	1 068	+22,7%
Powiat wejherowski	1 266	1 704	2 349	2 627	+51,8%
Woj. pomorskie	22 272	23 663	25 828	28 360	+21,5%

na **czzerwono** – 3 powiaty z największą liczbą wypadków drogowych

na **zielono** – 3 powiaty z najmniejszą liczbą wypadków drogowych

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidzi - www.sewik.pl.

Trudno jednoznacznie wskazać powiaty, w których jest najwięcej ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, gdyż w poszczególnych latach różne powiaty znajdują się na czołowych miejscach w tym zakresie. **W ostatnich latach (2020-2021) kilkanaście osób co roku ginęło na drogach powiatu kartuskiego, tczewskiego i wejherowskiego. W ostatnich latach znaczną liczbę ofiar śmiertelnych na drogach odnotowało także m. Gdańsk i powiaty chojnicki, gdański, słupski czy starogardzki.** W niemal wszystkich powiatach liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w 2021 roku była niższa niż w 2010 – wyjątkiem jest powiat chojnicki, gdzie liczba ofiar śmiertelnych w ostatnich latach wzrosła.

Tabela 7 Liczba ofiar śmiertelnych wypadkach drogowych w poszczególnych powiatach woj. pomorskiego w latach 2010-2021

Powiat	2010	2015	2020	2021	Zmiana 2010-2021
Powiat m. Gdańsk	15	13	15	9	-66,7%
Powiat m. Gdynia	17	3	7	4	-325,0%
Powiat m. Sopot	1	0	1	1	0,0%
Powiat m. Słupsk	5	3	2	3	-66,7%
Powiat bytowski	5	9	15	1	-400,0%
Powiat chojnicki	5	4	9	9	+44,4%
Powiat człuchowski	13	14	6	3	-333,3%
Powiat gdański	10	9	13	5	-100,0%
Powiat kartuski	18	21	13	10	-80,0%
Powiat kościerski	9	9	9	6	-50,0%
Powiat kwidzyński	8	8	5	2	-300,0%
Powiat lęborski	12	8	4	4	-200,0%
Powiat malborski	4	9	3	4	0,0%

Powiat nowodworski	3	2	7	3	0,0%
Powiat pucki	9	12	6	4	-125,0%
Powiat słupski	9	8	18	8	-12,5%
Powiat starogardzki	12	14	9	9	-33,3%
Powiat sztumski	8	6	5	5	-60,0%
Powiat tczewski	13	8	10	12	-8,3%
Powiat wejherowski	23	10	12	16	-43,8%
Woj. pomorskie	199	170	169	118	-68,6%

na **czzerwono** – 3 powiaty z największą liczbą ofiar śmiertelnych wypadków drogowych

na **zielono** – 3 powiaty z najmniejszą liczbą ofiar śmiertelnych wypadków drogowych

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidzi - www.sewik.pl.

Najwięcej ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych na pomorskich drogach notuje się w miastach Gdańsk i Gdynia, a także w powiecie wejherowskim. W tych powiatach widoczny jest także znaczący wzrost liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach od 2010 roku – podobne wyniki w ujęciu procentowym notuje się także w powiecie gdańskim.

Tabela 8 Liczba ofiar ciężko rannych wypadkach drogowych w poszczególnych powiatach woj. pomorskiego w latach 2010-2021

Powiat	2010	2015	2020	2021	Zmiana 2010-2021
Powiat m. Gdańsk	28	57	92	79	+64,6%
Powiat m. Gdynia	15	37	57	44	+65,9%
Powiat m. Sopot	4	1	5	0	-
Powiat m. Słupsk	17	35	20	18	+5,6%
Powiat bytowski	15	16	15	19	+21,1%
Powiat chojnicki	19	19	49	29	+34,5%
Powiat człuchowski	22	24	9	11	-100,0%
Powiat gdański	10	15	21	24	+58,3%
Powiat kartuski	63	58	32	23	-173,9%
Powiat kościerski	33	11	8	7	-371,4%
Powiat kwidzyński	22	23	36	20	-10,0%
Powiat lęborski	26	15	7	7	-271,4%
Powiat malborski	11	8	3	2	-450,0%
Powiat nowodworski	4	10	6	3	-33,3%
Powiat pucki	30	36	10	9	-233,3%
Powiat słupski	19	30	39	29	+34,5%
Powiat starogardzki	22	17	21	15	-46,7%
Powiat sztumski	14	14	7	15	+6,7%

Powiat tczewski	13	26	17	15	+13,3%
Powiat wejherowski	39	51	105	98	+60,2%
Woj. pomorskie	426	503	559	467	+8,8%

na **czzerwono** – 3 powiaty z największą liczbą ofiar ciężko rannych wypadków drogowych

na **zielono** – 3 powiaty z najmniejszą liczbą ofiar ciężko rannych wypadków drogowych

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Przyjrano się wartościom **wskaźnika liczby wypadków drogowych na 100 mieszkańców poszczególnych powiatów**. Na czele w tym zestawieniu wysuwają się miasta na prawach powiatu – Gdańsk, Sopot i Słupsk.

Tabela 9 Liczba wypadków drogowych na 100 mieszkańców w poszczególnych powiatach woj. pomorskiego w latach 2010-2021

Powiat	2010	2015	2020	2021
Powiat m. Gdańsk	1,15	1,36	1,45	1,56
Powiat m. Gdynia	0,79	1,00	1,13	1,19
Powiat m. Sopot	1,62	1,29	1,38	1,59
Powiat m. Słupsk	1,76	1,87	1,70	1,99
Powiat bytowski	0,91	0,85	0,86	0,91
Powiat chojnicki	1,14	0,88	0,99	1,07
Powiat człuchowski	0,79	0,81	0,95	0,97
Powiat gdański	0,97	0,93	1,07	1,29
Powiat kartuski	1,11	1,11	1,01	1,10
Powiat kościerski	0,78	0,81	0,78	0,89
Powiat kwidzyński	0,64	0,81	0,79	0,86
Powiat lęborski	0,95	0,84	0,87	1,02
Powiat malborski	0,85	0,89	0,93	0,96
Powiat nowodworski	1,19	1,25	1,25	1,47
Powiat pucki	0,81	0,78	0,86	1,00
Powiat słupski	1,20	1,01	1,04	1,19
Powiat starogardzki	0,95	0,78	0,80	0,78
Powiat sztumski	0,76	0,54	0,61	0,65
Powiat tczewski	0,71	0,76	0,85	0,95
Powiat wejherowski	0,64	0,81	1,05	1,16
Woj. pomorskie	0,98	1,03	1,10	1,20

na **czzerwono** – 3 powiaty z największą liczbą wypadków drogowych na 100 mieszkańców

na **zielono** – 3 powiaty z najmniejszą liczbą wypadków drogowych na 100 mieszkańców

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Przyjrano się ponadto wartościom wskaźnika **liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych na 100 mieszkańców poszczególnych powiatów. W ostatnich latach wysokie wartości tego wskaźnika notowały powiaty chojnicki, słupski, sztumski i wejherowski.** Warto zauważyć zmianę w przypadku miast wchodzących w skład Trójmiasta – w latach 2010 i 2015 były to miejsca o najmniejszej liczbie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych na 100 mieszkańców, aktualnie jedynie Sopot pozostał w czołówce bezpiecznych pod tym względem miast na prawach powiatu województwa pomorskiego.

Tabela 10 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych na 100 mieszkańców w poszczególnych powiatach woj. pomorskiego w latach 2010-2021

Powiat	2010	2015	2020	2021
Powiat m. Gdańsk	0,009	0,015	0,022	0,018
Powiat m. Gdynia	0,013	0,016	0,026	0,020
Powiat m. Sopot	0,013	0,003	0,018	0,003
Powiat m. Słupsk	0,023	0,041	0,025	0,024
Powiat bytowski	0,026	0,032	0,039	0,026
Powiat chojnicki	0,025	0,024	0,060	0,039
Powiat człuchowski	0,061	0,067	0,028	0,026
Powiat gdański	0,020	0,022	0,027	0,023
Powiat kartuski	0,068	0,061	0,031	0,022
Powiat kościerski	0,060	0,028	0,023	0,018
Powiat kwidzyński	0,036	0,037	0,050	0,027
Powiat lęborski	0,057	0,035	0,017	0,017
Powiat malborski	0,023	0,026	0,010	0,010
Powiat nowodworski	0,019	0,033	0,038	0,018
Powiat pucki	0,049	0,058	0,018	0,014
Powiat słupski	0,029	0,039	0,059	0,038
Powiat starogardzki	0,027	0,024	0,024	0,019
Powiat sztumski	0,051	0,047	0,030	0,051
Powiat tczewski	0,022	0,029	0,024	0,024
Powiat wejherowski	0,031	0,029	0,052	0,050
Woj. pomorskie	0,027	0,029	0,031	0,025

na **czzerwono** – 3 powiaty z największą liczbą ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych na 100 mieszkańców

na **zielono** – 3 powiaty z najmniejszą liczbą ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych na 100 mieszkańców

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

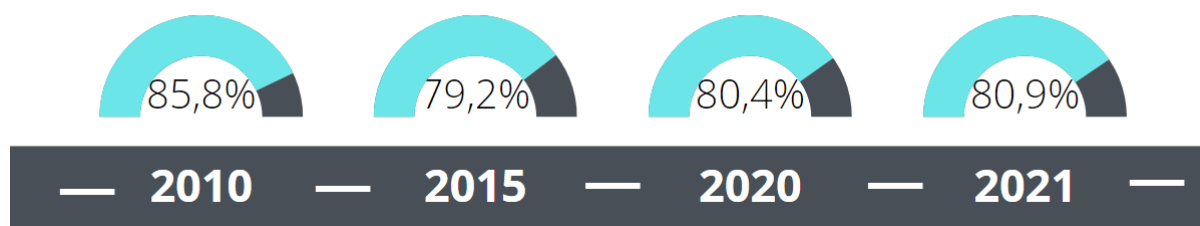
Podsumowując, z roku na rok w województwie pomorskim notowanych jest coraz więcej wypadków drogowych. Korzystne jest, że coraz rzadziej mają one skutek śmiertelny, niemniej jednak nie spada liczba osób, które w znacznym stopniu odczuwają ich negatywne skutki dla życia i zdrowia.

3.4 Analiza wypadków drogowych w województwie pomorskim

3.4.1 Miejsce zdarzenia

Od lat niezmiennie **najwięcej wypadków w województwie pomorskim wydarza się na jezdni**. W 2010 roku było to 85,8% wszystkich wypadków, w 2015 roku - 79,2%, w 2020 roku - 80,4%, w 2021 roku - 80,9%.

Wykres 7 Odsetek wypadków drogowych wydarzających się na jezdni w woj. pomorskim w latach 2010-2021



Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidzi - www.sewik.pl.

Na przestrzeni lat 2010-2021 **drugim najczęstszym miejscem wypadków był parking/plac**, gdzie kolejno w roku 2010 było to 4,5% wszystkich wypadków, w 2015 roku - 7,8%, w 2020 roku – 9,0% i w 2021 roku - 8,7%. Na trzecim miejscu znalazło się pobocze, gdzie w 2010 roku zdarzyło się 2,9% wypadków, w 2015 roku - 4,6%, w 2020 roku - 3,4%, w 2021 roku - 3,2%.

Kolejnym miejscem o najwyższej częstotliwości zdarzeń drogowych jest przejście dla pieszych, które warto będzie głębiej przeanalizować w ciągu najbliższych lat ze względu na zmiany w ustawie *Prawo o ruchu drogowym*, która od dnia 1 czerwca 2021 roku nadała pierwszeństwo przed pojazdem pieszemu wchodzącemu na przejście, a nie jak dotychczas tylko pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych. W roku 2010 zanotowano 360 wypadków na przejściach dla pieszych i stanowiły one 1,6% wszystkich zdarzeń.

W 2015 roku liczba ta była większa o 79 i było to 1,9% wszystkich wypadków. W 2020 roku zaobserwowano spadek liczby tego typu wypadków do 390, co stanowiło 1,5% wszystkich wypadków drogowych w regionie, a w 2021 roku do 388 - 1,4% wszystkich wypadków w województwie.

Analogicznie do częstotliwości występowania miejsc wypadków drogowych, **najwięcej ofiar odnotowano w zdarzeniach, które miały miejsce na jezdni**. Tam w 2021 roku, wskutek wypadków drogowych zmarło 76 osób, 1 367 zostało rannych, w tym 293 ciężko. Można zauważyć wahania w liczbie ofiar wypadków drogowych na jezdni w latach 2010-2021. Drugim najczęstszym miejscem zgonów i ciężkich obrażeń w wypadkach drogowych było pobocze, a następnie przejście dla pieszych.

Tabela 11 Liczba wypadków drogowych w najczęstszych miejscach, w których się wydarzają oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021

Wskaźnik	Miejsce zdarzenia	2010	2015	2020	2021	Zmiana 2010-2021
Liczba wypadków	Jezdnia	19 114	18 750	20 772	22 946	+20,0%
	Parking/plac	1 012	1 848	2 329	2 485	+145,6%
	Pobocze	645	1 078	872	911	+41,2%
	Przejście dla pieszych	360	439	390	388	+7,8%
Liczba ofiar śmiertelnych	Jezdnia	155	93	116	76	-51,0%
	Parking/plac	0	0	0	0	0,0%
	Pobocze	21	46	37	22	+4,8%
	Przejście dla pieszych	10	13	6	13	+30,0%
Liczba ofiar ciężko rannych	Jezdnia	326	312	372	293	-10,1%
	Parking/plac	1	4	5	3	+200,0%
	Pobocze	36	93	42	52	+44,4%
	Przejście dla pieszych	34	53	72	51	+50,0%

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Można zauważyć, że **zdarzenia drogowe mające miejsce na poboczu i na przejściu dla pieszych mimo ich znacznie mniejszej liczby niż zdarzenia na jezdni, są bardziej tragiczne w skutkach**. Ponadto – w przeciwieństwie zdarzeń na jezdni - nie obserwuje się w ich przypadku trendu spadkowego wartości wskaźników liczby ofiar w przeliczeniu na 1 zdarzenie drogowe.

Tabela 12 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe w najczęstszych miejscach, w których się wydarzają w woj. pomorskim w latach 2010-2021

Wskaźnik	Miejsce zdarzenia	2010	2015	2020	2021
Liczba ofiar śmiertelnych na 1 zdarzenie drogowe	Jezdnia	0,008	0,005	0,006	0,003
	Parking/plac	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pobocze	0,033	0,043	0,042	0,024
	Przejście dla pieszych	0,028	0,030	0,015	0,034
Liczba ofiar ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe	Jezdnia	0,017	0,017	0,018	0,013
	Parking/plac	0,001	0,002	0,002	0,001
	Pobocze	0,056	0,086	0,048	0,057
	Przejście dla pieszych	0,094	0,121	0,185	0,131

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidji - www.sewik.pl.

Przyjrano się bliżej temu, jak kwestia wypadków na poboczach i przejściach dla pieszych wygląda w powiatach województwa pomorskiego.

