

WOJEWÓDZKA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

**WIELKOPOLSKI PROGRAM POPRAWY
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Poznań 2007

Opracowano przez :

Zespół Programowy ds. opracowania Projektu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na Drogach Województwa Wielkopolskiego

W składzie:

Marek Kmiecik-Przewodniczący Zespołu

Członkowie:

Piotr Antoszewski

Robert Klonowski

Tadeusz Łuka

Jerzy Nawrocki

Jerzy Helwig

Walenty Dudziak

W pracach Zespołu uczestniczyli ponadto:

Marek Szykor

Jan Szurgociński

Andrzej Staszewski

WSTĘP

Stan prawny działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Od roku 1993 r. w wyniku zaleceń zawartych w raporcie Banku Światowego rozpoczęto reorganizację struktur administracyjnych i społecznych działających w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na szczeblu centralnym rząd podjął decyzję o powołaniu Międzyresortowego Zespołu Koordynacyjnego pod nazwą Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Na szczeblu regionalnym powołano Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Aktualnie, od 2001 r. działalność administracji publicznej w zakresie BRD jest określona aktem prawnym w postaci ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W województwie wielkopolskim działa od 2001 r. Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej WRBRD). Skład Rady oraz jej zadania są zgodne z wymogami określonymi w ww. ustawie.

W dniu 31 maja 2006 roku Uchwałą nr 1 przyjęto regulamin WRBRD, który określił jej zadania, którymi są:

- opracowywanie regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie województwa;
- opiniowanie projektów aktów prawa miejscowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- inicjowanie działań edukacyjnych dla kadr administracji publicznej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- zatwierdzenie planu wydatków wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w części przeznaczonej na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- inicjowanie działalności informacyjno-edukacyjnej dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jednocześnie podjęta została uchwała, powołująca Zespół Programowy ds. realizacji pierwszego z wymienionych pkt. - do opracowania projektu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach województwa wielkopolskiego. (zw. dalej Program Poprawy BRD)

Kierunki działania Rady oraz Program są zbieżne z „Krajowym Programem Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2005 przyjętym na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 19 kwietnia 2005 r.

CZĘŚĆ I - Diagnoza

1.1 Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie

1.1.1 Dane demograficzno – gospodarcze i ocena systemu brd w województwie na tle kraju.

1.1.1.1 Dane ogólne

Województwo wielkopolskie z racji swego położenia geograficznego stanowi pomost pomiędzy Europą Wschodnią, a Zachodnią zwłaszcza jej środkową częścią, przez którą przechodzi droga tranzytowa nr 2 wschód – zachód (obecnie od m. Bolewice do wsch. granicy województwa dr nr 92) Uwzględniając potrzeby gospodarki polskiej i jej otwarcie na zachód układ drogowy nie przystaje do lawinowo rosnących potrzeb przewozowych towarów i osób na tym kierunku.

Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych (SDR) w 2005 roku na sieci **dróg krajowych** wynosił 8.224 pojazdów na dobę (p/d) i był większy o około 18% w porównaniu z rokiem 2000. Obciążenie ruchem pojazdów samochodowych nie było równomierne dla całej sieci, lecz przyrastało ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym. Na drogach międzynarodowych SDR w 2005 roku wynosił 13.561 p/d, zaś na pozostałych drogach krajowych 5.990 p/d. Dynamika wzrostu była jednak dużo mniejsza, niż w poprzednim okresie pięcioletnim (GPR 1995 – GPR 2000), w którym odnotowano wzrost ruchu o 31%.

Ponad 70% pojazdów poruszających się po drogach krajowych to samochody osobowe, 10% stanowią lekkie samochody dostawcze (do 3,5t), natomiast prawie 18% to samochody ciężarowe. Na drogach międzynarodowych proporcje zmieniają się na rzecz samochodów ciężarowych, jest ich tam już prawie 22%. W okresie 2000-2005 największy wzrost ruchu, aż o ok. 49%, zanotowano właśnie dla samochodów ciężarowych z przyczepami, mających decydujący wpływ na warunki ruchu na drogach oraz proces niszczenia nawierzchni. Dla porównania, w poprzednim okresie pięcioletnim 1995 - 2000 wzrost ruchu tych pojazdów był jeszcze wyższy i wynosił 68%, co daje około 2,5-krotny wzrost ruchu w ciągu ostatnich 10 lat.

W województwie wielkopolskim najbardziej obciążone drogi krajowe to :

- Nr 11 na odcinku Oborniki- Poznań-Kępno,
- Nr 92 i 2 na odc. od granicy woj. - Poznań – do gr. województwa,
- Nr 5 od Gniezna do Rawicza,
- Nr 8 od gr. województwa- Kępno – gr. województwa
- W rejonach największych miast regiony: Poznania, Konina, Piły, Leszna i Kalisza.

Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych (SDR) w 2005 roku na **sieci dróg wojewódzkich** administrowanej przez Zarządy Dróg Wojewódzkich wynosił 2769 p/d i stanowił około jedną trzecią SDR w 2005 roku na zamiejskiej sieci dróg krajowych.

W porównaniu z rokiem 2000 na drogach wojewódzkich zarejestrowano w 2005 roku wzrost ruchu o około 13%.

W województwie wielkopolskim SDR wyniósł 3188 p/d przy wzroście SDR 2005/2000 wynoszącym 9 %.

Nieco inna niż dla dróg krajowych jest struktura ruchu. Ponad 82% pojazdów poruszających się po drogach wojewódzkich to samochody osobowe, 8% stanowią lekkie samochody dostawcze (do 3,5t), natomiast ok. 7% to samochody ciężarowe.

W województwie wielkopolskim najbardziej obciążone drogi wojewódzkie to :

- Nr 430 Poznań- Mosina,
- Nr 196 odc. Poznań- Murowana Goślina,
- Nr 434 odc. Kórnik-Rawicz,
- Nr 184 odc. Poznań-Szamotuły.

Są to jak widać drogi położone wokół - lub stanowiące dojazd do największej aglomeracji województwa - Poznania

Bezpośrednio, skutkiem wzrostu ruchu i zatłoczenia dróg jest zwiększenie ryzyka poruszania się po nich, wzrost zagrożenia wypadkami oraz liczba osób poszkodowanych w wypadkach oraz ofiar śmiertelnych.

Z powodu nadmiernego ruchu pogarsza się także stan techniczny dróg.

Do głównych wad istniejącej sieci drogowej w województwie należy zaliczyć:

- brak sieci autostrad i dróg ekspresowych,
- brak hierarchizacji dróg,
- ogólna dostępność prawie wszystkich użytkowników do dróg krajowych i wojewódzkich, co powoduje kolizję pomiędzy poszczególnymi rodzajami ruchu,
- brak segregacji ruchu pod względem ich rodzaju: pieszych, rowerzystów, ciągników rolniczych od pojazdów samochodowych,
- przebieg znacznej części dróg obciążonych intensywnym ruchem międzynarodowym i międzyregionalnym przez obszary wsi i miast, nie dostosowanie parametrów geometrycznych dróg do wymagań współczesnego ruchu,
- niedostateczna nośność dróg, niedostosowanie do nacisku 115 kN/oś.

W celu zapewnienia sprawnego procesu transportowego na drogach koniecznym jest:

- dalsza budowa autostrad i dróg ekspresowych (autostrada A-2, dalsze dostosowanie dróg krajowych nr 5,8,10,11 do parametrów dróg krajowych),
- budowa obwodnic wokół miejscowości na drogach o dużym natężeniu ruchu tranzytowego,
- poprawa parametrów technicznych dróg wpływających na bezpieczeństwo ruchu, przystosowanie nawierzchni najbardziej obciążonych dróg do nacisku 115 kN/oś,
- budowa nowych i modernizacja istniejących obiektów mostowych oraz dwupoziomowych skrzyżowań z liniami kolejowymi,
- bieżące utrzymanie dróg i likwidowanie zaległości remontowych.

Stan bezpieczeństwa na drogach zależy jest od wielu czynników. W ich skład wchodzi efekty działań realizowanych przez podmioty zobowiązane ustawowo do podejmowania czynności w tym również przez instytucje pozarządowe. Dane zgromadzone przez policjantów województwa wielkopolskiego wskazują, że wspomniane działania generalnie na przestrzeni okresu 2001-2005 odnoszą zamierzony skutek w postaci spadku zagrożenia w trzech kategoriach tj.: wypadki, zabici, ranni, z pewnym ich wzrostem w roku 2006, co jednak można uzasadniać wzrostem ilości pojazdów mechanicznych na naszych drogach, a co za tym idzie zwiększonym natężeniem ruchu, utrzymywaniem się złego stanu dróg, ciągłymi zmianami przepisów prawa o ruchu drogowym i słabą wiedzą użytkowników dróg w tym zakresie oraz dalszym lekceważeniem obowiązujących przepisów prawa przez kierowców.

Na drogach województwa wielkopolskiego w 2006 roku odnotowany został niestety wzrost zagrożeń. Wyraża się to między innymi wzrostem w stosunku do roku 2005 liczby zdarzeń drogowych oraz liczby osób zabitych i które odniosły rany w wypadkach. Ogółem w minionym roku zanotowano 36858 zdarzeń drogowych, w tym 4.495 wypadków i 32.363 kolizji drogowych. W wypadkach tych 511 osób poniosło śmierć a 5.702 doznało obrażeń ciała. Porównując do zagrożenia na terenie Polski sytuacja w województwie wielkopolskim nie jest więc najlepsza, gdyż w liczbach bezwzględnych odnotowano największy wzrost ilości wypadków drogowych i znaleźliśmy się wśród trzech województw ze wzrostem liczby zabitych. Wskazuje więc to tym bardziej na potrzebę podjęcia jeszcze bardziej wzmożonych działań na rzecz poprawy brd.

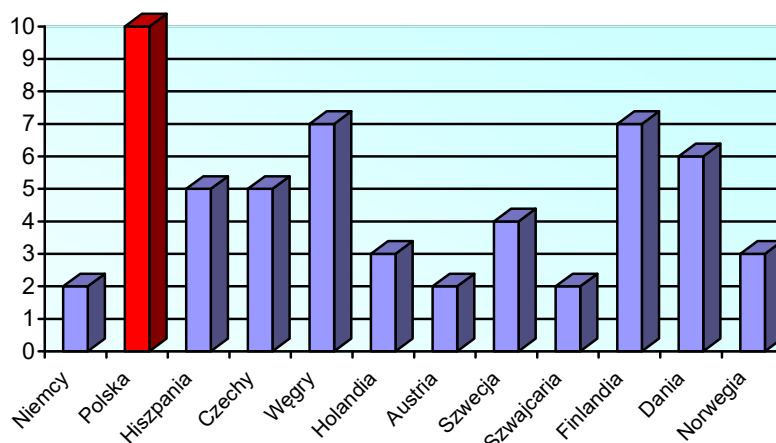
Szczegółowe analizy zawarto w pkt. 1.1.1.2.

Stan bezpieczeństwa na drogach w kraju w ostatnich 5 latach. Polska na tle Unii Europejskiej.

W ostatnich 5 latach, codziennie ginie w Polsce 15-18 osób, a prawie 200 zostaje rannych. Co czwarty zgon z powodów zewnętrznych jest wynikiem wypadku drogowego. Eksperti Banku Światowego oceniają, że Polska co roku traci około 2,7% PKB z tytułu wypadków drogowych. Według BŚ koszty wewnętrzne i zewnętrzne wypadków drogowych w Polsce sięgają 3 mld USD rocznie.

Poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego utrzymuje się Polsce na niskim poziomie. W województwie Wielkopolskim, które posiada jeden z najwyższych w Polsce wskaźnik motoryzacji (liczba pojazdów na 1000 mieszkańców) podobnie jak we wszystkich województwach istnieje wysokie zagrożenie bezpieczeństwa na drogach. Pod względem ciężkości wypadków jesteśmy najgorsi z prawie wszystkich krajów europejskich. W 2004 roku w Polsce było 11 zabitych na 100 wypadków, podczas gdy w Niemczech czy Austrii wskaźnik ten wynosił 2, a w Wielkiej Brytanii zaledwie 1,5. Poprawa tego stanu wymaga skoordynowanych działań administracji państwowej i samorządowej z udziałem wielu podmiotów zajmujących się tą problematyką. Działania te to, np. inwestycje zmierzające do poprawy stanu technicznego dróg, budowa autostrad, poprawa skuteczności zwalczania patologii drogowych (np. przez powszechne instalowanie urządzeń samoczynnie rejestrujących przekraczanie prędkości), edukacja i poprawa wiedzy na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zwłaszcza wśród dzieci i młodzieży, zmiany przepisów prawnych zmierzających do większego zagwarantowania bezpieczeństwa na drogach (zaostrożenie kar za niektóre wykroczenia). Główną przeszkodą dla poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest brak środków finansowych zarówno w administracji państwowej jak i samorządowej. Należy podkreślić, że koszty spowodowane wypadkami na drogach (koszty leczenia poszkodowanych i wypłaty odszkodowań, koszty naprawy pojazdów i koszty społeczne) wielokrotnie przewyższają nakłady na brd. Bardzo ważnym jest, aby w działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach współuczestniczyły organy administracji rządowej, samorządu terytorialnego oraz inne organizacje, które jako cel swojej działalności stawiają poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Tylko współpraca wszystkich, ww. podmiotów może spowodować oczekiwane i konieczne zmiany.

Ciężkość wypadków - zabici na 100 wypadków w wybranych państwach Europy



Z analizy danych o wypadkach wynika, że w ciągu ostatnich lat liczba zabitych na polskich drogach zmalała o 20 %. Tak duże zmiany odnotowano tylko w Grecji i w Niemczech. Pomimo pozytywnych tendencji i podjętych działań prewencyjnych zagrożenie statystycznego Polaka jest nadal bardzo wysokie i w 2004 roku wynosiło 15 zabitych na 100 tys. mieszkańców, podczas gdy w Wielkiej Brytanii, Holandii czy Szwecji – 5, czyli był trzykrotnie niższy. Tylko mieszkańcy Portugalii, Luksemburga czy Grecji byli bardziej zagrożeni śmiercią na drodze niż Polacy.

W roku 2004 ciężkość wypadków drogowych wynosiła 11 zabitych na 100 wypadków i była prawie 4 razy wyższa niż średnio w krajach UE.

Analiza zmian zagrożenia i rozwoju motoryzacji w poszczególnych krajach wykazuje, że w większości krajów pomimo wzrostu motoryzacji następuje stały spadek liczby ofiar. W Polsce w latach 1990 – 2006 również nastąpił spadek liczby zabitych na 100 tys.

Z danych o ofiarach wypadków wynika, że w Polsce częściej niż gdziekolwiek giną niechronieni uczestnicy ruchu, czyli rowerzyści i piesi. Piesi stanowią aż 34 % ogółu osób, które zginęły na drogach (w innych krajach 10 – 20 %). Piesi w Polsce giną w wypadkach drogowych 7 – 8 razy częściej niż w takich krajach jak Finlandia, Szwecja czy Holandia. Najczęściej giną piesi w wieku powyżej 64 lat. Niepokojący jest wysoki udział zabitych rowerzystów (12%).

Najliczniejszą grupę zabitych w wypadkach drogowych stanowią użytkownicy pojazdów osobowych (40 – 70 %), a przede wszystkim kierowcy. Podobnie jak gdziekolwiek w Polsce aż 26 % zabitych kierowców samochodów osobowych to młodzi ludzie w wieku 18 – 24 lat. Gorzej

jest w Niemczech i Holandii, gdzie wskaźnik ten kształtuje się na poziomie 32 %. Jest to tym bardziej niepokojące, że osoby w tym przedziale wiekowym stanowią zaledwie 8 – 12 % populacji poszczególnych krajów.

Analiza statystyczna wypadków drogowych wykazała, że największą redukcję zagrożenia na polskich drogach można osiągnąć koncentrując działania profilaktyczne na:

- ❖ redukcji nadmiernej prędkości jazdy,
- ❖ edukacji młodych kierowców,
- ❖ ochronie pieszych, rowerzystów, motorowerzystów – niechronionych użytkowników dróg,
- ❖ zmniejszeniu nietrzeźwych użytkowników dróg,
- ❖ ograniczenie ciężkości wypadków,
- ❖ ograniczenie dróg tranzytowych przez małe miejscowości,
- ❖ miejscach szczególnej koncentracji wypadków drogowych.

Nadmierna prędkość jazdy

Nadmierna prędkość jest jedna z podstawowych przyczyn ciężkich wypadków. Wynika ona z nie przestrzegania ogólnych i lokalnych ograniczeń prędkości na drogach. Na drogach poza terenem zabudowanym przekroczenia dopuszczalnej prędkości w ruchu swobodnym wynosi około 59%, a na drogach przechodzących przez małe miejscowości około 65%. Co piąty wypadek w Polsce związany był z nadmierną prędkością albo z prędkością niedostosowaną do istniejących warunków drogowych. Wypadki podczas których kierowcy jechali z nadmierną prędkością charakteryzują się dużą ciężkością a około 30% ofiar śmiertelnych – jest skutkiem nadmiernej prędkości.

Młodzi kierowcy

Wśród sprawców wypadków drogowych około 35% stanowią osoby w wieku 18-24 lata, przy czym ta grupa wiekowa stanowi tylko 10% populacji kierowców w Polsce. Aktualnie wypadki drogowe są jedną z głównych przyczyn nagłych zgonów w Polsce a **w grupie ludzi młodych – pierwszą**. Główne przyczyny nadmiernego uczestniczenia młodych w wypadkach to:

- ❖ brak doświadczenia i umiejętności prowadzenia pojazdu,
- ❖ skłonność do nadmiernego ryzyka i brawura,
- ❖ jazda z nadmierną prędkością, w tym po spożyciu alkoholu, powroty z dyskotek (piątki i soboty).

Piesi, rowerzyści, motorowerzyści

Potrącenie pieszego to około 40% wszystkich wypadków, z czego około 40% ogółu ofiar śmiertelnych stanowią piesi i około 30% wszystkich rannych. Rowerzyści i motorowerzyści stanowią około 10% ogółu ofiar śmiertelnych i około 10% wszystkich rannych w wypadkach. Duży procent ofiar wypadków wśród tych grup to powszechny brak wydzielonych dróg dla: pieszych (zwłaszcza poza obszarem zabudowanym), rowerzystów i motorowerzystów.

Nietrzeźwi uczestnicy dróg

Od kilku lat zmniejsza się udział osób nietrzeźwych, ale jeszcze nie na tyle aby nie była to „polska specyfika”. Wśród sprawców wypadków nadal jeszcze dominują kierowcy około – 10% oraz nietrzeźwi piesi, którzy spowodowali ok. 7% wypadków. Zaostrzenie kar dla kierujących w nowym kodeksie karnym w pewnym stopniu zmniejszyło liczbę nietrzeźwych kierowców. Policja znacznie usprawniła kontrolę trzeźwości kierujących. Hasło: „Piłeś – nie jedź” – nadal aktualne i wymaga reklamy.

Ciężkie wypadki

Polska ma jeden z najwyższych wskaźników ciężkości wypadków w Europie. Około 70% ogółu ofiar śmiertelnych – zmarło na miejscu wypadku. W każdych 100 wypadkach w Polsce ginie około 11 osób gdy w krajach Unii Europejskiej średnio około 3 osoby. Główne przyczyny ciężkości wypadków w Polsce to:

- ❖ długi okres od chwili wypadku do czasu przyjazdu służb ratowniczych i medycznych,
- ❖ nadmierna, duża prędkość jazdy,
- ❖ słaba, przestarzała konstrukcja niektórych typów samochodów (FIAT 126p), niedostateczne ich wyposażenie w urządzenia bezpieczeństwa biernego,
- ❖ niepodatne otoczenie drogi (drzewa, słupy, budynki – bez barier ochronnych),
- ❖ brak chodników i dróg rowerowych – oddzielających ich od pojazdów w samochodowych.