Tabela 13 Powiaty o największej liczbie wypadków drogowych na poboczach i przejściach dla pieszych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2020-2021

Miejsce zdarzenia	Wskaźnik	2020	2021
Pobocze	Liczba wypadków	pow. słupski (135) m. Gdańsk (109) pow. wejherowski (66)	pow. wejherowski (138) pow. słupski (129) m. Gdańsk (115)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	pow. słupski (0,140) pow. sztumski (0,119) pow. pucki (0,068)	pow. słupski (0,134) pow. sztumski (0,120) pow. kościerski (0,065)
	Liczba ofiar śmiertelnych	pow. słupski (7) pow. gdański (4) pow. wejherowski (4)	pow. sztumski (4) pow. wejherowski (4) pow. tczewski (3) pow. słupski (3)
	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 mieszkańców	pow. nowodworski (0,0087) pow. sztumski (0,0076) pow. słupski (0,0073)	pow. sztumski (0,0102) pow. lęborski (0,0031) pow. słupski (0,0031)
	Liczba ofiar ciężko rannych	pow. słupski (11) pow. sztumski (5) pow. wejherowski (5) pow. kwidzyński (5)	pow. wejherowski (17) pow. słupski (7) pow. kwidzyński (6)

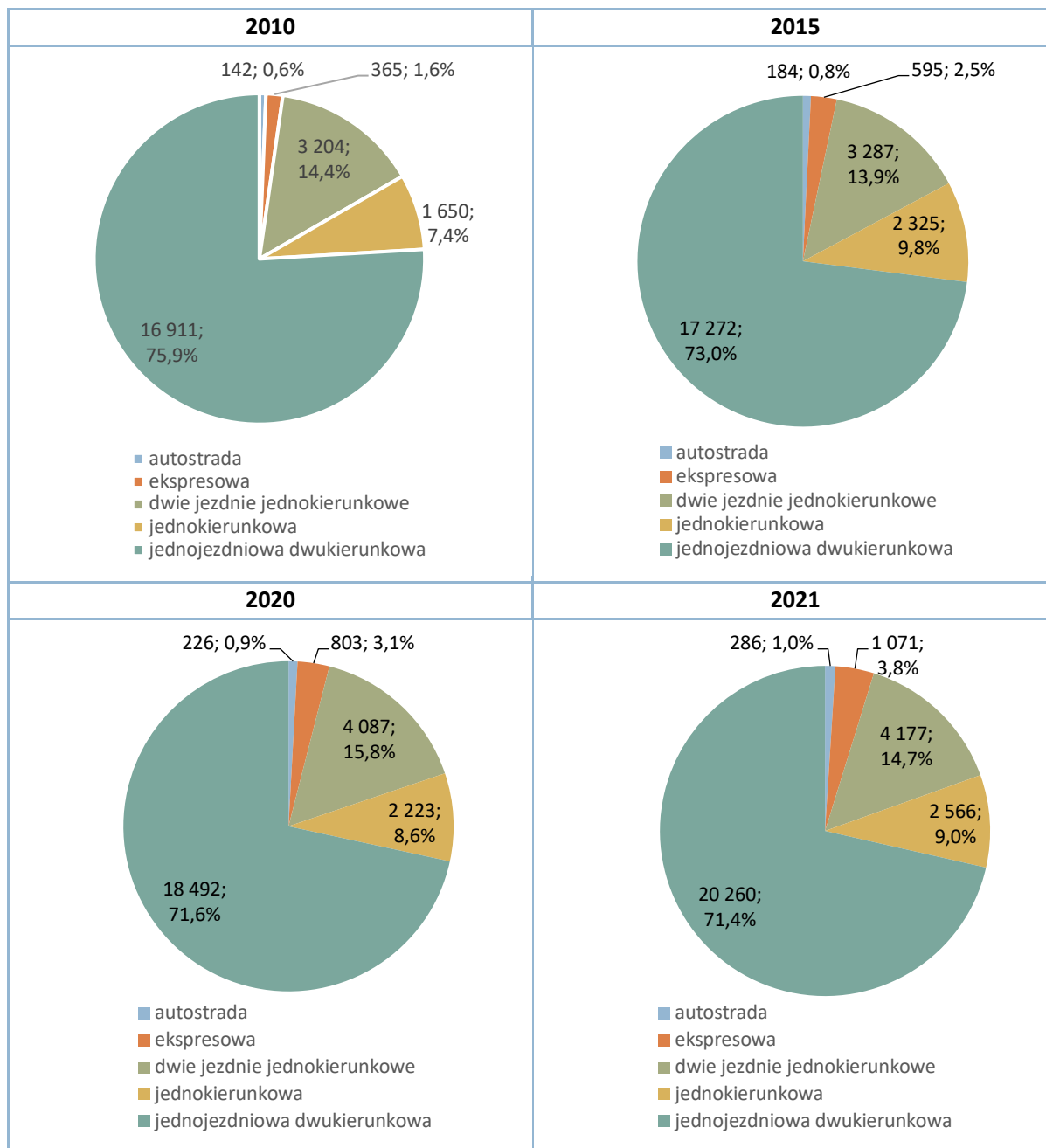
	Liczba ofiar ciężko rannych na 100 mieszkańców	pow. sztumski (0,0126) pow. słupski (0,0114) pow. kwidzyński (0,0061)	pow. sztumski (0,0128) pow. wejherowski (0,0075) pow. kwidzyński (0,0074)
Przejście dla pieszych	Liczba wypadków	m. Gdańsk (84) m. Gdynia (47) pow. wejherowski (45)	m. Gdańsk (91) m. Gdynia (46) m. Słupsk (36)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	m. Sopot (0,033) m. Słupsk (0,031) pow. starogardzki (0,022)	m. Słupsk (0,041) pow. kwidzyński (0,030) m. Sopot (0,024)
	Liczba ofiar śmiertelnych	m. Słupsk (1) pow. chojnicki (1) pow. kartuski (1) pow. nowodworski (1) pow. słupski (1) pow. starogardzki (1)	pow. wejherowski (4) m. Gdańsk (2) m. Gdynia (2)
	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 mieszkańców	pow. nowodworski (0,0029) m. Słupsk (0,0011) pow. chojnicki (0,0010) pow. słupski (0,0010)	pow. wejherowski (0,0018) pow. lęborski (0,0016) (pow. kwidzyński (0,0012)
	Liczba ofiar ciężko rannych	m. Gdańsk (13) pow. wejherowski (11) m. Gdynia (9)	m. Gdańsk (14) pow. wejherowski (8) m. Gdynia (8)
	Liczba ofiar ciężko rannych na 100 mieszkańców	m. Słupsk (0,0079) pow. kwidzyński (0,0037) pow. człuchowski (0,0037)	m. Słupsk (0,0161) pow. kwidzyński (0,0037) m. Gdynia (0,0033) pow. pucki (0,0033)

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolizji - www.sewik.pl.

4.3.2 Rodzaj drogi

Ok. 70% wypadków drogowych w województwie pomorskim wydarza się na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych, choć ten odsetek spadł od 2010 roku z 75,9% do 71,4% w 2021 roku. Wzrósł udział w strukturze wypadków drogowych zdarzeń na jezdniach jednokierunkowych – z 7,4% do 9,0%, drogach ekspresowych – z 1,6% do 3,8% oraz autostradach – z 0,6% do 1,0%.

Wykres 8 Struktura wypadków drogowych w woj. pomorskim w zależności od rodzaju drogi w latach 2010-2021



Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidzi - www.sewik.pl.

W latach 2010-2021 liczba wypadków drogowych wzrosła na każdym rodzaju drogi. Spadła natomiast liczba ofiar śmiertelnych. Największy spadek zanotowano na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych, na których zdarza się najwięcej wypadków w województwie pomorskim - nieobserwowany jest on jednak w przypadku ofiar ciężko

ranych. W omawianym okresie **podwoiła się liczba wypadków drogowych na autostradach, a niemal potroiła – na drogach ekspresowych**. W przypadku dróg ekspresowych może to się wiązać ze znacznym przyrostem ich długości w województwie pomorskim w latach 2010-2021 – z 54,4 km do 103,3 km. Długość autostrad w tym czasie pozostała jednak niemal niezmienną.

Tabela 14 Liczba wypadków drogowych w zależności od rodzaju drogi oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021

Wskaźnik	Rodzaj drogi	2010	2015	2020	2021	Zmiana 2010-2021
Liczba wypadków	Autostrada	142	184	226	286	+101,4%
	Ekspresowa	365	595	803	1 071	+193,4%
	Dwie jezdnie jednokierunkowe	3 204	3 287	4 087	4 177	+30,4%
	Jednokierunkowa	1 650	2 325	2 223	2 566	+55,5%
	Jednojezdniowa dwukierunkowa	16 911	17 272	18 492	20 260	+19,8%
Liczba ofiar śmiertelnych	Autostrada	5	1	7	2	-60,0%
	Ekspresowa	4	2	8	3	-25,0%
	Dwie jezdnie jednokierunkowe	15	5	11	9	-40,0%
	Jednokierunkowa	4	3	3	1	-75,0%
	Jednojezdniowa dwukierunkowa	171	159	140	103	-39,8%
Liczba ofiar ciężko rannych	Autostrada	6	1	13	4	-33,3%
	Ekspresowa	0	1	13	8	-
	Dwie jezdnie jednokierunkowe	28	33	62	51	+82,1%
	Jednokierunkowa	6	20	21	18	+200,0%
	Jednojezdniowa dwukierunkowa	386	448	450	386	0,0%

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Pod względem **liczby ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe najbardziej niebezpieczne są autostrady i drogi ekspresowe**, a więc drogi o najbardziej dynamicznym ruchu pojazdów, **ale także jednojezdniowe drogi dwukierunkowe**, a zatem drogi, na których notuje się najwięcej wypadków w regionie.

Tabela 15 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe w zależności od rodzaju drogi w woj. pomorskim w latach 2010-2021

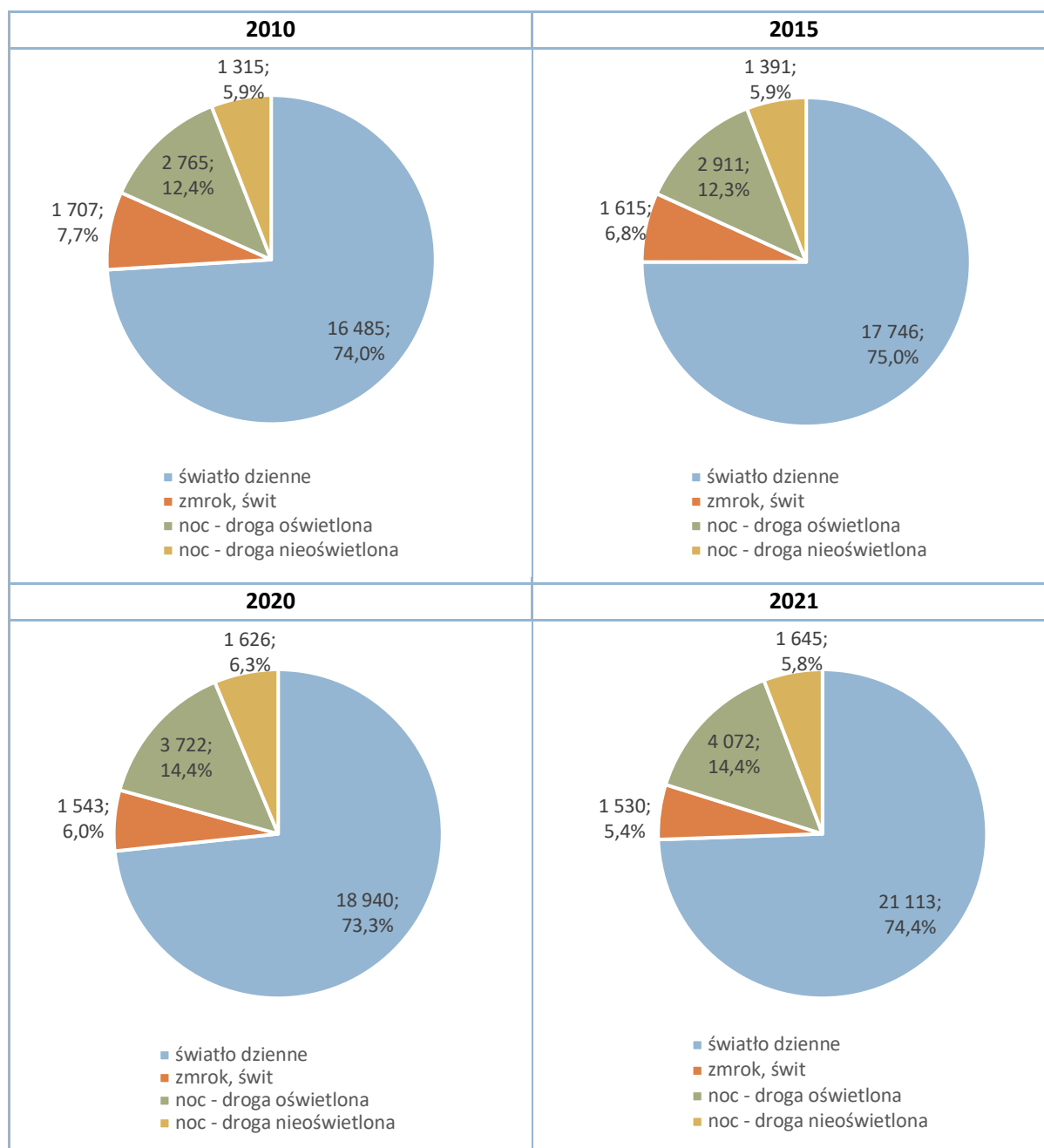
Wskaźnik	Rodzaj drogi	2010	2015	2020	2021
Liczba ofiar śmiertelnych na 1 zdarzenie drogowe	Autostrada	0,035	0,005	0,031	0,007
	Ekspresowa	0,011	0,003	0,010	0,003
	Dwie jezdnie jednokierunkowe	0,005	0,002	0,003	0,002
	Jednokierunkowa	0,002	0,001	0,001	0,000
	Jednojezdniowa dwukierunkowa	0,010	0,009	0,008	0,005
Liczba ofiar ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe	Autostrada	0,042	0,005	0,058	0,014
	Ekspresowa	0,000	0,002	0,016	0,007
	Dwie jezdnie jednokierunkowe	0,009	0,010	0,015	0,012
	Jednokierunkowa	0,004	0,009	0,009	0,007
	Jednojezdniowa dwukierunkowa	0,023	0,026	0,024	0,019

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

3.4.3 Warunki oświetleniowe

Największy ruch na drogach odbywa się w ciągu dnia, przy świetle dziennym. O tej porze też ma miejsce najwięcej zdarzeń drogowych, a ich udział w ogóle wypadków drogowych w województwie pomorskim utrzymuje się na podobnym poziomie - w 2010 roku było to 74,0% w 2015 roku – 75,0%, w 2020 roku – 73,3%, a w 2021 roku – 74,4%. Można odnotować, że na przestrzeni lat nieznacznie spadł udział wypadków o zmroku i o świcie z 7,7% w 2010 roku do 5,4% w 2021 roku, a wzrósł – wypadków w nocy na drogach oświetlonych z 12,4% do 14,4%.