Drogi tranzytowe przez małe miejscowości

Na prawie wszystkich drogach krajowych występuje powszechne nakładanie się ruchu tranzytowego na ruch lokalny. W poprzek tras tranzytowych odbywa się lokalny ruch pojazdów, pieszych i rowerzystów. Na obszarach zabudowanych wydarzyło się 22% ogółu wypadków drogowych, z czego 35% stanowiły najechania na pieszych. Wrywkowe analizy wskazują, że poziom ryzyka na przejściach przez miejscowości jest 2-3 razy wyższy aniżeli na odcinkach poza nimi.

Czarne punkty

Z analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego wynika, że na niektórych odcinkach dróg występują miejsca szczególnej koncentracji wypadków drogowych, w których ma miejsce ponad połowy wszystkich wypadków drogowych. Oznakowania tych miejsc tzw. „czarnych punktów” ma

wpływ na zmniejszenie liczby wypadków drogowych – ostrzega kierujących o szczególnym zagrożeniu i powoduje automatyczne zmniejszenie prędkości jazdy.

W krajach Unii Europejskiej od lat prowadzone są zintegrowane działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, które są wynikiem analiz i wniosków ze stanu brd w poszczególnych krajach oraz wynikach badań naukowych, programy są długoletnie – zmierzające do istotnego ograniczenia bezpieczeństwa na drogach. Europejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ETCS) opracowała diagnozę stanu brd oraz skutków działania systemu transportu drogowego. Eksperti ETCS przygotowali listę 10 złotych zasad działania na rzecz poprawy brd:

1. Ofiary wypadków drogowych powinny być traktowane jako problem zdrowia publicznego a nie jako efekt mobilności,
2. Prace na poprawą brd powinny być prowadzone w dwóch grupach:
 - ❖ podejście techniczne (zmniejszenie przebiegów pojazdów, wyposażenie pojazdów w urządzenia bezpieczeństwa biernego, modernizacja infrastruktury dróg),
 - ❖ zmniejszenie wpływu błędu człowieka na system transportu (edukacja, trening kierowców, nadzór nad ruchem itp.),
3. System transportowy budować tak, aby uwzględniał cechy psychiczne i biologiczne człowieka,
4. Wzrost społecznej świadomości o znaczeniu brd jest warunkiem podstawowym powodzenia programów poprawy brd,
5. Silnie motywować społeczeństwo a zwłaszcza polityków i specjalistów do podejmowania przyszłościowych rozwiązań w postaci programów celowych i wizji długofalowych,
6. Zachęcać prywatny sektor do większego udziału w pracach na rzecz poprawy brd,
7. Prowadzić badania naukowe nad trudnymi problemami. Potrzeba wspólnej bazy danych o wypadkach drogowych, ich okolicznościach i skutkach,
8. Akcentować najważniejsze problemy brd: prędkość, alkohol, narkotyki. Ujednolicić limity we wszystkich krajach UE,
9. Wprowadzić właściwe zarządzania drogami uwzględniające wskaźniki brd,
10. Rozwijać inteligentne systemy transportu, doskonalić metody informowania użytkowników dróg.

Porównanie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i krajach Unii Europejskiej zdecydowanie korzystniej wypada po stronie państw Unii. Polska zajmuje czołową pozycję na liście krajów o wysokim wskaźniku ofiar śmiertelnych wypadków. Jest to spowodowane głównie dużym zaniedbaniem infrastruktury drogowej i edukacji motoryzacyjnej, zwłaszcza w ostatnich

latach – dynamicznego rozwoju transportu drogowego oraz zwiększenia liczby pojazdów w Polsce. W ostatnich latach na szczęście notuje się tendencję spadkową liczby ofiar śmiertelnych wypadków na drogach w Polsce, oby ta tendencja utrzymała się nadal.

Przeprowadzone w Niemczech badania 9 tys. wypadków drogowych oraz 9,5 tys. kontroli drogowych policji wykazały, że istnieje wyraźny bezpośredni – związek ilości usterek pojazdów samochodowych z wiekiem tych pojazdów. Liczba usterek gwałtownie rośnie od 7 roku eksploatacji pojazdu.

Polska w roku 2006

Wg danych Komendy Głównej Policji - rok 2006 był najbezpieczniejszym rokiem na polskich drogach na przestrzeni ostatnich 17 lat. **46.799** wypadki, **5.232** osoby zabite oraz **59.015** osób rannych to bilans minionego roku. Aktualnie w Polsce zarejestrowanych jest blisko 17 mln pojazdów. Dla porównania w roku 1989 było zarejestrowanych 8,6 mln pojazdów silnikowych. Odnotowano wówczas **46.338** wypadków drogowych, **6.724** osób zabitych i **53.639** osób rannych. Zestawienia te wskazują, że pomimo dwukrotnego przyrostu liczby pojazdów, udało się zaplanować nad wydawałoby się nieuchronnym wzrostem liczby wypadków drogowych i ich skutków. Od kilku lat Policja odnotowuje spadki we wszystkich omawianych kategoriach.

Osiągane wyniki nie są przypadkowe. Na taki stan rzeczy ma wpływ wiele czynników, jednak do najważniejszych należy zaliczyć realizowane na bieżąco przez policjantów ruchu drogowego działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach. Zmodyfikowana forma prowadzenia służby wspomagana coraz częściej automatyczną formą prowadzenia nadzoru nad ruchem drogowym przynosi oczekiwane rezultaty. Nie bez znaczenia są również stale prowadzone przez Policję i inne podmioty działania profilaktyczne oraz kampanie społeczne w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wzrost świadomości użytkowników dróg w zakresie negatywnych skutków jazdy z nadmierną prędkością, po spożyciu alkoholu czy bez pasów bezpieczeństwa, jest istotnym elementem w działaniach mających za cel dalsze ograniczanie wypadków drogowych.

1.1.1.2 Dane dotyczące wypadków

Ilość wypadków w poszczególnych województwach w 2006 r przedstawia się następująco:

l.p	Województwo	Wypadki		Zabici		Ranni		wypadki	
		2006	2005	2006	2005	2006	2005	2005= 100%	Wzrost/ spadek
1	Dolnośląskie	3015	3149	346	364	3950	4089	95,7	-134
2	Kujawsko-pomorskie	2042	2157	345	325	2545	2757	94,7	-115
3	Lubelskie	2212	2446	341	322	2755	3160	90,4	-234
4	Lubuskie	835	860	147	174	1125	1169	97,1	-25
5	Łódzkie	4542	4753	419	444	5606	5753	95,6	-211
6	Małopolskie	4428	4437	306	334	5676	5596	99,8	-9
7	Mazowieckie	6677	6452	850	885	8245	7985	103,5	225
8	Opolskie	1034	1013	128	148	1302	1294	102,1	21
9	Podkarpackie	2220	2244	260	287	2874	2858	98,9	-24
10	Podlaskie	1149	1185	208	211	1437	1490	97,0	-36
11	Pomorskie	2724	3064	254	266	3503	4044	88,9	-340
12	Śląskie	6174	6355	425	439	7733	7894	97,2	-181
13	Świętokrzyskie	1871	1906	221	227	2316	2580	98,2	-35
14	Warmińsko-mazurskie	1623	1936	242	279	2089	2598	83,8	-313
15	Wielkopolskie	4495	4268	511	503	5702	5567	105,2	227
16	Zachodnio-pomorskie	1761	1875	229	236	2161	2357	93,9	-114
	Ogółem	46799	48100	5232	5444	59015	61191	97,3	-1301

Trendy

Negatywne:

-duża ilość zabitych w wypadach drogowych

Pozytywne:

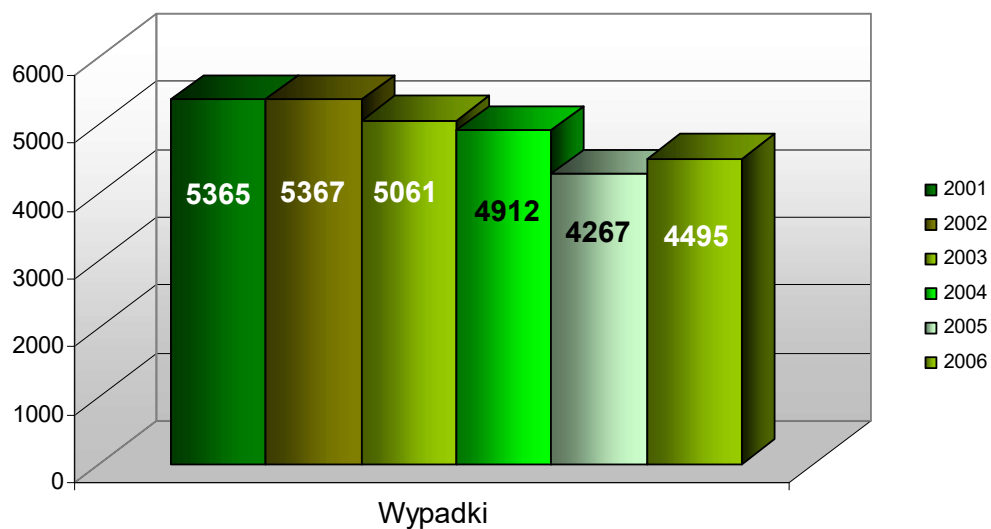
-spadek ilości wypadków, zabitych i rannych w 2006r.