Wykres 9 Struktura wypadków drogowych w woj. pomorskim w zależności od warunków oświetleniowych w latach 2010-2021



Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolizji - www.sewik.pl.

W latach 2010-2021 **spadła jedynie liczba wypadków drogowych, które wydarzają się o zmroku lub o świcie** – w przypadku pozostałych kategorii warunków oświetleniowych liczba wypadków drogowych notuje trend wzrostowy. Korzystna jest wyraźna tendencja spadkowa liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych przy świetle dziennym – czyli najczęstszych

warunkach, w jakich zdarzają się wypadki w województwie pomorskim. Rośnie jednak liczba ofiar ciężko rannych w tego typu wypadkach.

Tabela 16 Liczba wypadków drogowych w zależności od warunków oświetleniowych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021

Wskaźnik	Warunki oświetleniowe	2010	2015	2020	2021	Zmiana 2010-2021
Liczba wypadków	Światło dzienne	16 485	17 746	18 940	21 113	+28,1%
	Zmrok, świt	1 707	1 615	1 543	1 530	-10,4%
	Noc – droga oświetlona	2 765	2 911	3 722	4 072	+47,3%
	Noc – droga nieoświetlona	1 315	1 391	1 626	1 645	+25,1%
Liczba ofiar śmiertelnych	Światło dzienne	126	98	89	73	-42,1%
	Zmrok, świt	8	23	15	9	+12,5%
	Noc – droga oświetlona	26	10	25	11	-57,7%
	Noc – droga nieoświetlona	39	39	40	25	-35,9%
Liczba ofiar ciężko rannych	Światło dzienne	276	333	388	343	+24,3%
	Zmrok, świt	43	41	35	37	-14,0%
	Noc – droga oświetlona	40	66	80	44	+10,0%
	Noc – droga nieoświetlona	67	63	56	43	-35,8%

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Najtragiczniejsze w skutkach w województwie pomorskim są wypadki w nocy na drogach nieoświetlonych – mimo ich relatywnie niewielkiej liczby charakteryzują się one wyraźnie większą śmiertelnością niż wypadki w innych warunkach oświetleniowych.

Tabela 17 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe w zależności od warunków oświetleniowych w woj. pomorskim w latach 2010-2021

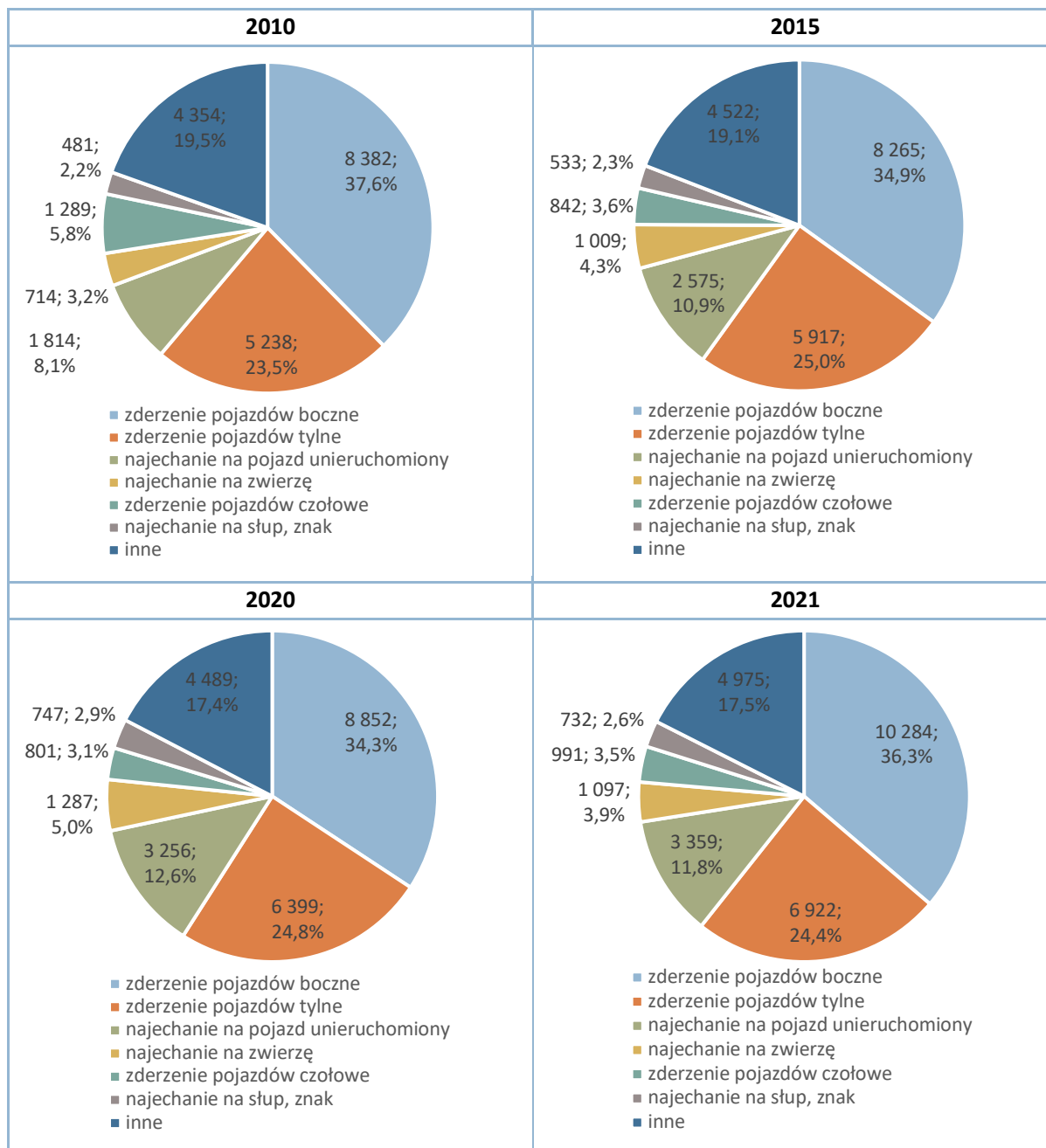
Wskaźnik	Warunki oświetleniowe	2010	2015	2020	2021
Liczba ofiar śmiertelnych na 1 zdarzenie drogowe	Światło dzienne	0,008	0,006	0,005	0,003
	Zmrok, świt	0,005	0,014	0,010	0,006
	Noc – droga oświetlona	0,009	0,003	0,007	0,003
	Noc – droga nieoświetlona	0,030	0,028	0,025	0,015
Liczba ofiar ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe	Światło dzienne	0,017	0,019	0,020	0,016
	Zmrok, świt	0,025	0,025	0,023	0,024
	Noc – droga oświetlona	0,014	0,023	0,021	0,011
	Noc – droga nieoświetlona	0,051	0,045	0,034	0,026

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidji - www.sewik.pl.

3.4.4 Rodzaj zdarzeń

Więcej niż co trzeci wypadek na drogach województwa pomorskiego to zderzenie boczne pojazdów, a co czwarty – zderzenie tylne. Ok. co 10. wypadek drogowy to z kolei najechanie na pojazd unieruchomiony. Kolejne najczęstsze rodzaje zdarzeń drogowych w regionie, których w 2021 roku odnotowano ponad 700 to **najechanie na zwierzę, zderzenie czołowe pojazdów oraz najechanie na słup, znak**. Warto nadmienić, że z czołówki najczęstszych wypadków drogowych od 2010 roku zniknęło najechanie na pieszego (w 2010 roku 1 001 takich wypadków, w 2021 roku – 625) czy najechanie na dziurę, wybój, garb (w 2010 roku 712 takich wypadków, w 2021 roku – 597)

Wykres 10 Struktura wypadków drogowych w woj. pomorskim w zależności od rodzaju wypadków w latach 2010-2021

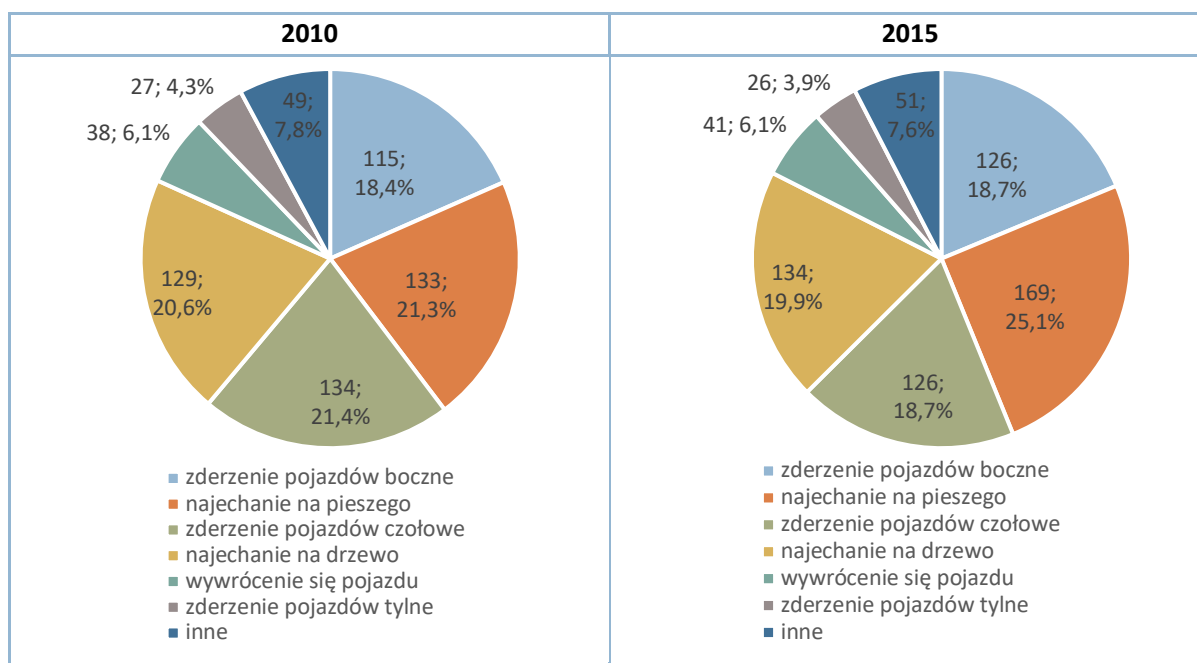


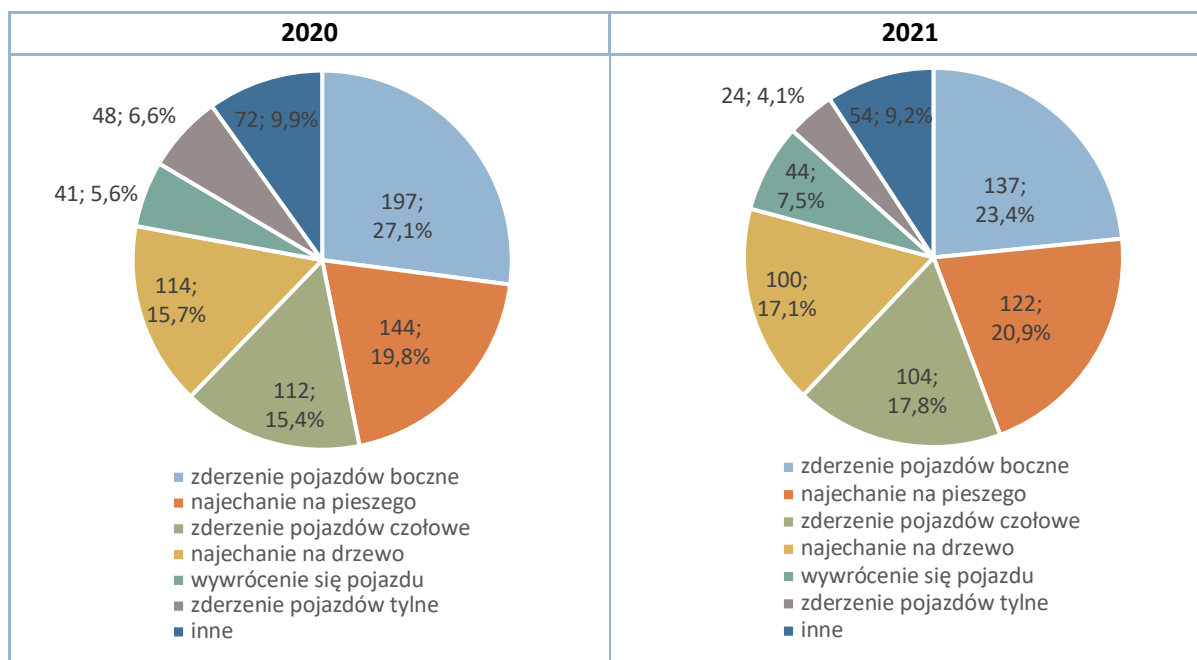
Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolizji - www.sewik.pl.

W kontekście bezpieczeństwa na drogach województwa pomorskiego konieczne jest przyjrzenie się strukturze ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w zależności od rodzaju wypadków drogowych. W 2021 roku **100 lub więcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych** odnotowano w przypadku zderzeń bocznych pojazdów, najechania na pieszego, zderzenia

czołowego pojazdów i najechania na drzewo. Na kolejnych miejscach znalazły się wywrócenie się pojazdu oraz zderzenie pojazdów tylne. Te rodzaje zdarzeń drogowych przeanalizowano głębiej w dalszej części podrozdziału z uwagi na ich duży negatywny wpływ na bezpieczeństwo na pomorskich drogach. Odnotować można znaczne zwiększenie udziału w strukturze ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków w przypadku zderzenia bocznego pojazdów – z 18,4% w 2010 roku do 23,4% w 2021 roku, a zmniejszenie w przypadku zderzenia czołowego pojazdów - z 21,4% w 2010 roku do 17,8% w 2021 roku czy najechania na drzewo - z 20,6% w 2010 roku do 17,1% w 2021.

Wykres 11 Struktura ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych w woj. pomorskim w zależności od rodzaju wypadków w latach 2010-2021





Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidji - www.sewik.pl.

Spośród wypadków generujących najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w województwie pomorskim **trend wzrostowy notuje liczba zderzeń bocznych oraz tylnych pojazdów, zauważalnie mniej jest z kolei przypadków najechania na pieszego czy zderzeń czołowych**. Zwiększająca się liczba zderzeń bocznych i tylnych przekuwa się na więcej ofiar ciężko rannych.

Tabela 18 Liczba wypadków drogowych w rodzajach generujących najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021

Wskaźnik	Rodzaj zdarzeń	2010	2015	2020	2021	Zmiana 2010-2021
Liczba wypadków	Zderzenie pojazdów boczne	8 382	8 265	8 852	10 284	+22,7%
	Najechanie na pieszego	1 001	1 015	694	625	-37,6%
	Zderzenie pojazdów czołowe	1 289	842	801	991	-23,1%
	Najechanie na drzewo	605	596	502	541	-10,6%
	Wywrócenie się pojazdu	505	675	579	553	+9,5%

	Zderzenie pojazdów tylne	5 238	5 917	6 399	6 922	+32,1%
Liczba ofiar śmiertelnych	Zderzenie pojazdów boczne	31	23	32	16	-48,4%
	Najechanie na pieszego	36	39	25	30	-16,7%
	Zderzenie pojazdów czołowe	48	33	26	22	-54,2%
	Najechanie na drzewo	48	48	45	28	-41,7%
	Wywrócenie się pojazdu	6	4	11	7	+16,7%
	Zderzenie pojazdów tylne	7	11	12	3	-57,1%
	Liczba ofiar ciężko rannych	Zderzenie pojazdów boczne	84	103	165	121
Najechanie na pieszego		97	130	119	92	-5,2%
Zderzenie pojazdów czołowe		86	93	86	82	-4,7%
Najechanie na drzewo		81	86	69	72	-11,1%
Wywrócenie się pojazdu		32	37	30	37	+15,6%
Zderzenie pojazdów tylne		20	15	36	21	+5,0%

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

W przeliczeniu na 1 zdarzenie drogowe najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych notują takie zdarzenia drogowe jak najechanie na drzewo oraz najechanie na pieszego, a następnie zderzenie czołowe pojazdów oraz wywrócenie się pojazdu (szczególnie tragiczne w skutkach pod względem liczby ofiar ciężko rannych).

Tabela 19 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe w generujących najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych rodzajach zdarzeń drogowych w woj. pomorskim w latach 2010-2021

Wskaźnik	Rodzaj zdarzeń	2010	2015	2020	2021
Liczba ofiar śmiertelnych na 1 zdarzenie drogowe	Zderzenie pojazdów boczne	0,004	0,003	0,004	0,002
	Najechanie na pieszego	0,036	0,038	0,036	0,048
	Zderzenie pojazdów czołowe	0,037	0,039	0,032	0,022
	Najechanie na drzewo	0,079	0,081	0,090	0,052
	Wywrócenie się pojazdu	0,012	0,006	0,019	0,013
	Zderzenie pojazdów tylne	0,001	0,002	0,002	0,000
Liczba ofiar ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe	Zderzenie pojazdów boczne	0,010	0,012	0,019	0,012
	Najechanie na pieszego	0,097	0,128	0,171	0,147
	Zderzenie pojazdów czołowe	0,067	0,110	0,107	0,083
	Najechanie na drzewo	0,134	0,144	0,137	0,133
	Wywrócenie się pojazdu	0,063	0,055	0,052	0,067
	Zderzenie pojazdów tylne	0,004	0,003	0,006	0,003

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Przyjrano się bliżej temu, jak kwestia wypadków związanych ze zderzeniami oraz najechaniem na pieszego i drzewo wygląda w powiatach województwa pomorskiego.

Tabela 20 Powiaty o największej liczbie wypadków drogowych związanych ze zderzeniami oraz najechaniem na pieszego i drzewo oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2020-2021

Miejsce zdarzenia	Wskaźnik	2020	2021
Zderzenie pojazdów czołowe	Liczba wypadków	m. Gdańsk (119) m. Gdynia (103) pow. słupski (92)	m. Gdańsk (162) pow. słupski (130) pow. kartuski (94)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	pow. słupski (0,095) pow. lęborski (0,051) pow. kościerski (0,047)	pow. słupski (0,135) pow. kartuski (0,063) pow. kościerski (0,060)
	Liczba ofiar śmiertelnych	pow. bytowski (4) pow. tczewski (4) pow. chojnicki (3) pow. kartuski (3) pow. kościerski (3) pow. słupski (3)	pow. kartuski (4) pow. tczewski (4) m. Gdańsk (2) pow. człuchowski (2) pow. gdański (2)
	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 mieszkańców	pow. bytowski (0,0052) pow. kościerski (0,0041) pow. tczewski (0,0035)	pow. człuchowski (0,0037) pow. tczewski (0,0036) pow. nowodworski (0,0029)
	Liczba ofiar ciężko rannych	pow. wejherowski (22) pow. chojnicki (10) pow. słupski (9)	pow. wejherowski (18) m. Gdańsk (8) pow. gdański (8)
	Liczba ofiar ciężko rannych na 100 mieszkańców	pow. chojnicki (0,0104) pow. wejherowski (0,0098) pow. słupski (0,0093)	pow. bytowski (0,0091) pow. wejherowski (0,0080) pow. sztumski (0,0077)
Zderzenie pojazdów boczne	Liczba wypadków	m. Gdańsk (2 581) m. Gdynia (1 065) pow. wejherowski (779)	m. Gdańsk (2 910) m. Gdynia (1 226) pow. wejherowski (908)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	m. Słupsk (0,818) m. Gdańsk (0,530) m. Gdynia (0,433)	m. Słupsk (0,952) m. Gdańsk (0,598) m. Gdynia (0,501)
	Liczba ofiar śmiertelnych	pow. bytowski (5) pow. człuchowski (5) pow. tczewski (4)	pow. chojnicki (2) pow. kartuski (2) pow. malborski (2) pow. słupski (2) pow. starogardzki (2) pow. wejherowski (2)

	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 mieszkańców	pow. człuchowski (0,0092) pow. bytowski (0,0065) pow. tczewski (0,0035)	pow. malborski (0,0033) pow. nowodworski (0,0029) pow. chojnicki (0,0021) pow. słupski (0,0021)
	Liczba ofiar ciężko rannych	m. Gdańsk (44) pow. wejherowski (35) pow. chojnicki (21)	m. Gdańsk (32) pow. wejherowski (24) pow. chojnicki (11)
	Liczba ofiar ciężko rannych na 100 mieszkańców	pow. chojnicki (0,0218) pow. wejherowski (0,0156) pow. kwidzyński (0,0111)	pow. chojnicki (0,0114) pow. wejherowski (0,0106) pow. słupski (0,0104)
Zderzenie pojazdów tylne	Liczba wypadków	m. Gdańsk (1 938) m. Gdynia (886) pow. wejherowski (661)	m. Gdańsk (2 025) m. Gdynia (961) pow. wejherowski (702)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	m. Gdańsk (0,398) m. Słupsk (0,382) m. Gdynia (0,361)	m. Gdańsk (0,416) m. Sopot (0,400) m. Gdynia (0,393)
	Liczba ofiar śmiertelnych	pow. nowodworski (3) pow. słupski (3) m. Gdańsk (1) pow. chojnicki (1) pow. gdański (1) pow. kwidzyński (1) pow. starogardzki (1) pow. tczewski (1)	pow. gdański (2) pow. starogardzki (1)
	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 mieszkańców	pow. nowodworski (0,0087) pow. słupski (0,0031) pow. kwidzyński (0,0012)	pow. gdański (0,0016) pow. starogardzki (0,0008)
	Liczba ofiar ciężko rannych	pow. wejherowski (7) pow. słupski (6) m. Gdańsk (5) pow. bytowski (5)	pow. wejherowski (6) m. Gdynia (4) pow. kartuski (2) pow. sztumski (2)
	Liczba ofiar ciężko rannych na 100 mieszkańców	pow. bytowski (0,0065) pow. słupski (0,0062) pow. nowodworski (0,0058)	pow. sztumski (0,0051) pow. wejherowski (0,0027) pow. człuchowski (0,0019)

Najechanie na pieszego	Liczba wypadków	m. Gdańsk (173) m. Gdynia (84) pow. wejherowski (61)	m. Gdańsk (143) m. Gdynia (74) m. Słupsk (56)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	m. Sopot (0,054) m. Słupsk (0,049) m. Gdańsk (0,036)	m. Słupsk (0,064) m. Sopot (0,043) pow. lęborski (0,036)
	Liczba ofiar śmiertelnych	m. Gdańsk (4) m. Gdynia (3) pow. słupski (3)	pow. wejherowski (5) m. Gdańsk (4) m. Gdynia (3) pow. pucki (3) pow. tczewski (3)
	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 mieszkańców	pow. nowodworski (0,0058) pow. słupski (0,0031) m. Sopot (0,0030)	pow. pucki (0,0033) m. Sopot (0,0031) pow. kościerski (0,0028)
	Liczba ofiar ciężko rannych	m. Gdynia (24) m. Gdańsk (21) pow. wejherowski (17)	m. Gdańsk (26) m. Gdynia (17) pow. wejherowski (12)
	Liczba ofiar ciężko rannych na 100 mieszkańców	pow. chojnicki (0,0114) m. Słupsk (0,0102) m. Gdynia (0,0098) pow. kwidzyński (0,0098)	m. Słupsk (0,0080) pow. chojnicki (0,0073) m. Gdynia (0,0069)
Najechanie na drzewo	Liczba wypadków	pow. wejherowski (66) pow. kartuski (56) pow. słupski (49)	pow. wejherowski (76) pow. kartuski (42) pow. kościerski (42)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	pow. sztumski (0,068) pow. słupski (0,051) pow. kościerski (0,046)	pow. sztumski (0,064) pow. kościerski (0,058) pow. bytowski (0,043)
	Liczba ofiar śmiertelnych	pow. gdański (8) pow. słupski (6) pow. kartuski (5)	pow. słupski (5) pow. wejherowski (5) pow. sztumski (4) pow. tczewski (4)
	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 mieszkańców	pow. gdański (0,0063) pow. słupski (0,0062) pow. sztumski (0,0051)	pow. sztumski (0,0102) pow. słupski (0,0052) pow. tczewski (0,0036)
	Liczba ofiar ciężko rannych	pow. wejherowski (14) pow. kartuski (9) pow. słupski (8)	pow. wejherowski (15) pow. słupski (9) pow. chojnicki (7)
Liczba ofiar ciężko rannych na 100 mieszkańców	pow. słupski (0,0083) pow. sztumski (0,0076) pow. kwidzyński (0,0074)	pow. sztumski (0,0128) pow. słupski (0,0093) pow. bytowski (0,0078)	

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolizji - www.sewik.pl.

3.4.5 Przyczyny zdarzeń

Przyczyny zdarzeń dzieli się na te z winy kierujących, z winy pieszych oraz z innych przyczyn.

Najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wygenerowały w 2021 roku następujące wypadki z winy kierującego: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (najczęściej występujące wypadki z przyczyny kierującego), **nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu** (drugie miejsce w najczęściej występujących wypadkach z przyczyny kierującego), **nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieprawidłowe wymijanie i wyprzedzanie oraz zmęczenie, zaśnięcie**. Alarmujący jest wzrost liczby wypadków i ich ofiar w zakresie nieprawidłowego wymijania. Zauważalnie rosła liczba wypadków i ich konsekwencji w postaci ofiar ciężko rannych w zakresie niedostosowania prędkości do warunków ruchu i nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu.

Tabela 21 Liczba wypadków drogowych z winy kierującego generujących najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021

Wskaźnik	Rodzaj drogi	2010	2015	2020	2021	Zmiana 2010-2021
Liczba wypadków	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	4 224	4 039	4 117	4 831	+14,4%
	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	4 255	4 243	4 287	4 606	+8,2%
	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	-	-	264	262	-
	Nieprawidłowe: wymijanie	921	637	763	1 166	+26,6%
	Nieprawidłowe: wyprzedzanie	699	641	583	632	-9,6%
	Zmęczenie, zaśnięcie	151	177	136	191	+26,5%
Liczba ofiar śmiertelnych	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	69	47	71	42	-39,1%

	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	22	7	10	11	-50,0%
	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	-	-	5	9	-
	Nieprawidłowe: wymijanie	3	2	8	4	+33,3%
	Nieprawidłowe: wyprzedzanie	11	17	12	8	-27,3%
	Zmęczenie, zaśnięcie	6	6	10	12	+100,0%
Liczba ofiar ciężko rannych	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	120	140	155	152	+26,7%
	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	58	80	125	98	+69,0%
	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	-	-	60	43	-
	Nieprawidłowe: wymijanie	7	6	27	24	+242,9%
	Nieprawidłowe: wyprzedzanie	31	37	38	19	-38,7%
	Zmęczenie, zaśnięcie	18	15	12	14	-22,2%

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wygenerowały w 2021 roku następujące wypadki z winy pieszego: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem, wejście na jezdnię przy czerwonym świetle oraz przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym. Korzystne jest, że w przypadku wszystkich tych przyczyn zdarzeń drogowych notowane są trendy spadkowe w ich liczbie, jak i liczbie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.

Tabela 22 Liczba wypadków drogowych z winy pieszego generujących najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021

Wskaźnik	Rodzaj drogi	2010	2015	2020	2021	Zmiana 2010-2021
Liczba wypadków	Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	264	199	115	80	-69,7%
	Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	50	48	23	18	-64,0%
	Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	46	36	19	18	-60,9%
Liczba ofiar śmiertelnych	Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	10	11	8	8	-20,0%
	Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	3	1	1	1	-66,7%
	Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	6	3	2	1	-83,3%
Liczba ofiar ciężko rannych	Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	29	24	14	11	-62,1%
	Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	5	6	4	4	-20,0%
	Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	4	5	3	2	-50,0%

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wygenerowały w 2021 roku następujące wypadki z przyczyn innych niż wina kierującego czy pieszego: objekty, zwierzęta na drodze, z winy pasażera oraz utrata przytomności, śmierć kierującego. Za wyjątkiem tej pierwszej przyczyny to relatywnie rzadkie zdarzenia drogowe w województwie pomorskim.

Tabela 23 Liczba wypadków drogowych z przyczyn innych niż wina kierującego czy pieszego generujących najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021

Wskaźnik	Rodzaj drogi	2010	2015	2020	2021	Zmiana 2010-2021
Liczba wypadków	Obiekty, zwierzęta na drodze	821	1 121	1 410	1 169	+42,4%
	Z winy pasażera	26	23	38	59	+126,9%
	Utrata przytomności, śmierć kierującego	-	-	37	27	-
Liczba ofiar śmiertelnych	Obiekty, zwierzęta na drodze	2	0	2	1	-50,0%
	Z winy pasażera	0	0	1	0	0,0%
	Utrata przytomności, śmierć kierującego	-	-	0	0	-
Liczba ofiar ciężko rannych	Obiekty, zwierzęta na drodze	1	1	11	4	+300,0%
	Z winy pasażera	0	1	6	4	-
	Utrata przytomności, śmierć kierującego	-	-	2	3	-

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Przyjrano się bliżej temu, jak wygląda kwestia wypadków z przyczyn niedostosowania prędkości do warunków ruchu, nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowego wymijania i wyprzedzania w powiatach województwa pomorskiego.