GŁÓWNE WSKAŹNIKI OCENY STANU BEZPIECZEŃSTWA W WIELKOPOLSCE W LATACH 2001 - 2006

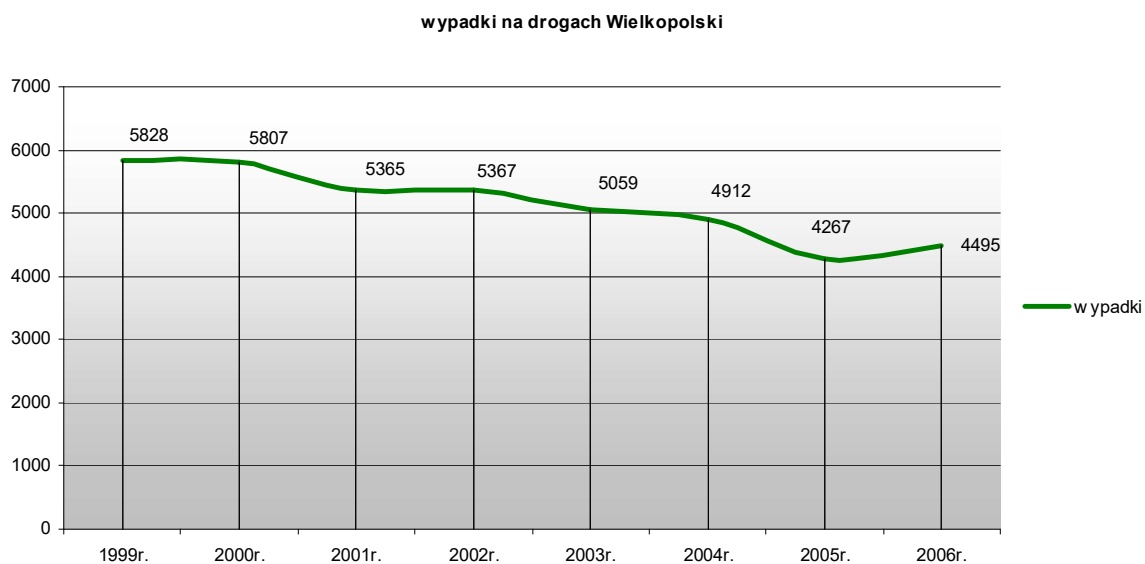
W latach 2001 -2005 odnotowany został pozytywny trend odnoszący się do spadku wypadków drogowych z 5365 w 2000 do 4267 w 2005 roku. Wysoka ilość wypadków tj. 5365 w 2001r. była wyznacznikiem działań, które mogły wpłynąć na zagrożenie na drogach. W latach następnych zauważyć można powolny spadek tego typu zdarzeń. W latach 2001 - 2005 odnotowany został pozytywny trend w opisywanym zakresie. W 2006 roku zanotowano wzrost wypadków drogowych w porównaniu do roku 2005. Działania podejmowane w analizowanym okresie pozwoliły na ograniczenie ilości wypadków na drogach o 1098 tj. o 20,46% w porównaniu do 2001r. Sytuacja ta obliguje do podejmowania dalszych przedsięwzięć, które mogły by w sposób istotny zmienić opisywaną sytuację. W odniesieniu do danych ogólnopolskich sytuacja przedstawia się następująco:

Rok	Dane dot. Polski					
	Wypadki		Zabici		Ranni	
	ogółem	1999=100%	ogółem	1999=100%	ogółem	1999=100%
1999	55106	100,0	6730	100,0	68449	100,0
2000	57331	104,0	6294	93,5	71638	104,6
2001	53733	97,5	5534	82,2	68194	99,6
2002	53559	97,1	5827	86,5	67498	98,6
2003	51078	92,6	5640	83,8	63900	93,3
2004	51069	92,7	5712	84,9	64661	94,5
2005	48100	87,3	5444	80,89	61191	89,4
2006	46799	84,9	5232	77,7	59015	86,2
Dane dot. Wielkopolski						
Wielko		2005=100%		2005=100%		2005=100%
polska 2006r.	4495	105,2	511	101,6	5702	102,4

Dane te wskazują na pozytywne tendencje występujące na terenie woj. Wielkopolskiego.

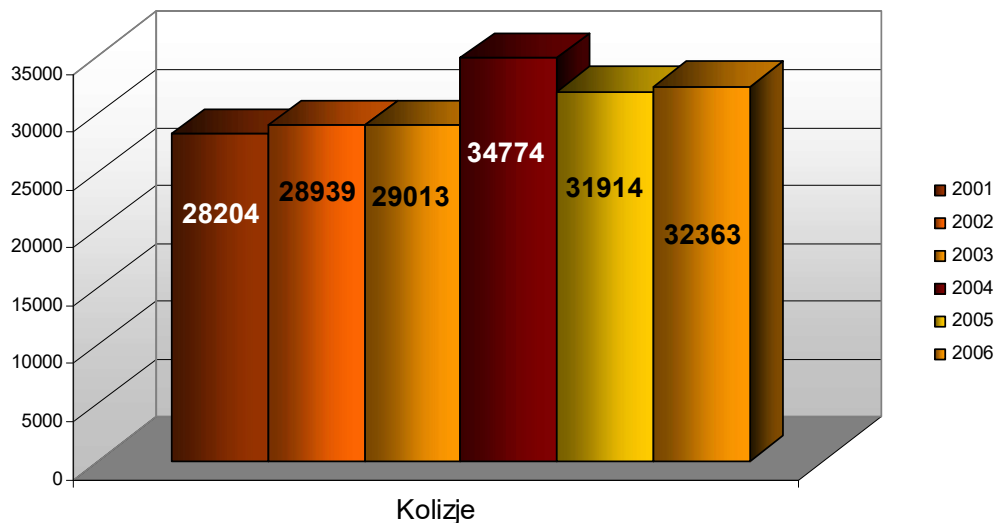


Z powyższego wykresu wynika utrzymująca się tendencja spadkowa na przestrzeni ostatnich 5 lat, z nieznacznym wzrostem w 2006 r..

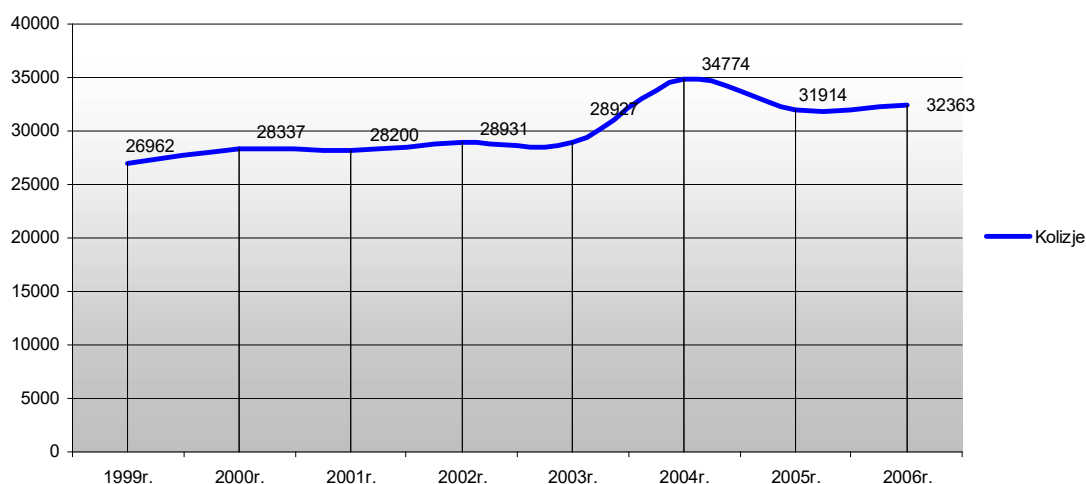


Zaznaczyć należy, że spadek liczby wypadków drogowych zaistniałych na terenie woj. wielkopolskiego utrzymuje się od 1999 r. tj. od roku utworzenia województwa.

Odmienne przedstawia się sytuacja w zakresie kolizji drogowych, bez ofiar w ludziach, gdzie zauważyć można utrzymującą się tendencję wzrostową.



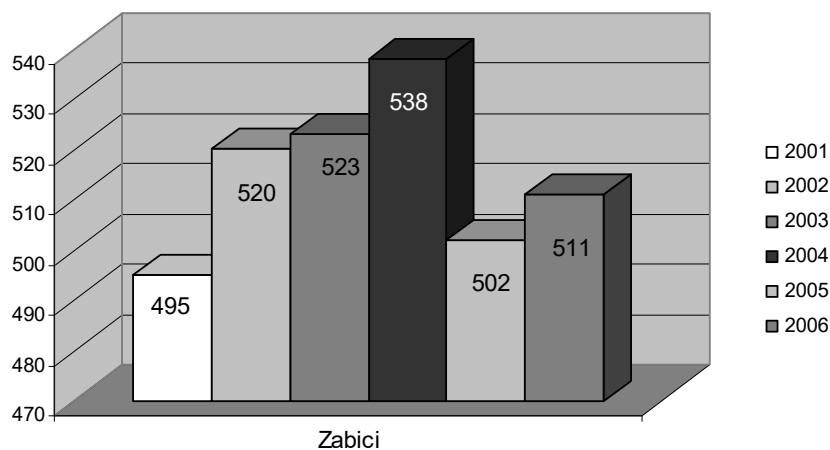
Kolizje na drogach Wielkopolski



Drugim elementem oceny są wypadki drogowe w wyniku, których jego uczestnicy ponieśli śmierć. W 2001 roku na drogach wielkopolski zginęło 495 osób, jest to poziom w sposób istotny przemawiający za koniecznością eliminowania zagrożeń drogowych. W roku 2001 nastąpił znaczny spadek ilości zabitych na drogach. Niestety, w kolejnych latach zauważalna jest tendencja wzrostowa ilości ofiar śmiertelnych. Punktem kulminacyjnym był rok 2004, kiedy to na drogach woj. wielkopolskiego w wypadkach drogowych zginęło 538 osób.

W roku 2006 nastąpił wzrost liczby zabitych w wypadkach drogowych o 9 osób tj. o 1,78 %. Zaznaczyć jednak należy, iż w dalszym ciągu liczba osób zabitych przewyższa poziom z roku 2001.

Utrzymująca się wysoka tendencja w stosunku do innych województw wymaga realizacji dalszych działań, które ograniczą ilość osób zabitych w wypadkach drogowych.