Tabela 24 Powiaty o największej liczbie wypadków drogowych z przyczyn niedostosowania prędkości do warunków ruchu, nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowego wymijania i wyprzedzania oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w wypadkach w woj. pomorskim w latach 2020-2021

Miejsce zdarzenia	Wskaźnik	2020	2021
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Liczba wypadków	m. Gdańsk (1 746) pow. kartuski (406) pow. wejherowski (241)	m. Gdańsk (1 895) pow. kartuski (448) pow. wejherowski (310)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	m. Gdańsk (0,359) pow. kartuski (0,275) pow. bytowski (0,221)	m. Gdańsk (0,390) pow. kartuski (0,299) pow. nowodworski (0,276)
	Liczba ofiar śmiertelnych	pow. słupski (8) pow. kościerski (7) pow. bytowski (6) pow. gdański (6)	pow. starogardzki (9) pow. wejherowski (6) pow. słupski (4)
	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 mieszkańców	pow. sztumski (0,0101) pow. kościerski (0,0097) pow. słupski (0,0083)	pow. sztumski (0,0077) pow. starogardzki (0,0072) pow. słupski (0,0042)
	Liczba ofiar ciężko rannych	pow. wejherowski (35) m. Gdańsk (15) pow. kartuski (15)	pow. wejherowski (35) m. Gdańsk (13) pow. gdański (13)
	Liczba ofiar ciężko rannych na 100 mieszkańców	pow. wejherowski (0,0156) pow. kwidzyński (0,0135) pow. słupski (0,0104)	pow. wejherowski (0,0155) pow. sztumski (0,0128) pow. bytowski (0,0117)
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	Liczba wypadków	m. Gdańsk (1 101) m. Gdynia (426) m. Słupsk (414)	m. Gdańsk (1 255) pow. wejherowski (435) m. Słupsk (430)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	m. Słupsk (0,470) m. Sopot (0,245) m. Gdańsk (0,226)	m. Słupsk (0,494) m. Gdańsk (0,258) m. Sopot (0,232)
	Liczba ofiar śmiertelnych	pow. chojnicki (2) pow. gdański (2) m. Gdynia (1) pow. człuchowski (1) pow. kartuski (1) pow. pucki (1) pow. słupski (1) pow. tczewski (1)	pow. kartuski (3) pow. chojnicki (2) pow. nowodworski (2)
	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 mieszkańców	pow. chojnicki (0,0021) pow. człuchowski (0,0018) pow. gdański (0,0016)	pow. nowodworski (0,0059) pow. chojnicki (0,0021)

			pow. kartuski (0,0020)
	Liczba ofiar ciężko rannych	m. Gdańsk (38) pow. wejherowski (22) pow. chojnicki (15)	pow. wejherowski (25) m. Gdańsk (24) m. Gdynia (11)
	Liczba ofiar ciężko rannych na 100 mieszkańców	pow. chojnicki (0,0156) pow. wejherowski (0,0098) pow. słupski (0,0083)	pow. wejherowski (0,0111) pow. słupski (0,0083) pow. chojnicki (0,0052)
Nieprawidłowe: wymijanie	Liczba wypadków	pow. wejherowski (95) pow. słupski (78) pow. kartuski (74)	pow. kartuski (159) pow. wejherowski (134) pow. słupski (115)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	pow. słupski (0,081) pow. człuchowski (0,063) pow. kościerski (0,059)	pow. słupski (0,119) pow. kartuski (0,106) pow. bytowski (0,097)
	Liczba ofiar śmiertelnych	pow. wejherowski (3) m. Gdańsk (2) pow. słupski (2)	pow. kartuski (3) pow. tczewski (1)
	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 mieszkańców	pow. słupski (0,0021) pow. wejherowski (0,0013) pow. kwidzyński (0,0012)	pow. kartuski (0,0020) pow. tczewski (0,0009)
	Liczba ofiar ciężko rannych	pow. chojnicki (8) pow. kwidzyński (4) pow. wejherowski (4)	pow. słupski (5) pow. wejherowski (5) pow. sztumski (4)
	Liczba ofiar ciężko rannych na 100 mieszkańców	pow. chojnicki (0,0083) pow. kwidzyński (0,0049) pow. bytowski (0,0039)	pow. sztumski (0,0102) pow. słupski (0,0052) pow. gdański (0,0023)
Nieprawidłowe: wyprzedzanie	Liczba wypadków	pow. wejherowski (81) m. Gdańsk (52) pow. słupski (49)	pow. słupski (70) pow. wejherowski (62) m. Gdańsk (57)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	pow. nowodworski (0,067) pow. słupski (0,051) pow. bytowski (0,044)	pow. słupski (0,073) pow. nowodworski (0,056) pow. pucki (0,056)
	Liczba ofiar śmiertelnych	pow. bytowski (4) pow. słupski (2) pow. tczewski (2)	m. Gdańsk (1) pow. chojnicki (1) pow. gdański (1) pow. kościerski (1) pow. kwidzyński (1) pow. lęborski (1) pow. słupski (1) pow. tczewski (1)

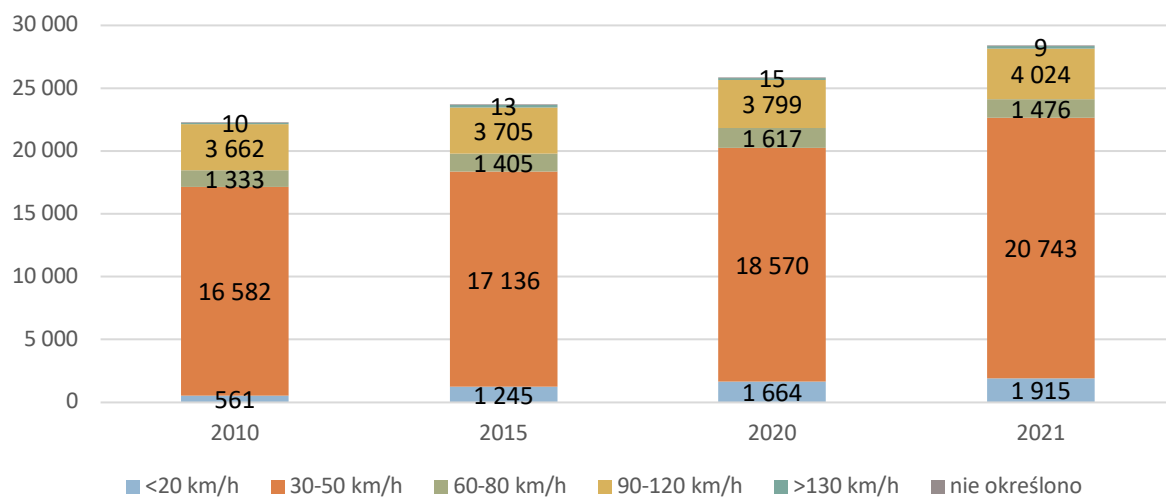
	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 mieszkańców	pow. bytowski (0,0052) pow. nowodworski (0,0029) pow. sztumski (0,0025)	pow. lęborski (0,0016) pow. kościerski (0,0014) pow. kwidzyński (0,0012)
	Liczba ofiar ciężko rannych	pow. słupecki (13) pow. wejherowski (8) pow. kwidzyński (4) pow. starogardzki (4)	pow. chojnicki (3) pow. słupecki (3) pow. wejherowski (3)
	Liczba ofiar ciężko rannych na 100 mieszkańców	pow. słupecki (0,0135) pow. kwidzyński (0,0049) pow. człuchowski (0,0037)	pow. słupecki (0,0031) pow. chojnicki (0,0031) pow. bytowski (0,0026) pow. sztumski (0,0026)

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

3.4.6 Inne

Największa część wypadków drogowych w województwie pomorskim zdarza się na drogach o prędkości dopuszczalnej 30-50 km/h – w 2021 roku było to 73,1% wszystkich wypadków. **Na drugim miejscu są drogi o prędkości dopuszczalnej 90-120 km/h** – w 2021 wypadki na tych drogach stanowiły 14,2% wszystkich zdarzeń drogowych w regionie. W przypadku wszystkich rodzajów dróg obserwuje się wzrost liczby wypadków od 2010 roku, najznaczniejszy w ujęciu bezwzględnym w przypadku dróg o ograniczeniu prędkości 30-50 km/h (+4 161 wypadków), a w ujęciu procentowym – w przypadku dróg z ograniczeniem prędkości do 20 km/h (+241,4%).

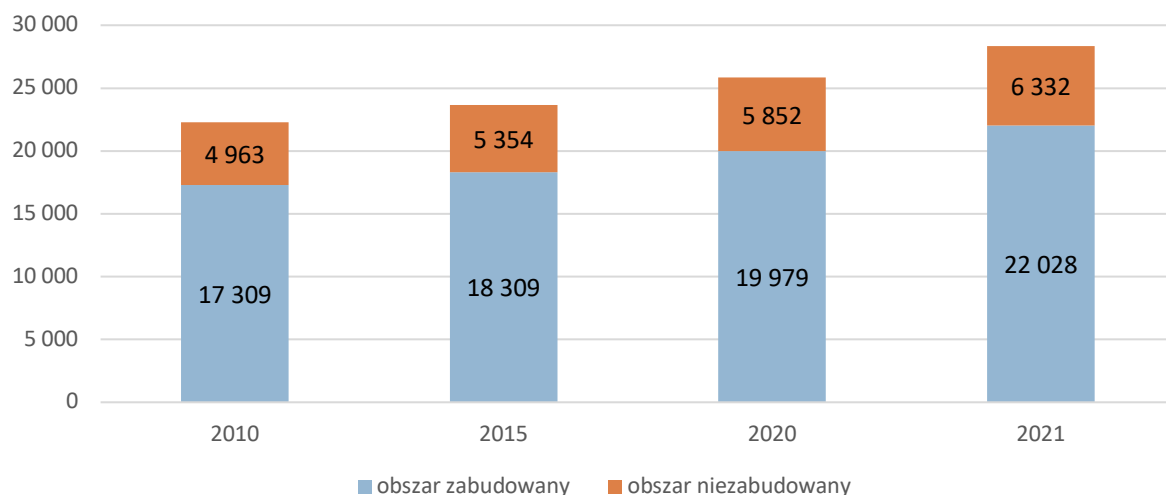
Wykres 12 Liczba wypadków drogowych w zależności od prędkości dopuszczalnej w miejscu ich zdarzenia w woj. pomorskim w latach 2010-2021



Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Niezmiennie od 2010 roku **ok. 77% wypadków drogowych w województwie pomorskim zdarza się w obszarze zabudowanym**. W 2021 roku wypadków w obszarze zabudowanym zdarzyło się o 27,3% więcej niż w 2010 roku, a w obszarze niezabudowanym – o 27,6% więcej.

Wykres 13 Liczba wypadków drogowych w obszarze zabudowanym i niezabudowanym w woj. pomorskim w latach 2010-2021



Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Poniżej – informacja na temat powiatów z największą liczbą wypadków w obszarze zabudowanym i niezabudowanym – także w relacji z liczbą mieszkańców w latach 2020-2021.

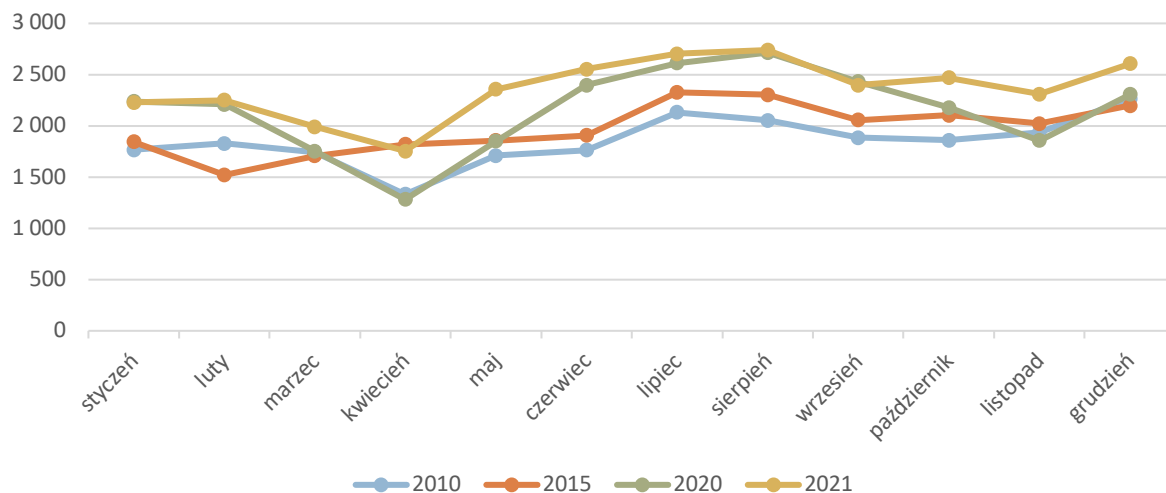
Tabela 25 Powiaty o największej liczbie wypadków drogowych w obszarze zabudowanym i niezabudowanym w woj. pomorskim w latach 2020-2021

Obszar	Wskaźnik	2020	2021
Zabudowany	Liczba wypadków	m. Gdańsk (6 401) m. Gdynia (2 497) pow. wejherowski (1 824)	m. Gdańsk (6 880) m. Gdynia (2 559) pow. wejherowski (2 107)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	m. Słupsk (1,63) m. Sopot (1,38) m. Gdańsk (1,32)	m. Słupsk (1,94) m. Sopot (1,59) m. Gdańsk (1,41)
Nie zabudowany	Liczba wypadków	m. Gdańsk (641) pow. gdański (527) pow. wejherowski (525)	m. Gdańsk (711) pow. gdański (582) pow. kartuski (558)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	pow. słupski (0,51) pow. nowodworski (0,51) pow. bytowski (0,44)	pow. nowodworski (0,60) pow. słupski (0,52) pow. bytowski (0,46)

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolizji - www.sewik.pl.

Biorąc pod uwagę zmienność miesięczną, można zauważyć, że **najwięcej wypadków drogowych w województwie pomorskim zdarza się w miesiącach letnich (czerwiec, lipiec, sierpień), a także widoczny jest wzrost ich liczby w grudniu**. Może się to wiązać z okresem wakacji i natężonymi wyjazdami turystycznymi (Pomorze jest jedną z najbardziej popularnych destynacji na letni wypoczynek), jak i okresem świątecznym, przypadającym często na trudniejsze zimowe warunki jazdy.

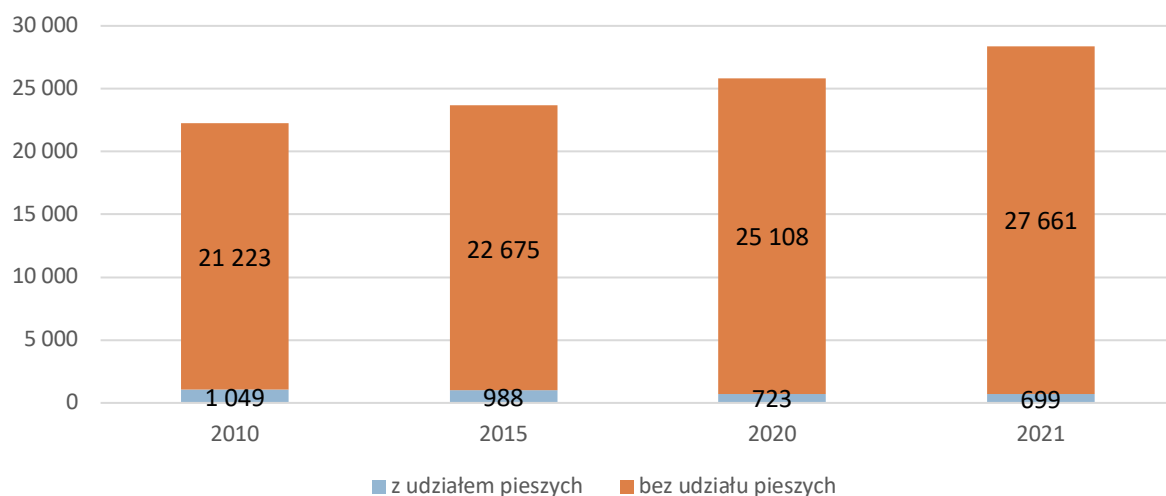
Wykres 14 Zmienność miesięczna liczby wypadków drogowych w woj. pomorskim w latach 2010-2021



Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Ok. 2,5% wypadków w województwie pomorskim to te z udziałem pieszych. Korzystnym jest, że ich liczba z roku na rok maleje – także z uwagi na to, że są to wypadki o większej śmiertelności. W 2021 roku na 1 wypadek z udziałem pieszych przypadało 0,044 ofiar śmiertelnych, a na 1 wypadek bez udziału pieszych – jedynie 0,003.

Wykres 15 Liczba wypadków drogowych z udziałem i bez udziału pieszych w woj. pomorskim w latach 2010-2021



Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

Przyjrano się bliżej temu, jak wygląda kwestia wypadków z udziałem pieszych w powiatach województwa pomorskiego.

Tabela 26 Powiaty o największej liczbie wypadków drogowych z udziałem pieszych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2020-2021

Miejsce zdarzenia	Wskaźnik	2020	2021
Wypadki z udziałem pieszych	Liczba wypadków	m. Gdańsk (189) m. Gdynia (88) pow. wejherowski (66)	m. Gdańsk (169) m. Gdynia (85) pow. wejherowski (48)
	Liczba wypadków na 100 mieszkańców	m. Sopot (0,054) m. Słupsk (0,041) m. Gdańsk (0,039)	m. Słupsk (0,054) m. Sopot (0,043) pow. lęborski (0,042)
	Liczba ofiar śmiertelnych	m. Gdańsk (4) m. Gdynia (3) pow. pucki (3) pow. słupski (3) pow. tczewski (3)	m. Gdańsk (5) pow. wejherowski (5) pow. pucki (3)
	Liczba ofiar śmiertelnych na 100 mieszkańców	pow. nowodworski (0,0058) pow. słupski (0,0031) m. Sopot (0,0030)	pow. pucki (0,0033) m. Sopot (0,0031) pow. kościerski (0,0028)
	Liczba ofiar ciężko rannych	m. Gdynia (25) m. Gdańsk (21) pow. wejherowski (17)	m. Gdańsk (26) m. Gdynia (19) pow. wejherowski (13)
	Liczba ofiar ciężko rannych na 100 mieszkańców	pow. chojnicki (0,0124) m. Gdynia (0,0102) pow. kwidzyński (0,0098)	m. Słupsk (0,0080) m. Gdynia (0,0078) pow. chojnicki (0,0073)

Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolidacji - www.sewik.pl.

3.5 Podsumowanie

Analiza danych z nieco ponad dekady (2010-2021) wskazuje, że w województwie pomorskim rośnie liczba wypadków drogowych. Związane to może być z rozwojem infrastruktury drogowej i dynamicznie zwiększającą się liczbą wykorzystywanych pojazdów, a także stanowieniem przez omawiany region popularnej destynacji na wyjazdy w okresie wakacyjnym, co zwiększa natężenie ruchu drogowego w miesiącach letnich. Korzystne jest, że mimo zwiększającej się liczby zdarzeń drogowych na pomorskich drogach ginie rokrocznie

mniej osób – niemniej jednak spadki te są mniej wyraźne niż zakładano w dokumencie programowym *Gambit Pomorski 2020*.

Najczęstszym miejscem wydarzenia się wypadków drogowych jest jezdnia (ok. 80% wszystkich wypadków), niemniej jednak to zdarzenia drogowe, które mają miejsce na poboczach i przejściach dla pieszych są najdotkliwsze w skutkach jeśli chodzi o ofiary śmiertelne i ciężko ranne. Powinny to być zatem miejsca, odnośnie których w szczególny sposób należy zadbać o poprawę bezpieczeństwa. Najwięcej wypadków zdarza się w województwie pomorskim na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych (ok. 70%), przy czym warto odnotować, że to na drogach ekspresowych liczba zdarzeń drogowych potroiła się w ostatniej dekadzie, a na autostradach – podwoiła. W przypadku dróg ekspresowych może to się wiązać ze znacznym przyrostem ich długości w województwie. Warto odnotować, że poszczególne zdarzenia na drogach o dynamicznym ruchu pojazdów generują statystycznie najwięcej ofiar, choć pod tym względem ważne miejsce zajmują także drogi jednojezdniowe dwukierunkowe, gdzie tych wypadków dzieje się najwięcej. Najtragiczniejsze w skutkach w województwie pomorskim są wypadki w nocy na drogach nieoświetlonych – mimo ich relatywnie niewielkiej liczby charakteryzują się one wyraźnie większą śmiertelnością niż wypadki w innych warunkach oświetleniowych. Najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych notuje się w województwie pomorskim w przypadku zderzeń bocznych pojazdów, najechania na pieszego, zderzenia czołowego pojazdów i najechania na drzewo, a także wywrócenia się pojazdu oraz zderzenia tylnego pojazdów. W przeliczeniu na 1 zdarzenie drogowe najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych notują z kolei takie zdarzenia drogowe jak najechanie na drzewo oraz najechanie na pieszego, a następnie zderzenie czołowe pojazdów oraz wywrócenie się pojazdu. Najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych generują wypadki z winy kierującego: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieprawidłowe wymijanie i wyprzedzanie oraz zmęczenie, zaśnięcie. Poprawa bezpieczeństwa w kierunku ograniczenia tych zdarzeń drogowych powinna stanowić jeden z priorytetów. Wypadki drogowe w regionie zdarzają się najczęściej na drogach o prędkości dopuszczalnej 30-50 km/h, a następnie na drogach o prędkości dopuszczalnej 90-120 km/h. Można zauważyć

zatem, że zdarzenia drogowe koncentrują się albo w terenie zabudowanym (ok. 77% wypadków), albo na traktach województwa pomorskiego o najbardziej dynamicznym ruchu pojazdów. W układzie zmienności miesięcznej zauważalny jest wzrost liczby wypadków w miesiącach letnich (czerwiec, lipiec, sierpień), a także w grudniu. Korzystnym jest, że jedynie 2,5% wypadków w województwie pomorskim to te z udziałem pieszych i ich liczba maleje, niemniej jednak charakteryzują się one znacznie większą śmiertelnością niż wypadki bez ich udziału. Pieszy są zatem niezmiennie uczestnikami ruchu drogowego, o których bezpieczeństwo należy zadbać w szczególny sposób.

Koncentracja wypadków drogowych w województwie pomorskim obserwowana jest w jego północnej części – miastach Gdańsku, Gdyni i powiecie wejherowskim. To także powiaty charakteryzujące się na tle całego regionu jednymi z największych wzrostów liczby wypadków drogowych w regionie. Z kolei najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w województwie pomorskim odnotowuje się w powiatach kartuskim, tczewskim i wejherowskim. W ostatnich latach znaczną liczbę ofiar śmiertelnych na drogach odnotowały także m. Gdańsk i powiaty chojnicki, gdański, słupski czy starogardzki. Gdańsk, Gdynia i Słupsk są na czele jeśli chodzi o liczbę wypadków drogowych w relacji z liczbą mieszkańców. Powiaty chojnicki, słupski, sztumski i wejherowski to z kolei powiaty z największą liczbą ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych na 100 mieszkańców.

4. Uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne

Uwarunkowania wewnętrzne dla *Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030* wynikające z przeprowadzonej diagnozy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego to:

- (+) zmniejszająca się liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych mimo zwiększającej się liczby zdarzeń drogowych;
- (+) wypadki drogowe w województwie z roku na rok coraz mniej poważne w skutkach jeśli chodzi o śmierć w ich wyniku;
- (+) zmniejszająca się liczba wypadków drogowych z udziałem pieszych;
- (-) trend wzrostowy liczby wypadków drogowych w regionie, w tym w znakomitej większości pomorskich powiatów;
- (-) brak wyraźnego trendu spadkowego liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych;
- (-) podwojenie liczby wypadków drogowych na autostradach, a niemal potrojenie – na drogach ekspresowych;
- (-) wypadki na drogach o najbardziej dynamicznym ruchu (autostrady, drogi ekspresowe), a także na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych najbardziej negatywne w skutkach w przeliczeniu na 1 zdarzenie drogowe;
- (-) najtragiczniejsze w skutkach w odniesieniu do warunków oświetleniowych – wypadki drogowe w nocy na drogach nieoświetlonych;
- (-) najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w przypadku zderzeń bocznych pojazdów, najechania na pieszego, zderzenia czołowego pojazdów i najechania na drzewo, a także wywrócenia się pojazdu oraz zderzenia tylnego pojazdów;
- (-) najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach z winy kierującego takich jak: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieprawidłowe wymijanie i wyprzedzanie oraz zmęczenie, zaśnięcie;

- (-) koncentracja wypadków drogowych albo w terenie zabudowanym (ok. 77% wypadków), albo na traktach województwa pomorskiego o najbardziej dynamicznym ruchu pojazdów;
- (-) zwiększenie liczby zdarzeń drogowych w miesiącach letnich i w grudniu;
- (-) wysoka śmiertelność w wypadkach z udziałem pieszych;
- (-) Gdańsk, Gdynia i powiat wejherowski jako miejsca o największej koncentracji wypadków drogowych w regionie, w tym – największej liczby ofiar ciężko rannych z wyraźnym trendem wzrostowym;
- (-) powiaty kartuski, tczewski i wejherowski z kilkunastoma ofiarami śmiertelnymi wypadków drogowych rocznie, a także m. Gdańsk i powiaty chojnicki, gdański, słupski czy starogardzki jako miejsca koncentracji największej liczby śmierci na drogach w regionie;
- (-) Gdańsk, Gdynia i Słupsk z największą liczbą wypadków na 100 mieszkańców;
- (-) powiaty chojnicki, słupski, sztumski i wejherowski z największą liczbą ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych na 100 mieszkańców.

Uwarunkowania zewnętrzne dla *Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030* to z kolei:

- (+) wprowadzane przepisy prawne, skierowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (dotyczące np. ustalenia pierwszeństwa pieszych na przejściu dla pieszych, „korytarzy życia”, bardziej dotkliwych kar za przekraczanie prędkości itp.);
- (+) pojawianie się nowych systemów bezpieczeństwa w samochodach, chroniących przed wieloma rodzajami wypadków drogowych lub zmniejszających ich negatywne skutki;
- (+) rozwój systemów informatycznych, ułatwiających monitorowanie sytuacji na drogach i wspierających poprawę bezpieczeństwa w tym obszarze;
- (+) prowadzone liczne działania profilaktyczne i edukacyjne;
- (+/-) systematyczna poprawa jakości dróg, sprzyjająca bezpieczniejszej jeździe, ale jednocześnie rozwijaniu wyższych, bardziej ryzykownych prędkości;

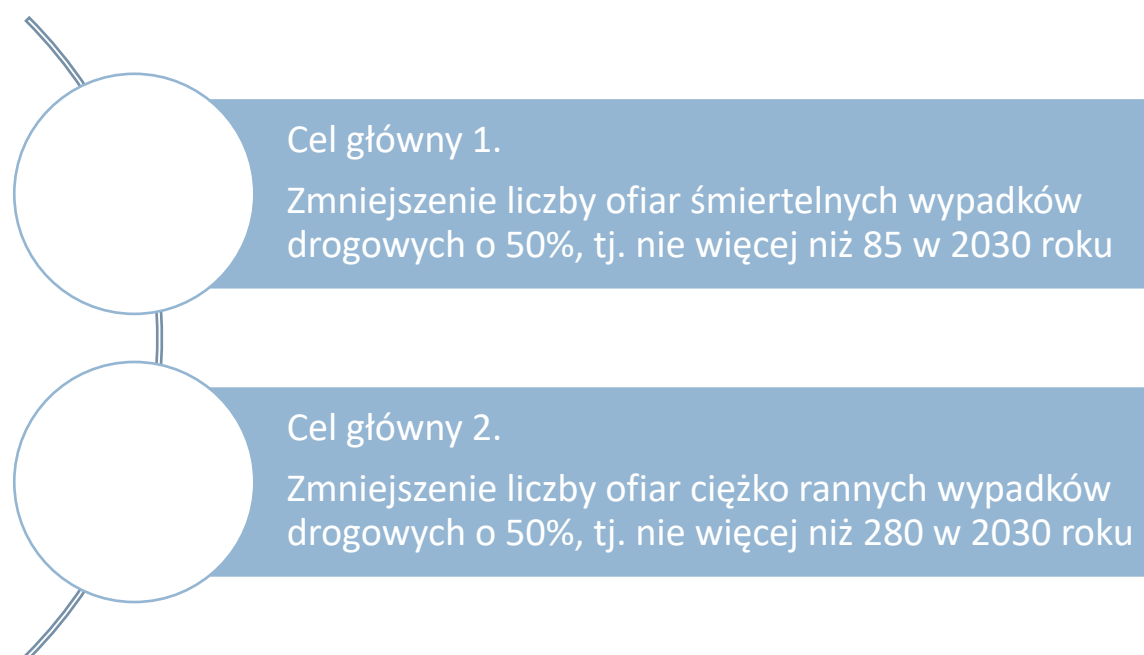
- (+/-) rozwój sieci drogowej, wpływający na wzrost liczby wypadków drogowych, stwarzający konieczność zwiększania ilości pracy nad bezpieczeństwem, ale jednocześnie sprzyjający zwiększeniu przepustowości wielu traktów komunikacyjnych;
- (-) zwiększająca się liczba pojazdów, przekuwająca się na zwiększenie natężenia ruchu drogowego;
- (-) niedostatki w zakresie odpowiedniej przepustowości ruchu, wyprowadzania ruchu tranzytowego z obszarów zabudowanych, bezkolizyjnych skrzyżowań, prawidłowego oznakowania dróg itp.;
- (-) nadal zły stan techniczny wielu dróg, zwłaszcza lokalnych;
- (-) nowe modele samochodów, pozwalające na osiągnięcie coraz wyższych, a zatem coraz bardziej niebezpiecznych prędkości;
- (-) obecność na drogach dużej liczby wysłużonych samochodów o gorszym stanie technicznym;
- (-) braki kadrowe w służbach zapewniających bezpieczeństwo na drogach;
- (-) niedostatki w obszarze zapewnienia szybkiego dojazdu służb medycznych do wypadków drogowych, zwłaszcza na obszarach peryferyjnych;
- (-) czasochłonność wprowadzania zmian legislacyjnych w prawie o ruchu drogowym.

5. Część programowa

5.1 Cele, założenia i struktura

Główne cele *Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030* koncentrują się na zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych do 2030 roku. Za *Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2020*, opracowanego przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a stanowiącym dokument nadrzędny dla niniejszego *Programu*, przyjęto **zmniejszenie o połowę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w 2030 roku w relacji z rokiem 2020**.