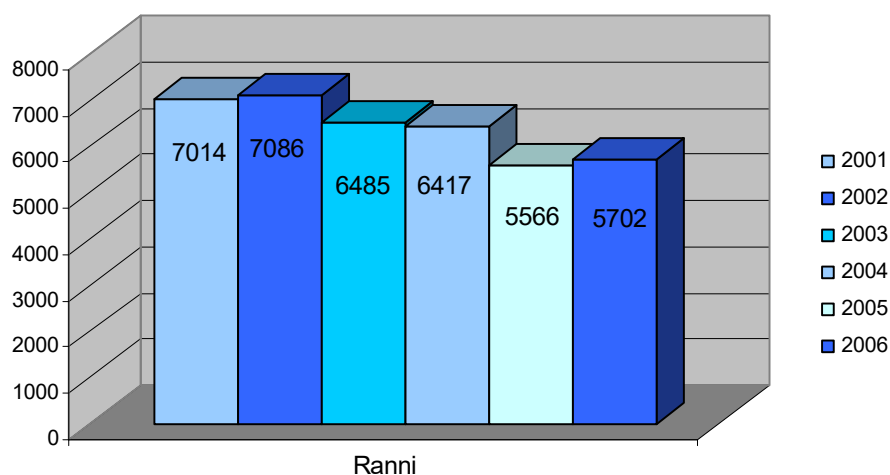


Analizując okres od roku 1999 zauważyć należy znaczny spadek liczby zabitych w 1999, oraz 2000 i 2001 r. Następnie liczba zabitych utrzymuje się na zbliżonym poziomie.

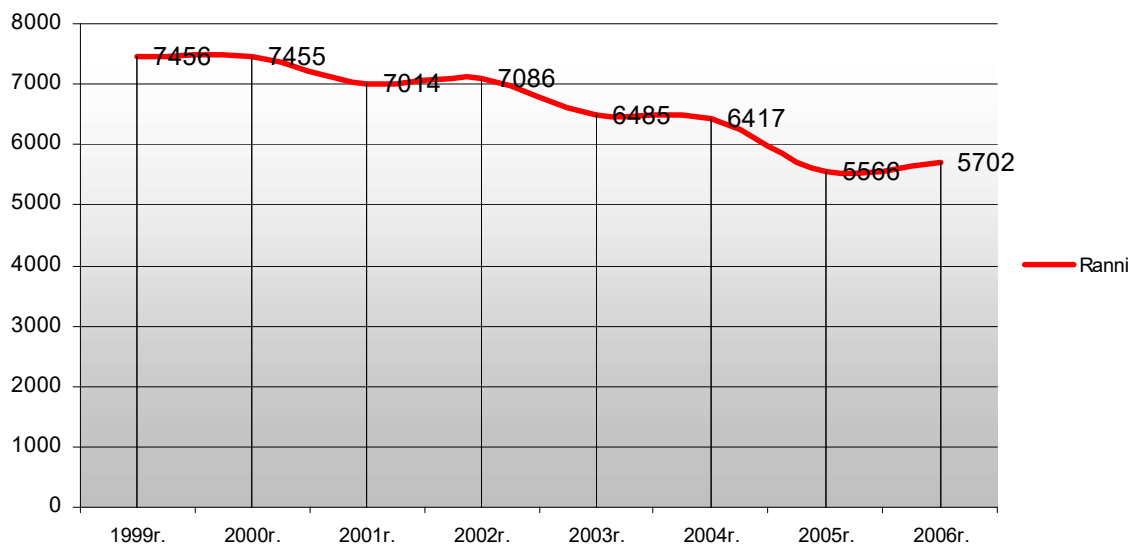


Liczba osób rannych w wypadkach drogowych, jest ściśle związana z liczbą wypadków, do których dochodzi na drogach woj. wielkopolskiego. Porównanie tych dwóch elementów

wskazuje na występującą zależność między ilością wypadków a ilością osób rannych, tzn. im mniej wypadków tym mniej ofiar rannych. Na przestrzeni ostatnich pięciu lat można zauważyć utrzymującą się stałą tendencję spadkową (z nieznacznym wahaniami w 2002 r. i 2006r.) ilości osób rannych w wypadkach drogowych. W 2006 r. w porównaniu do roku 2001 nastąpił spadek liczby osób rannych o 1312 tj. o 18, 71 %. Powyższe tendencje są bardzo wyraźnie widoczne na wykresie.



Ranni w wypadkach drogowych na drogach Wielkopolski



Tego typu tendencja spadkowa utrzymuje się od roku 1999.

Lata 2001 – 2006 zauważalne tendencje:

Negatywne:

- wzrost ilości osób zabitych w wypadkach drogowych (w roku 2001 i 2006)
- wzrost ilości osób rannych
- wzrost ilości wypadków
- wzrost ilości kolizji

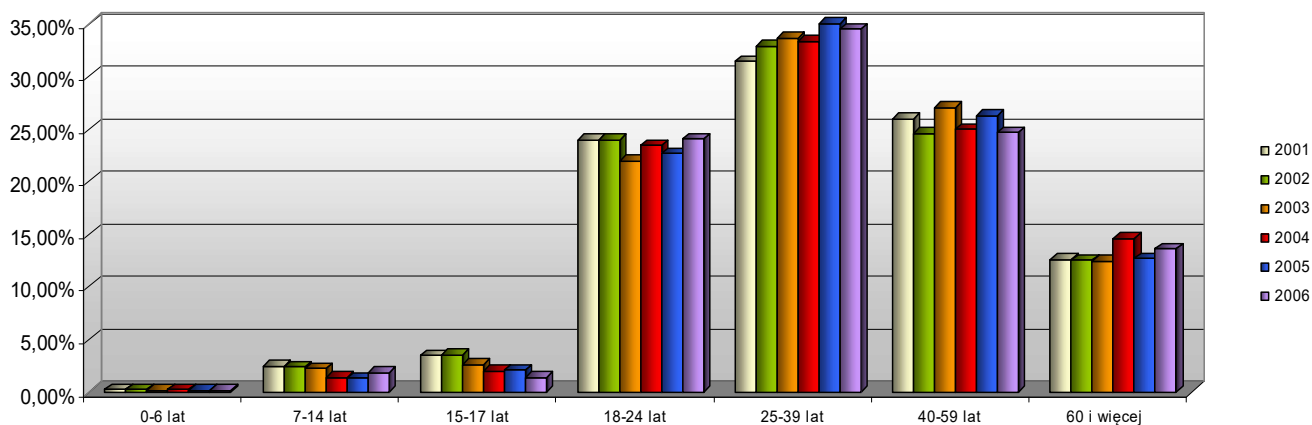
SPRAWCY ZDARZEŃ DROGOWYCH

KIERUJĄCY

Analiza sytuacji na drogach w latach 2001 - 2006 wykazuje, że głównymi sprawcami wypadków drogowych są kierujący pojazdami. Niewątpliwie negatywne zachowanie odnosi się do poszczególnych przedziałów wiekowych. Dla lepszego zobrazowania występujących tendencji, na wykresie przedstawiono procentowy udział sprawców wypadków drogowych z poszczególnych kategorii wiekowych w ogólnej liczbie wypadków spowodowanych przez kierujących.

kierujący sprawcy zdarzeń - wypadki							
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	9	108	153	1070	1401	1160	562
2002	10	110	161	1104	1518	1135	577
2003	7	97	112	957	1464	1175	543
2004	10	59	85	994	1416	1060	621
2005	7	47	76	835	1289	966	466
2006	5	66	49	884	1270	907	501
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	0,20%	2,42%	3,43%	23,97%	31,39%	25,99%	12,59%
2002	0,22%	2,38%	3,49%	23,92%	32,89%	24,59%	12,50%
2003	0,16%	2,23%	2,57%	21,97%	33,62%	26,98%	12,47%
2004	0,24%	1,39%	2,00%	23,42%	33,36%	24,97%	14,63%
2005	0,19%	1,28%	2,06%	22,65%	34,97%	26,21%	12,64%
2006	0,14%	1,79%	1,33%	24,01%	34,49%	24,63%	13,61%

kierujący sprawcy zdarzeń - wypadki



Dzieci w wieku do lat 17 – sprawcy to głównie rowerzyści i kierujący motorowerami. Pozostałe grupy wiekowe sprawców to głównie kierowcy samochodów osobowych i ciężarowych.

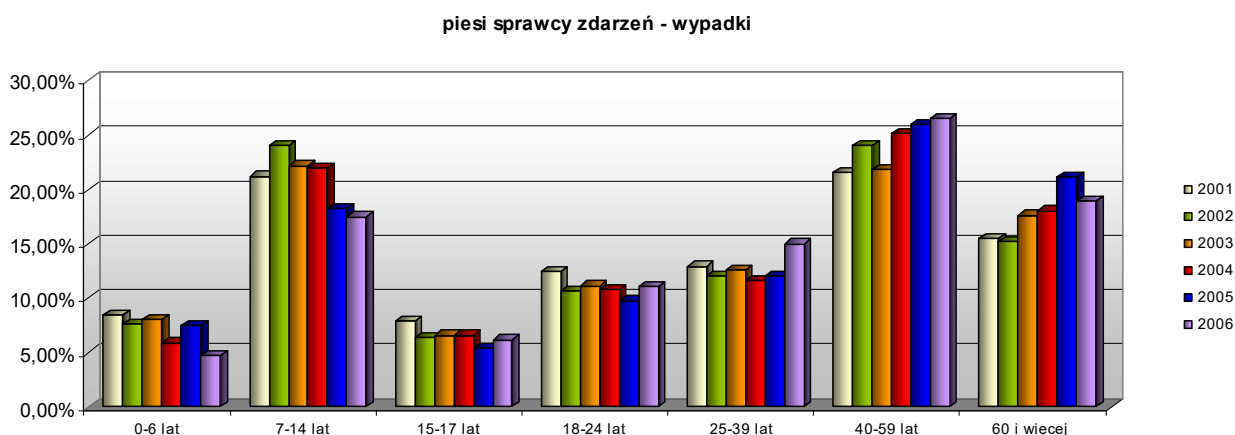
Analiza grup wiekowych wskazuje, że kierujący z przedziału do 17 lat nie powodują zbyt dużej ilości wypadków.