Rysunek 1 Cele główne *Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030*



Źródło: opracowanie własne na podstawie zapisów *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2020*.

Warto nadmienić, że docelową wizją polskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz długoterminowych programów i strategii jest **całkowite wyeliminowanie ofiar śmiertelnych**

i ciężko rannych, co jest zgodne z dalekosiężną perspektywą europejskiej polityki transportowej, przyjętej w ramach realizacji tzw. *Wizji Zero* do roku 2050².

Osiągnięcie celów głównych *Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030* zakładane jest poprzez działania dedykowane poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, przyporządkowanej do **5 filarów**.

Rysunek 2 Filary *Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030*

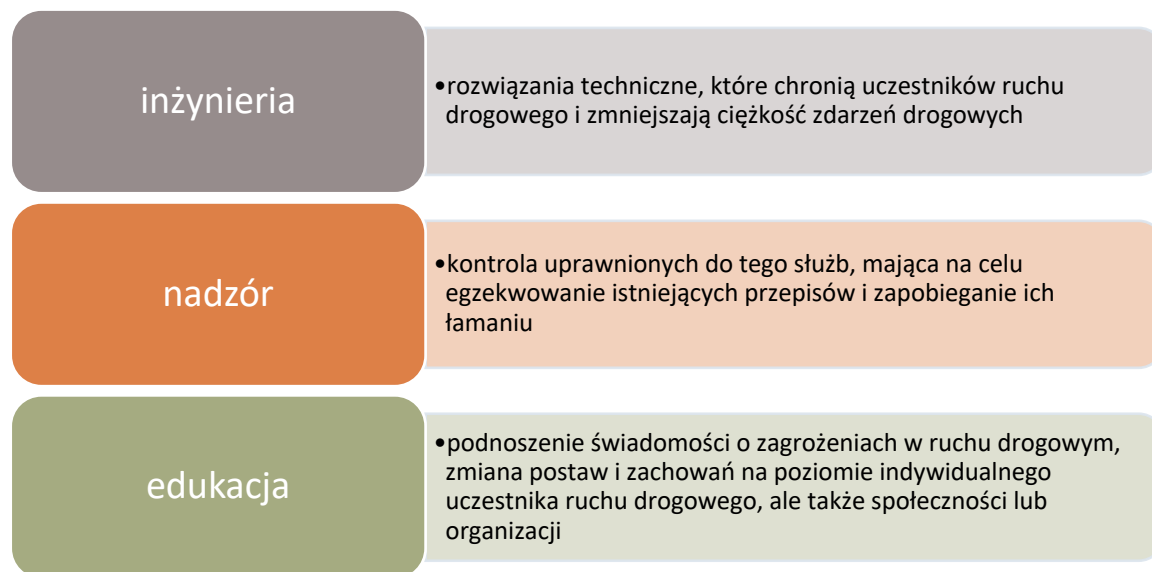


Źródło: opracowanie własne na podstawie zapisów *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2020*.

² *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2020*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, s. 22.

Działania obrane w *Programie bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030* wpisują się także w **3 obszary interwencji**. W dalszej części opracowania będą one oznaczane poniższymi kolorami.

Rysunek 3 Obszary interwencji *Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030*



Źródło: opracowanie własne na podstawie zapisów *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2020*.

W przypadku *Filaru I System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego* działania nie wpisują się w wyżej wymienione obszary, a obejmują działania o charakterze organizacyjnym i zarządczym, warunkujące powodzenie całego *Programu*.

5.2 Działania

5.2.1 Filar I System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

Na system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego składa się wiele podmiotów – te związane z nadzorem nad ruchem drogowym, pomocą ofiarom wypadków, rozwojem infrastruktury, prowadzeniem działań edukacyjnych i in. Odpowiednio działający system, w którym następuje przepływ informacji między dobrze zorganizowanymi i stabilnie finansowanymi podmiotami ma szansę przekuć się na zmniejszenie zagrożeń w ruchu drogowym. Istotne jest monitorowanie prowadzonych działań i ich koordynacja między

różnymi podmiotami, włączonymi w system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w województwie pomorskim.

Priorytetem w ramach *Filaru I System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego* jest:

**Priorytet 1. Poprawa systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego
w województwie pomorskim**

Poniżej, działania mające realizować założenia *Filaru I System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego*.

Tabela 27 Działania w *Filarze I System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030*

FILAR I SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUHU DROGOWEGO
Priorytet 1. Poprawa systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w województwie pomorskim
I.1 Wzmacnianie roli Pomorskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jako instytucji wypełniającej funkcję zarządczą i koordynacyjną w obszarze bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego w województwie pomorskim
I.2 Zachęcanie do powoływania powiatowych rad bezpieczeństwa ruchu drogowego
I.3 Zachęcanie do opracowywania lokalnych programów bezpieczeństwa ruchu drogowego
I.4 Zapewnienie stabilnego finansowania i jego zasad dla realizacji <i>Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030</i> i prowadzenia działań przez Pomorską Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
I.5 Proponowanie i opiniowanie zmian legislacyjnych w zakresie ruchu drogowego
I.6 Zbieranie danych na temat ruchu drogowego w województwie pomorskim
I.7 Prowadzenie prac przez zespół monitorujący <i>Program bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030</i>
I.8 Uczestnictwo w rozwoju ogólnopolskiego systemu zbierania danych na temat ruchu drogowego, a także w promowaniu wiedzy i wymianie doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego
I.9 Szkolenie kadr w aspektach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym w zakresie rozwiązań systemowych
I.10 Optymalizacja współpracy między Pomorską Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego a Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i innymi wojewódzkimi radami bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie koordynacji realizowanych prac
I.11 Prowadzenie współpracy z organizacjami pozarządowymi, mediami i innymi podmiotami w zakresie promowania bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym

Źródło: opracowanie własne.

5.2.2 Filar II Bezpieczny człowiek

Człowiek i minimalizacja negatywnych skutków zdarzeń drogowych dla jego życia i zdrowia stanowi centrum działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Konieczne są tutaj rozwiązania budowane wokół uczestników ruchu drogowego, ale także skierowane bezpośrednio do nich tak, by minimalizować także te zdarzenia na drodze, które pojawiają się wskutek braku znajomości zasad bezpieczeństwa przez uczestników ruchu drogowego. Działania realizowane w ramach *Filaru II* koncentrują się zatem na tych aspektach ruchu drogowego, za które odpowiedzialność w dużej mierze spoczywa na samych uczestnikach ruchu drogowego (np. dostosowanie prędkości do warunków ruchu, trzeźwość, zabezpieczenie dzieci i in.).

Priorytetami w ramach *Filaru II Bezpieczny Człowiek* są:

Priorytet 1. Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego

Priorytet 2. Ochrona uczestników ruchu drogowego

Poniżej, działania mające realizować założenia *Filaru II Bezpieczny Człowiek*.

Tabela 28 Działania w *Filarze II Bezpieczny człowiek Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030*

FILAR II BEZPIECZNY CZŁOWIEK	
Priorytet 1. Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego	Priorytet 2. Ochrona uczestników ruchu drogowego
II.1.1 Wdrażanie środków skierowanych na uspokojenie ruchu drogowego na terenie województwa pomorskiego	II.2.1 Wdrażanie narzędzi skierowanych na zapewnienie ochrony uczestników ruchu drogowego
II.1.2 Prace nad właściwym określaniem stref prędkości na obszarach zabudowanych	II.2.2 Wdrażanie narzędzi uspokajania ruchu drogowego dla ochrony pieszych
II.1.3 Prace nad budowaniem i modernizacją sieci drogowej w kierunku odseparowania ruchu pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego	II.2.3 Rozbudowa i unowocześnianie systemu nadzoru (w tym automatycznego) nad zachowaniami uczestników ruchu drogowego
II.1.4 Prace nad budowaniem i modernizacją sieci drogowej i ulicznej w kierunku hierarchicznej struktury	II.2.4 Realizacja działań promocyjnych w zakresie drogowych środków ochrony i uspokojenia ruchu

II.1.5 Realizacja nadzoru nad przekraczaniem prędkości	II.2.5 Realizacja szkoleń dla podmiotów zaangażowanych w obszar edukacji dla bezpieczeństwa na drodze w zakresie stosowania środków ochrony pieszych i rowerzystów
II.1.6 Realizacja nadzoru nad prowadzeniem pojazdów po spożyciu alkoholi, narkotyków i podobnych substancji	II.2.6 Analiza i weryfikacja miejsc powstawania zagrożeń z udziałem pieszych i rowerzystów
II.1.7 Realizacja nadzoru nad wykorzystywaniem urządzeń mobilnych podczas uczestnictwa w ruchu drogowym (rozpraszanie uwagi)	
II.1.8 Realizacja nadzoru nad stosowaniem środków bezpieczeństwa przez uczestników ruchu drogowego (pasy, kaski ochronne), w tym – skierowanych na bezpieczeństwo dzieci (foteliki, pasy)	
II.1.9 Realizacja nadzoru nad miejscami styku ruchu samochodowego, pieszego i rowerowego (np. przejścia dla pieszych, przejazdy rowerowe)	
II.1.10 Usprawnienie systemu nadzoru nad zachowaniami kierujących pod kątem poczucia powszechności kontroli i nieuchronności kary	
II.1.11 Realizacja działań edukacyjnych w zakresie niebezpiecznych zachowań w ruchu drogowym i ich skutków, w tym takich jak: nadmierna prędkość, nietrzeźwość, korzystanie z urządzeń mobilnych w trakcie uczestnictwa w ruchu drogowym, niestosowanie lub niewłaściwe stosowanie zabezpieczeń	
II.1.12 Realizacja działań edukacyjnych ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, w szczególności w grupie wiekowej 60+	
II.1.13 Realizacja specjalnie ukierunkowanych działań edukacyjnych dedykowanych budowie korzystnych postaw w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym u dzieci	
II.1.14 Koordynacja działań w zakresie edukacji uczestników ruchu drogowego z innymi podmiotami, w tym – szkołami, ośrodkami szkolenia kierowców i in.	

Źródło: opracowanie własne.

5.2.3 Filar II Bezpieczne drogi

Stan infrastruktury drogowej to ważny czynnik, wpływający na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zarówno niewłaściwy stan techniczny tej infrastruktury, jak i korzystny, ale nieodpowiednio zarządzany w kontekście ograniczania nadmiernej prędkości powoduje ryzyka dla zdrowia i życia uczestników ruchu drogowego. Konieczne jest takie zorganizowanie systemu dróg i środków zapewniających bezpieczeństwo na nich, by z jednej strony zapewnić sprawną komunikację, ale z drugiej – możliwe wysoki stopień bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Priorytetami w ramach *Filaru III Bezpieczne drogi* są:

Priorytet 1. Zmniejszanie ciężkości wypadków drogowych

Priorytet 2. Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

Priorytet 3. Usprawnienie systemu zarządzania prędkością

Poniżej, działania mające realizować założenia *Filaru III Bezpieczne drogi*.

Tabela 29 Działania w *Filarze III Bezpieczne drogi Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030*

FILAR III BEZPIECZNE DROGI		
Priorytet 1. Zmniejszanie ciężkości wypadków drogowych	Priorytet 2. Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego	Priorytet 3. Usprawnienie systemu zarządzania prędkością
III.1.1 Analiza poziomu zagrożenia dróg na terenie województwa pomorskiego i identyfikacja tych zagrożonych powstawaniem wypadków	III.2.1 Rozwój rozwiązań ITS w systemie zarządzaniu ruchem i bezpieczeństwem infrastruktury drogowej	III.3.1 Wykorzystanie rozwiązań ITS w zarządzaniu prędkością
III.1.2 Identyfikacja dróg, w których otoczeniu brak jest bezpiecznych i wybaczących błędy rozwiązań i poprawa w zakresie takich środków bezpieczeństwa	III.2.2 Wprowadzanie innych nowoczesnych rozwiązań technologicznych w obszarze zarządzania bezpieczeństwem na drogach	III.3.2 Wdrażanie innych nowoczesnych rozwiązań sprzyjających optymalizacji systemu zarządzania prędkością

III.1.3 Identyfikacja przejść dla pieszych o wysokim poziomie ryzyka wypadków i poprawa ich bezpieczeństwa, także w aspekcie infrastrukturalnym (np. doświetlenie)	III.2.3 Realizacja audytów i przeglądów bezpieczeństwa dróg pod względem ich bezpieczeństwa	III.3.3 Weryfikacja dróg pod kątem dostosowania ograniczeń prędkości
III.1.4 Praca nad wdrożeniem działań, w obszarze infrastruktury (w tym jej modernizacji) skoncentrowanych na zmniejszeniu zagrożeń w ruchu drogowym na traktach o wysokim poziomie ryzyka	III.2.4 Szkolenie kadr zajmujących się audytami i przeglądem bezpieczeństwa dróg pod względem ich bezpieczeństwa	III.3.4 Rozbudowa automatycznego systemu nadzoru nad prędkością
III.1.5 Modernizacja i budowa nowych dróg (np. obwodnic) dróg pod kątem poprawy bezpieczeństwa		III.3.5 Prowadzenie kampanii informacyjnych w zakresie zagrożeń dotyczących niedostosowania prędkości do warunków jazdy i celowości stosowania systemów nadzoru nad prędkością, także automatycznych (np. fotoradary)
III.1.6 Monitorowanie skuteczności wdrażanych środków bezpieczeństwa w ruchu drogowym		III.3.6 Opracowanie i upowszechnienie wytycznych, zasad oraz dobrych praktyk projektowania dróg pod kątem prędkości
III.1.7 Zwiększenie wykorzystywania rozwiązań ITS w systemie nadzoru nad bezpieczeństwem infrastruktury drogowej		
III.1.8 Realizacja działań szkoleniowych dla kadr zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego pod kątem wykorzystywania nowoczesnych metod i narzędzi, rozwoju wiedzy i upowszechniania dobrych praktyk		

III.1.9 Wspólne działania szkoleniowe dla różnych podmiotów zajmujących się reagowaniem na wypadki na drogach (Policja, PSP, ratownictwo medyczne) pod kątem zmniejszania szkodliwości i sprawnego usuwania skutków wypadków		
--	--	--

Źródło: opracowanie własne.

5.2.4 Filar IV Bezpieczny pojazd

Bezpieczeństwo na drogach zależy nie tylko od podmiotów je nadzorujących i samych użytkowników, ale także pojazdów, jakimi ci ostatni się poruszają. Często bowiem nawet przy najlepszym poziomie wiedzy i ostrożności kierującego czynnikiem ryzyka może stać zawodna maszyna. Konieczne jest zatem stworzenie uwarunkowań do zmian floty pojazdów poruszających się po pomorskich drogach w kierunku takich, które będą spełniać najwyższe standardy z kontekście ochrony przed wypadkami nimi podróżujących, jak i innych uczestników ruchu drogowego.

Priorytetami w ramach *Filaru IV Bezpieczny pojazd* są:

Priorytet 1. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów

Priorytet 2. Usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów

Poniżej, działania mające realizować założenia *Filaru IV Bezpieczny pojazd*.

Tabela 30 Działania w Filarze IV Bezpieczny pojazd Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030

FILAR IV BEZPIECZNY POJAZD	
Priorytet 1. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów	Priorytet 2. Usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów
IV.1.1 Promowanie podnoszenia standardów bezpieczeństwa pojazdów pod kątem wyposażenia w systemy	IV.2.1 Promowanie wdrażania nowoczesnych rozwiązań technicznych w zakresie kontroli stanu technicznego pojazdów
IV.1.2 Prowadzenie kontroli wyposażenia pojazdów w środki ochronne oraz poprawności działania urządzeń i systemów ochronnych w nich zainstalowanych podczas kontroli drogowych	IV.2.2 Promowanie doskonalenia wymagań technicznych homologacyjnych i eksploatacyjnych w zakresie wyposażenia pojazdów
IV.1.3 Prowadzenie kontroli sprawności technicznej pojazdów	IV.2.3 Nadzór nad prawidłową realizacją kontroli technicznej pojazdów w stacjach diagnostycznych
IV.1.4 Prowadzenie działań edukacyjnych i promocyjnych w zakresie nowoczesnych rozwiązań bezpieczeństwa pojazdów i korzyści płynących z innych wykorzystywania	IV.2.4 Optymalizacja i intensyfikacja pracy Policji i Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie kontroli stanu technicznego pojazdów
	IV.2.5 Prowadzenie szkoleń dla kadr zajmujących się kontrolą stanu technicznego pojazdów w zakresie nowoczesnych technologii i wyposażenia samochodów skierowanego na poprawę bezpieczeństwa ich użytkowania
	IV.2.6 Prowadzenie działań edukacyjnych i promocyjnym w odniesieniu do stanu technicznego pojazdów i jego wpływu na bezpieczeństwo i komfort podróżowania

Źródło: opracowanie własne.

5.2.5 Filar V Ratownictwo i opieka powypadkowa

Niemożliwe jest wyeliminowanie z rzeczywistości wszystkich wypadków drogowych. Możliwe jest jednak – jeśli takie już się zdarzą – zminimalizowanie ich negatywnych skutków dla życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego. Można to zrobić przez odpowiednie przygotowanie obszaru ratownictwa i opieki powypadkowej tak, by w sytuacji zagrożenia reprezentowały one możliwe wysoki standard działań, dostępny w możliwie jak najkrótszym czasie.

Priorytetami w ramach Filaru V *Ratownictwo i opieka powypadkowa* są:

Priorytet 1. Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa

Priorytet 2. Jednolity system pomocy ofiarom wypadków drogowych

Poniżej, działania mające realizować założenia Filaru V *Ratownictwo i opieka powypadkowa*.

Tabela 31 Działania w *Filarze V Ratownictwo i opieka powypadkowa Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030*

FILAR V RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA	
Priorytet 1. Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa	Priorytet 2. Jednolity system pomocy ofiarom wypadków drogowych
V.1.1 Praca nad rozwojem systemu ratownictwa medycznego (np. SOR)	V.2.1 Opracowanie i wdrożenie wojewódzkich założeń systemowych jednolitego systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych w obszarze administracyjnym, zdrowotnym i prawnym
V.1.2 Włączanie jednostek OSP do KSRG	V.2.2 Rozwój jednostek ochrony zdrowia przeznaczonych do leczenia ciężkich obrażeń i rehabilitacji powypadkowej
V.1.3 Modernizacja sprzętu i doposażanie służb ratownictwa drogowego i KSRG	V.2.3 Nadzór nad systemem pomocy ofiarom wypadków drogowych
V.1.4 Rozwój nowoczesnych systemów łączności i lokalizacji dla systemu ratownictwa	V.2.4 Prowadzenie działań informacyjno-promocyjnych w zakresie możliwości uzyskania wsparcia dla ofiar wypadków drogowych
V.1.5 Wsparcie dla rozwoju rozwiązań automatycznego powiadamiania o wypadkach	V.2.5 Szkolenia dla służb w zakresie umiejętności właściwego przekazywania informacji rodzinie o śmierci w wypadkach drogowych
V.1.6 Nadzór nad systemem ratownictwa medycznego i KSRG	
V.1.7 Prowadzenie działań edukacyjnych i promocyjnych w obszarze udzielania pierwszej pomocy, w tym wśród dzieci i kandydatów na kierowców	
V.1.8 Szkolenie podmiotów wspomagających reakcję na wypadki drogowe – np. jednostek OSP	

Źródło: opracowanie własne.

6. Zasady wdrażania

6.1 Narzędzia wdrażania

Narzędziami wdrażania *Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030* będą:

- **programy realizacyjne** – przygotowywane na okres 2 lat przez wojewódzką i powiatowe rady bezpieczeństwa ruchu drogowego, jednostki administracji samorządowej na poziomie powiatowym i gminnym, administrację specjalną, instytucje resortowe, inne organizacje, które powinny zawierać:
 - informację o przyjętych, krótkookresowych priorytetach programu realizacyjnego;
 - informację nt. zadań przypisanych zgodnie z filarami *Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030* i uwzględniających zdefiniowane priorytety oraz kierunki działań;
 - informację nt. liderów poszczególnych zadań;
 - informację nt. terminów realizacji poszczególnych zadań;
 - wskaźniki oceny stopnia realizacji zadania oraz jego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
 - informację nt. źródła ich finansowania.
- **programy sektorowe** – programy wewnętrzne opracowywane w ramach resortów i instytucji administracji rządowej, w tym GDDKiA, KGP, KGPS, GITD, ŻW – dla województwa pomorskiego istotne będą te opracowywane przez opracowywane podmioty o właściwości regionalnej, np. programy dla dróg wojewódzkich;
- **programy lokalne** – programy o wyższym stopniu szczegółowości niż program wojewódzki, odnoszące się do specyficznych uwarunkowań mniejszych jednostek samorządu terytorialnego (np. powiatów) w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym i ich przeciwdziałaniu.

6.2 Instytucje wdrażające

Głównym podmiotem odpowiedzialnym za wdrażania i koordynację działań w zakresie realizacji *Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030* jest **Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**, monitorująca stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie, zalecająca uwzględnianie działań priorytetowych w programach i planach samorządów i instytucji, opiniująca programy i plany tych podmiotów, koordynujące podejmowane działania, finansująca lub wspomagająca wybrane działania, a także stanowiąca podmiot reprezentacyjny dla władz centralnych odnośnie występowania o wsparcie dla działań prowadzonych w województwie i zmian w ustawodawstwie.

Wśród innych instytucji wdrażających Program wymienić należy takie podmioty jak **zarządy dróg, Policja, PORD w Gdańsku, WORD w Słupsku, PSP, Kuratorium Oświaty, CEN, WITD, Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Wojewódzkiego, starostwa.**

6.3 Monitorowanie

Nieodłącznym elementem wdrażania dokumentów programowych jest **monitorowanie**. Jego podstawą będą **wskaźniki wyników w zakresie skutków zdarzeń drogowych, jakie będą miały miejsce na terenie województwa pomorskiego**. Założenia wskaźników do monitorowania prezentuje tabela poniżej.

Tabela 32 Założenia dot. wskaźników do monitorowania *Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030*

	2020 (rok bazowy)	2022	2024	2026	2028	2030
Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych	169	152	135	118	101	85
Liczba ofiar ciężko rannych wypadków drogowych	559	503	447	391	335	280

Źródło: opracowanie własne.

Poza głównymi wskaźnikami służącymi monitorowaniu wdrażania *Programu* planuje się także obserwowanie dodatkowych wskaźników, zaproponowanych w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2020*, takich jak:

- wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (liczba ofiar/1 mln mieszkańców/rok);
- liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (liczba ofiar/rok)
- liczba ofiar w zderzeniach czołowych/bocznych (liczba ofiar/rok);
- liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (liczba ofiar/rok) i in.

Wartości wskaźników będą monitorowane rokrocznie wraz ze **sprawozdaniem z realizacji Programu i stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie pomorskim**. Sprawozdanie powinno zawierać statystyki na temat ruchu drogowego w regionie i informacje o podjętych działaniach i wynikach ich realizacji w kontekście przyjętych celów i założeń.

6.4 Źródła finansowania

Źródła finansowania Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030 to:

- **budżet państwa** wyodrębniony na współfinansowanie działań systemowych ukierunkowanych na funkcjonowanie regionalnych instytucji wiodących ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego (Sekretariatów Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego);
- **budżety sektorowe** (Policja, Państwowa Straż Pożarna, GDDKiA, GITD, środki systemu opieki zdrowotnej);
- **programy i instrumenty finansowe Unii Europejskiej, fundusze Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz innych międzynarodowych instytucji finansowych;**
- **programy, fundusze i środki instytucji państwowych**, w tym ministerstw, Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, Funduszu Sprawiedliwości, Funduszu Ochrony Środowiska, Narodowego Funduszu Zdrowia itp.;
- **inwestorzy i partnerzy biznesowi.**

7. Spis tabel

Tabela 1. Porównanie celów głównych <i>Programu BRD Gambit Pomorski 2020</i> i ich rzeczywistej realizacji.....	7
Tabela 2. Porównanie celów <i>Programu BRD Gambit Pomorski 2020</i> dla kamieni milowych i ich rzeczywistej realizacji	7
Tabela 3. Porównanie celów <i>Programu BRD Gambit Pomorski 2020</i> dla poszczególnych powiatów i ich rzeczywistej realizacji	9
Tabela 4 Województwo pomorskie – podstawowe dane dla 2021 roku.....	14
Tabela 5 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe w woj. pomorskim w latach 2010-2021	16
Tabela 6 Liczba wypadków drogowych w poszczególnych powiatach woj. pomorskiego w latach 2010-2021	16
Tabela 7 Liczba ofiar śmiertelnych wypadkach drogowych w poszczególnych powiatach woj. pomorskiego w latach 2010-2021	17
Tabela 8 Liczba ofiar ciężko rannych wypadkach drogowych w poszczególnych powiatach woj. pomorskiego w latach 2010-2021	18
Tabela 9 Liczba wypadków drogowych na 100 mieszkańców w poszczególnych powiatach woj. pomorskiego w latach 2010-2021	19
Tabela 10 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych na 100 mieszkańców w poszczególnych powiatach woj. pomorskiego w latach 2010-2021.....	20
Tabela 11 Liczba wypadków drogowych w najczęstszych miejscach, w których się wydarzają oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021 ...	22
Tabela 12 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe w najczęstszych miejscach, w których się wydarzają w woj. pomorskim w latach 2010-2021	23
Tabela 13 Powiaty o największej liczbie wypadków drogowych na poboczach i przejściach dla pieszych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2020-2021.....	23
Tabela 14 Liczba wypadków drogowych w zależności od rodzaju drogi oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021.....	26

Tabela 15 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe w zależności od rodzaju drogi w woj. pomorskim w latach 2010-2021	27
Tabela 16 Liczba wypadków drogowych w zależności od warunków oświetleniowych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021	29
Tabela 17 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe w zależności od warunków oświetleniowych w woj. pomorskim w latach 2010-2021.....	30
Tabela 18 Liczba wypadków drogowych w rodzajach generujących najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021	33
Tabela 19 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na 1 zdarzenie drogowe w generujących najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych rodzajach zdarzeń drogowych w woj. pomorskim w latach 2010-2021	35
Tabela 20 Powiaty o największej liczbie wypadków drogowych związanych ze zderzeniami oraz najechaniem na pieszego i drzewo oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2020-2021	36
Tabela 21 Liczba wypadków drogowych z winy kierującego generujących najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021	39
Tabela 22 Liczba wypadków drogowych z winy pieszego generujących najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021	41
Tabela 23 Liczba wypadków drogowych z przyczyn innych niż wina kierującego czy pieszego generujących najwięcej ofiar śmiertelnych i ciężko rannych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2010-2021.....	42
Tabela 24 Powiaty o największej liczbie wypadków drogowych z przyczyn niedostosowania prędkości do warunków ruchu, nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowego wymijania i wyprzedzania oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w wypadkach w woj. pomorskim w latach 2020-2021	43
Tabela 25 Powiaty o największej liczbie wypadków drogowych w obszarze zabudowanym i niezabudowanym w woj. pomorskim w latach 2020-2021	47

Tabela 26 Powiaty o największej liczbie wypadków drogowych z udziałem pieszych oraz ich ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych w woj. pomorskim w latach 2020-2021	49
Tabela 27 Działania w <i>Filarze I System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030</i>	58
Tabela 28 Działania w <i>Filarze II Bezpieczny człowiek Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030</i>	59
Tabela 29 Działania w <i>Filarze III Bezpieczne drogi Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030</i>	61
Tabela 30 Działania w <i>Filarze IV Bezpieczny pojazd Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030</i>	64
Tabela 31 Działania w <i>Filarze V Ratownictwo i opieka powypadkowa Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030</i>	65
Tabela 32 Założenia dot. wskaźników do monitorowania <i>Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030</i>	67

8. Spis wykresów

Wykres 1 Porównanie celów w zakresie liczby ofiar śmiertelnych <i>Programu BRD Gambit Pomorski 2020</i> dla kamieni milowych i ich rzeczywistej realizacji	8
Wykres 2 Porównanie celów w zakresie liczby ofiar ciężko rannych <i>Programu BRD Gambit Pomorski 2020</i> dla kamieni milowych i ich rzeczywistej realizacji	8
Wykres 3 Liczba wypadków drogowych w Polsce w latach 2010-2021.....	12
Wykres 4 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych w Polsce w latach 2010-2021	13
Wykres 5 Liczba wypadków drogowych w woj. pomorskim w latach 2010-2021.....	15
Wykres 6 Liczba ofiar wypadków drogowych w woj. pomorskim w latach 2010-2021	15
Wykres 7 Odsetek wypadków drogowych wydarzających się na jezdni w woj. pomorskim w latach 2010-2021	21
Wykres 8 Struktura wypadków drogowych w woj. pomorskim w zależności od rodzaju drogi w latach 2010-2021	25
Wykres 9 Struktura wypadków drogowych w woj. pomorskim w zależności od warunków oświetleniowych w latach 2010-2021	28
Wykres 10 Struktura wypadków drogowych w woj. pomorskim w zależności od rodzaju wypadków w latach 2010-2021.....	31
Wykres 11 Struktura ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wypadków drogowych w woj. pomorskim w zależności od rodzaju wypadków w latach 2010-2021	32
Wykres 14 Liczba wypadków drogowych w zależności od prędkości dopuszczalnej w miejscu ich zdarzenia w woj. pomorskim w latach 2010-2021.....	46
Wykres 14 Liczba wypadków drogowych w obszarze zabudowanym i niezabudowanym w woj. pomorskim w latach 2010-2021	46
Wykres 13 Zmienność miesięczna liczby wypadków drogowych w woj. pomorskim w latach 2010-2021	48
Wykres 12 Liczba wypadków drogowych z udziałem i bez udziału pieszych w woj. pomorskim w latach 2010-2021	48

9. Spis rysunków

Rysunek 1 Cele główne <i>Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030</i>	55
Rysunek 2 Filary <i>Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030</i>	56
Rysunek 3 Obszary interwencji <i>Programu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa pomorskiego na lata 2021-2030</i>	57