Sprawcami wypadków drogowych generalnie są kierujący pojazdami, przy czym biorąc pod uwagę badaną populację zauważyć należy niekorzystną tendencję w grupie wiekowej 18-24 lata. Biorąc bowiem pod uwagę tę grupę w porównaniu do innych badanych, to proporcjonalnie powodują oni najwięcej wypadków. Brak doświadczenia oraz rozwijana nadmierna prędkość skutkują właśnie takim stanem rzeczy. Szczegółowe dane obrazuje powyższa tabela. Niepokojące tendencje wzrostowe można zauważyć w przedziale wieku 18 – 24 lat i 60 i więcej.

PIESI

Piesi uczestnicy ruchu w mniejszym stopniu powodują zagrożenie, lecz najczęściej właśnie oni są w następstwie wypadków poszkodowani. Analiza wypadków pod kątem sprawstwa ze strony pieszych wskazuje jako grupę najbardziej zagrożoną dzieci w przedziale 7-14 lat oraz osoby dorosłe z przedziału 40-59 lat. O ile dzieci do lat 14 są najczęściej sprawcami z powodu braku doświadczenia i niskiego poziomu wiedzy, to osoby powyżej lat 40 powodują zagrożenie w wyniku lekceważenia przepisów oraz poruszaniu się po drogach po użyciu alkoholu. W analizowanym obszarze pozytywnie ocenić należy tendencję spadkową udziału pieszych sprawców w wypadkach drogowych. Ten stan rzeczy potwierdza poniższy wykres.

piesi sprawcy zdarzeń - wypadki							
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	74	185	69	109	113	188	135
2002	60	189	50	84	95	189	120
2003	51	141	42	71	80	139	112
2004	35	130	39	64	69	149	107
2005	36	88	26	47	58	125	102
2006	23	85	30	54	73	129	92
piesi sprawcy zdarzeń - wypadki							
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	8,48%	21,19%	7,90%	12,49%	12,94%	21,53%	15,46%
2002	7,62%	24,02%	6,35%	10,67%	12,07%	24,02%	15,25%
2003	8,02%	22,17%	6,60%	11,16%	12,58%	21,86%	17,61%
2004	5,90%	21,92%	6,58%	10,79%	11,64%	25,13%	18,04%
2005	7,47%	18,26%	5,39%	9,75%	12,03%	25,93%	21,16%
2006	4,73%	17,49%	6,17%	11,11%	15,02%	26,54%	18,93%



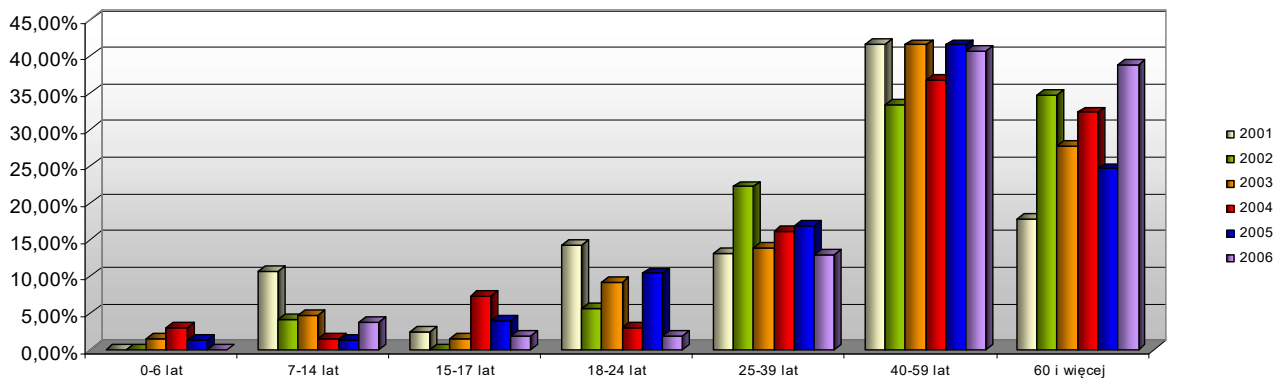
Zaznaczyć należy, że w 2006 r. nastąpił wzrost udziału osób z przedziałów wiekowych „15-17 lat”, „18-24 lat”, „25-39 lat” oraz „40 – 59 lat” jako pieszych sprawców wypadków drogowych. Odwrotną tendencję można zauważyć w grupach wiekowych „0-5”; „7-14”; „60 i więcej”. Ta sytuacja może wskazywać na prawidłowo przyjęty kierunek – prowadzenia szerokiej działalności profilaktycznej wśród dzieci i młodzieży.

Piesi jako niechronieni uczestnicy ruchu drogowego wymagają szczególnej ochrony na drodze. Pamiętać należy jednak, że w wielu przypadkach będąc uczestnikami ruchu powodują oni wypadki, w wyniku, których ponoszą śmierć lub zostają ranni. Analiza danych dotyczących pieszych sprawców - zabitych w wyniku wypadku wskazuje, że dzieci i młodzież generalnie nie są populacją o większym zagrożeniu. Znacznie gorzej jest w tym zakresie w odniesieniu do osób o dużym doświadczeniu z grupy statystycznej „40-59 lat” oraz „60 i więcej”. W tych grupach bowiem kumuluje się największe zagrożenie. Jako sprawcy zdarzenia giną oni najczęściej. Szczegółowo obrazuje to zagadnienie poniższe zestawienie:

piesi sprawcy zdarzeń - zabici							
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	0	9	2	12	11	35	15
2002	0	3	0	4	16	24	25
2003	1	3	1	6	9	27	18
2004	2	1	5	2	11	25	22
2005	1	1	3	8	13	32	19
2006	0	2	1	1	7	22	21

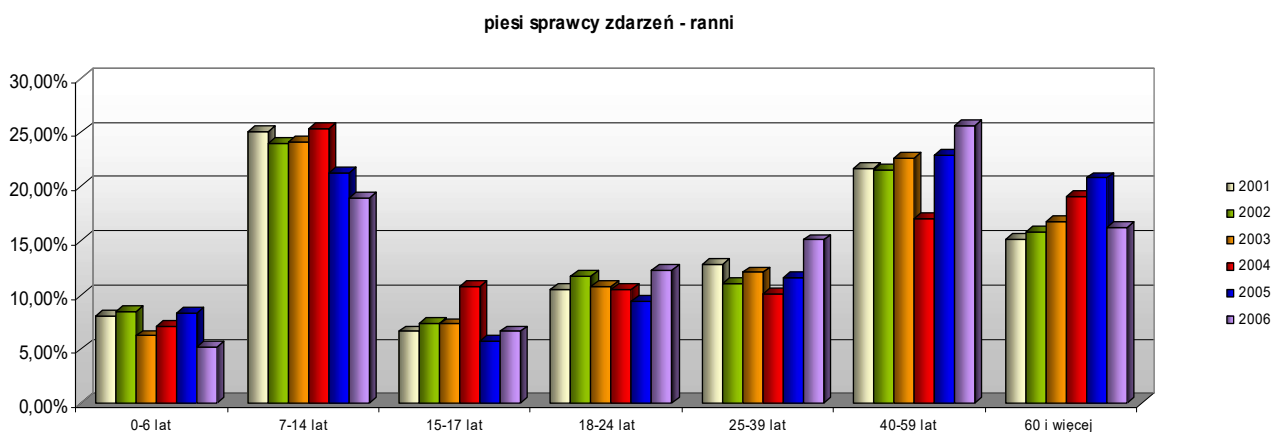
piesi sprawcy zdarzeń - zabici							
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	0,00%	10,71%	2,38%	14,29%	13,10%	41,67%	17,86%
2002	0,00%	4,17%	0,00%	5,56%	22,22%	33,33%	34,72%
2003	1,54%	4,62%	1,54%	9,23%	13,85%	41,54%	27,69%
2004	2,94%	1,47%	7,35%	2,94%	16,18%	36,76%	32,35%
2005	1,30%	1,30%	3,90%	10,39%	16,88%	41,56%	24,68%
2006	0,00%	3,70%	1,85%	1,85%	12,96%	40,74%	38,89%

piesi sprawcy zdarzeń - zabici



Piesi będący sprawcami zdarzeń, w wyniku których odnoszą obrażenia ciała to następny istotny obszar oceny odnoszący się do bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Rozkład zagrożenia grup wiekowych jest nieco inny, niż poprzednio ocenianych. W opisywanej sytuacji ryzyko odniesienia ran przez pieszych - sprawców wypadków rozkłada się bardzo różnie, choć generalnie wskazać należy na dzieci z przedziału 7-14 lat, a więc z etapu edukacji szkolnej. Drugą taką grupą są osoby o dużym doświadczeniu tj. z roczników 40-59, a także 60 i więcej lat życia, co obrazuje poniższe zestawienie.

piesi sprawcy zdarzeń - ranni							
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	60	186	49	78	95	160	112
2002	51	144	44	70	66	129	95
2003	34	132	40	59	66	124	92
2004	35	125	53	52	50	84	94
2005	36	92	25	41	50	99	90
2006	23	83	29	54	66	112	71
piesi sprawcy zdarzeń - ranni							
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	8,11%	25,14%	6,62%	10,54%	12,84%	21,62%	15,14%
2002	8,51%	24,04%	7,35%	11,69%	11,02%	21,54%	15,86%
2003	6,22%	24,13%	7,31%	10,79%	12,07%	22,67%	16,82%
2004	7,10%	25,35%	10,75%	10,55%	10,14%	17,04%	19,07%
2005	8,31%	21,25%	5,77%	9,47%	11,55%	22,86%	20,79%
2006	5,25%	18,95%	6,62%	12,33%	15,07%	25,57%	16,21%



Podsumowując problematykę sprawców zdarzeń, którzy odnieśli obrażenia lub w ich wyniku zginęli wskazać należy na wyraźne trendy i obszary którymi należy się zająć w ramach działań profilaktycznych. Piesi generalnie powodowali wypadki z powodu nagłego wejścia przed

jadący pojazd. Inne przyczyny, które zasługują na uwagę odnoszą się w szczególności do wejścia zza pojazdu, przebiegania przez jezdnię lub przejścia w miejscu niedozwolonym, przy czym te ostatnie trzy przyczyny nie spowodowały tylu zdarzeń co wejście przed jadący pojazd.

Tendencje

Negatywne:

- kierujący powodujący największe zagrożenie na drogach to osoby z przedziału wieku 18-39 lat
- piesi najczęściej powodujący zdarzenia drogowe pochodzą z grup wiekowych: 7-14 lat i 40-59 lat
- wśród pieszych z populacji powyżej 40 lat życia najczęściej w następstwie wypadków dochodzi do zgonu, rany natomiast odnoszą piesi z grupy wiekowej 7-14 lat oraz 40-59 lat.

Pozytywne:

- widoczny spadek liczby wypadków drogowych w latach 2001 – 2006 spowodowanych przez pieszych uczestników ruchu drogowego z grup wiekowych do 14 lat. Wskazuje to na prawidłowość przyjętych kierunków działań profilaktycznych.

OFIARY WYPADKÓW DROGOWYCH

Ze społecznego punktu widzenia ofiary wypadków są najważniejszym wyznacznikiem stanu bezpieczeństwa na drogach. Taki stan rzeczy wynika bezpośrednio z kosztów jakie społeczeństwo ponosi na rzecz kształcenia, zatrudnienia a także późniejszego leczenia ofiary wypadku drogowego. Dlatego też niezbędnym jest podejmowanie działań ograniczających ich ilość.

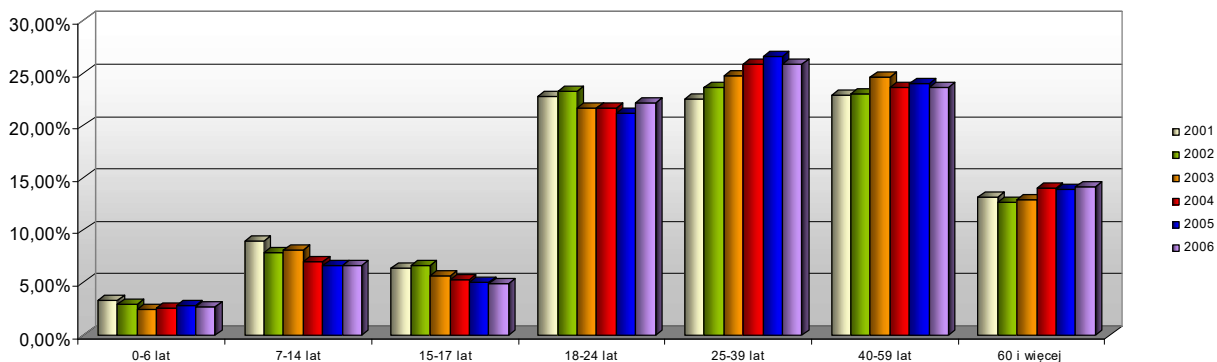
Wielkopolska jest jednym z województw najbardziej zagrożonych wypadkami drogowymi, a co za tym idzie skutkami w postaci osób zabitych i rannych. Taki stan rzeczy w odniesieniu do całego kraju obrazuje zestawienie w pierwszej części opracowania.

Oceniając poszczególne grupy wiekowe istotnym jest zwrócenie uwagi na to, że największe ryzyko „stania się” ofiarą wypadku odnosi się do ludzi młodych z przedziału wiekowego 18-24 lata. Tam bowiem w ostatnim tylko 2006 roku (średnio z poszczególnych 7 roczników) 197 osoby były ofiarami wypadków drogowych, przy czym dla przykładu w grupie 15-17 lat (3 roczniki) wskaźnik ten wyniósł średnio 100 a w grupie 25-39 lat (15 roczników) 108 osób-ofiar wypadków drogowych.

Analizując ofiarochłonność wypadków drogowych na przestrzeni ostatnich pięciu lat w poszczególnych kategoriach wiekowych sytuacja przedstawia się następująco:

ofiary wypadków							
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	242	673	477	1711	1694	1722	990
2002	225	595	506	1771	1794	1750	965
2003	170	563	392	1520	1735	1725	903
2004	172	485	369	1506	1800	1645	978
2005	171	398	301	1286	1616	1454	843
2006	168	414	301	1376	1613	1473	878
ofiary wypadków							
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	3,22%	8,96%	6,35%	22,79%	22,56%	22,93%	13,18%
2002	2,96%	7,82%	6,65%	23,28%	23,59%	23,01%	12,69%
2003	2,43%	8,03%	5,59%	21,69%	24,76%	24,61%	12,89%
2004	2,47%	6,97%	5,31%	21,65%	25,88%	23,65%	14,06%
2005	2,82%	6,56%	4,96%	21,19%	26,63%	23,96%	13,89%
2006	2,70%	6,65%	4,84%	22,11%	25,92%	23,67%	14,11%

ofiary wypadków



Wśród dzieci do sześciu lat zauważalny jest spadek zagrożenia na przestrzeni lat 2001 – 2003, potem następuje nieznaczny wzrost udziału procentowego w stosunku do ogółu ofiar wypadków drogowych. Ta grupa wiekowa w całej populacji jest również najmniej zagrożona wypadkowością (średnio ok. 2,7 % ogółu ofiar).

Charakterystyczną jest grupa 15-17 lat, gdyż jest najmniejszą rocznikowo populacją badanych, natomiast proporcjonalna ilość ofiar jest znaczna. Podobnie przedstawia się sytuacja w przedziale wiekowym 18-24 lat, gdzie populacja ta obciążona jest znaczną ofiaro-chłonnością.

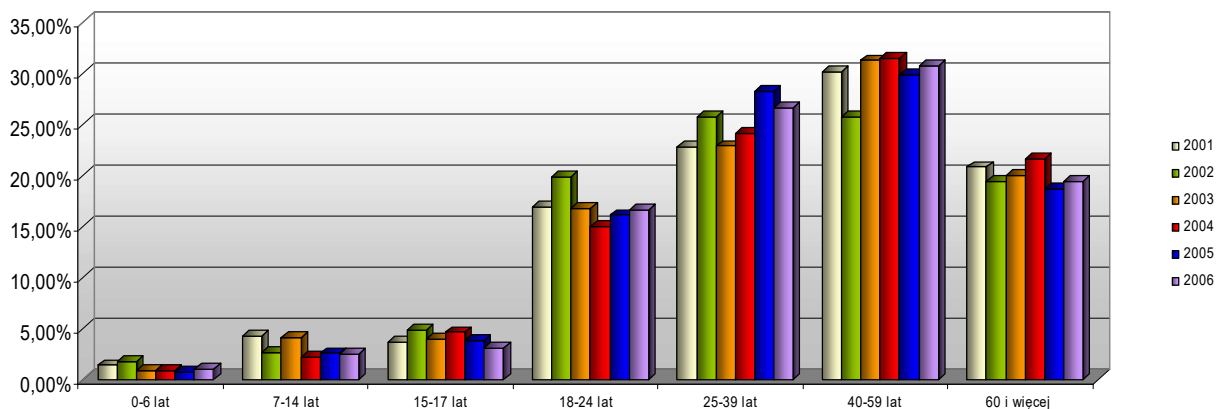
Jak wynika z zestawienia osoby w wieku 15-24 lata, które „wchodzą” w okres interesowania się motoryzacją są ofiarami ok. 1/3 wypadków drogowych. Taki stan rzeczy obliuguje do podjęcia znacznych działań edukacyjnych umożliwiających ograniczenie zagrożeń wśród ludzi młodych.

Badając populację zabitych w wypadkach drogowych potwierdzić należy, że poziom zagrożeń przeniósł się na przedziały wiekowe 40-59 lat (ok.31% ogółu zabitych) oraz 60 i więcej lat (ok.19% ogółu zabitych). Nie bez znaczenia są grupy wiekowe 15-24 lat (ok.20% zabitych). Taki punkt widzenia potwierdzają poniższe dane.

zabici w wypadkach drogowych							
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	7	21	18	84	113	149	103
2002	9	14	25	103	134	134	101
2003	5	22	21	88	120	164	105
2004	5	12	25	81	130	169	116
2005	4	13	19	81	142	150	94
2006	5	13	16	85	136	157	99

zabici w wypadkach drogowych							
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	1,41%	4,24%	3,64%	16,97%	22,83%	30,10%	20,81%
2002	1,73%	2,69%	4,81%	19,81%	25,77%	25,77%	19,42%
2003	0,95%	4,19%	4,00%	16,76%	22,86%	31,24%	20,00%
2004	0,93%	2,23%	4,65%	15,06%	24,16%	31,41%	21,56%
2005	0,80%	2,58%	3,78%	16,10%	28,23%	29,82%	18,69%
2006	0,98%	2,54%	3,13%	16,63%	26,61%	30,72%	19,37%

zabici w wypadkach drogowych

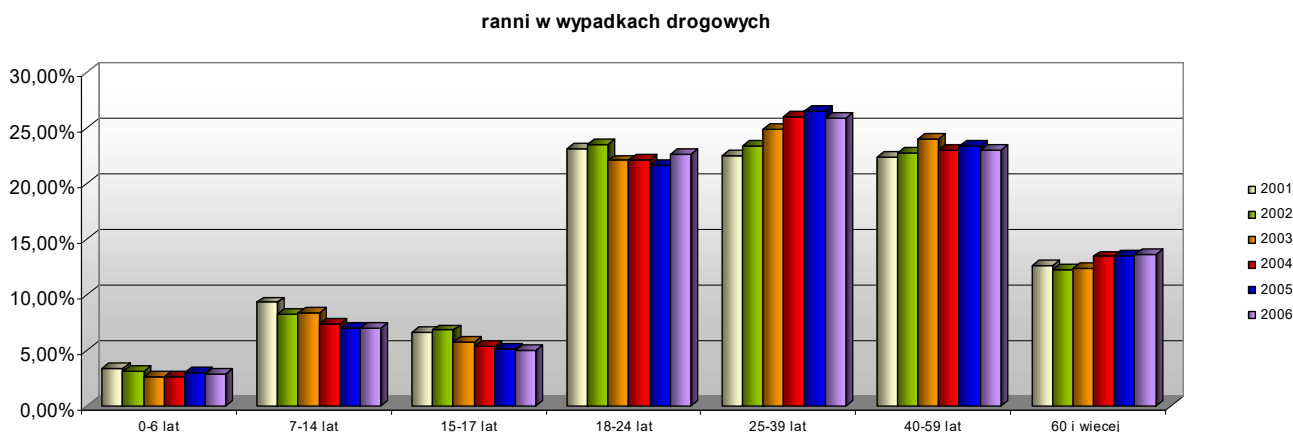


W odniesieniu do przedstawionych tendencji zauważyć należy małą ilość osób zabitych w wieku do 17 lat oraz generalnie pozytywne tendencje pomiędzy 2001 a 2005 rokiem, a więc skrajnymi w analizie. Nie dotyczy to grupy wiekowej z przedziału 25 – 39 lat, 40-59 oraz 60 i więcej gdzie występuje tendencja wzrostowa .

Problematyka rannych w wypadkach drogowych, to niewątpliwie zauważalne spadkowe tendencje w rocznikach do 17 lat. W rocznikach 18-24 lat, zauważalna jest tendencja wzrostowa. Niepokojącym jest utrzymywanie się wysokiej liczby osób starszych, którzy odnieśli rany w wypadkach drogowych.

Biorąc pod uwagę proporcjonalność roczników objętych oceną również w sposób wyraźny wyodrębnia się przedział osób w wieku 18-24 lat. Osoby te znacznie częściej odnoszą rany, niż z pozostałych populacji. Stan ten przedstawia zamieszczona tabela. Zwrócić jednak należy w niej uwagę na rozpiętość roczników ujętych w poszczególnej populacji.

ranni w wypadkach drogowych							
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	235	652	459	1627	1581	1573	887
2002	216	581	481	1668	1660	1616	864
2003	165	541	371	1432	1615	1561	798
2004	167	473	344	1425	1670	1476	862
2005	167	385	282	1205	1474	1304	749
2006	163	401	285	1291	1477	1316	779
ranni w wypadkach drogowych							
	0-6 lat	7-14 lat	15-17 lat	18-24 lat	25-39 lat	40-59 lat	60 i więcej
2001	3,35%	9,30%	6,54%	23,20%	22,54%	22,43%	12,65%
2002	3,05%	8,20%	6,79%	23,54%	23,43%	22,81%	12,19%
2003	2,55%	8,34%	5,72%	22,09%	24,91%	24,08%	12,31%
2004	2,60%	7,37%	5,36%	22,21%	26,02%	23,00%	13,43%
2005	3,00%	6,92%	5,07%	21,65%	26,48%	23,43%	13,46%
2006	2,85%	7,02%	4,99%	22,60%	25,86%	23,04%	13,64%



Tendencje

Negatywne:

- największa ilość ofiar wypadków w rocznikach z przedziału wiekowego 25-39 lata
- największa tendencja wzrostowa ofiar wypadków drogowych w grupie wieku 18 – 24 lat
- najwięcej zabitych ofiar wypadków drogowych pochodzi z przedziału rocznikowego 40-59 lat

Pozytywne:

- znikoma ilość ofiar wypadków drogowych w przedziale 0-6 lat
- utrzymująca się tendencja spadkowa ilości ofiar w przedziale wieku 7 -17 lat.

PRZYCZYNY ZDARZEŃ DROGOWYCH

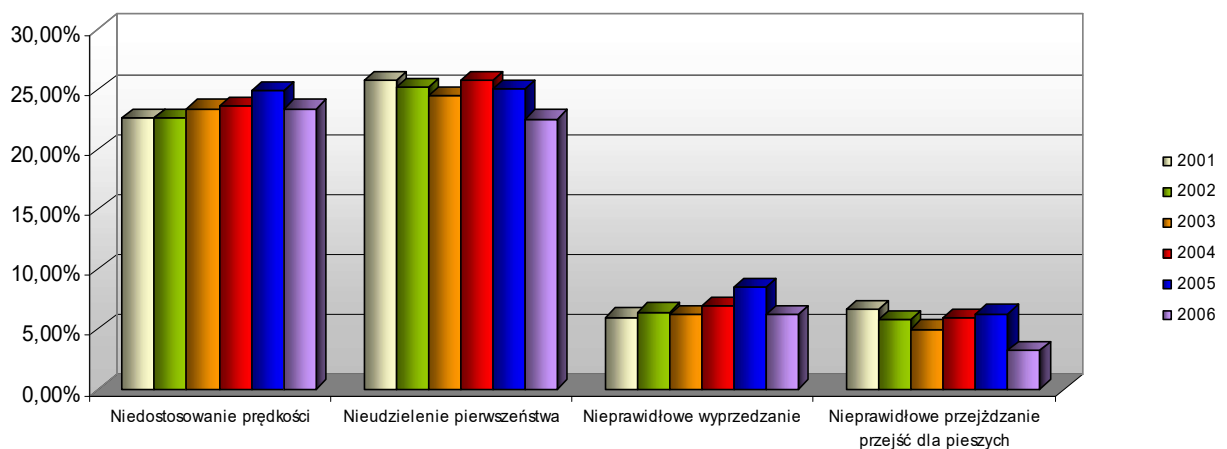
Na zdarzenia drogowe główny wpływ ma zachowanie się jego uczestników, natomiast jako dodatkowe uznać należy czynniki niezależne bezpośrednio od jego uczestników, w tym m.in. stan drogi lub stan techniczny pojazdów.

Do głównych przyczyn wypadków z winy kierującego zaliczyć należy nie udzielenie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe wyprzedzanie oraz nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych. Wśród wymienionych przyczyn wypadków wszystkie (za wyjątkiem nie udzielenia pierwszeństwa przejazdu) wykazują tendencję wzrostową.

Przyczyny zdarzeń z winy kierującego - wypadki				
	Niedostosowanie prędkości	Nieudzielenie pierwszeństwa	Nieprawidłowe wyprzedzanie	Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych
2001	1214	1382	322	354
2002	1218	1350	345	313
2003	1186	1242	312	253
2004	1164	1265	343	293
2005	1062	1072	362	268
2006	1053	1015	279	144

Przyczyny zdarzeń z winy kierującego - wypadki				
	Niedostosowanie prędkości	Nieudzielenie pierwszeństwa	Nieprawidłowe wyprzedzanie	Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych
2001	22,63%	25,76%	6,00%	6,60%
2002	22,69%	25,15%	6,43%	5,83%
2003	23,43%	24,54%	6,16%	5,00%
2004	23,70%	25,75%	6,98%	5,96%
2005	24,89%	25,12%	8,48%	6,28%
2006	23,43%	22,58%	6,21%	3,20%

Przyczyny zdarzeń z winy kierującego - wypadki

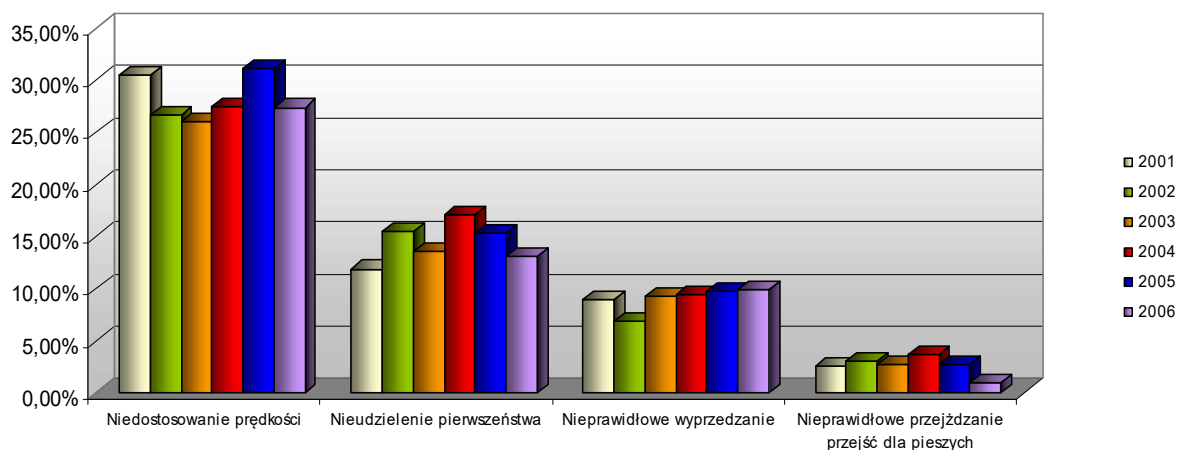


Nieco odmiennie przedstawiają się przyczyny zdarzeń z winy kierującego w następstwie których doszło do zgonu ofiary. Główną przyczyną wyróżniającą się w sposób szczególny to prędkość (w 2006 r. tj. 27,40%) osób ginących każdego roku na drogach wielkopolski. W ocenianej grupie przyczyn wypadków jedynie w sytuacjach nieprawidłowego wyprzedzania można zauważyć stabilną tendencję. Trzy pozostałe grupy wymienione poniżej w tabeli wykazują tendencje spadkowe.

Przyczyny zdarzeń z winy kierującego - zabici				
	Niedostosowanie prędkości	Nieudzielenie pierwszeństwa	Nieprawidłowe wyprzedzanie	Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych
2001	151	59	44	13
2002	139	81	36	16
2003	137	71	49	14
2004	149	93	51	20
2005	157	77	49	14
2006	140	67	51	5

Przyczyny zdarzeń z winy kierującego - zabici				
	Niedostosowanie prędkości	Nieudzielenie pierwszeństwa	Nieprawidłowe wyprzedzanie	Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych
2001	30,51%	11,92%	8,89%	2,63%
2002	26,68%	15,55%	6,91%	3,07%
2003	26,10%	13,52%	9,33%	2,67%
2004	27,44%	17,13%	9,39%	3,68%
2005	31,21%	15,31%	9,74%	2,78%
2006	27,40%	13,11%	9,98%	0,98%

Przyczyny zdarzeń z winy kierującego - zabici

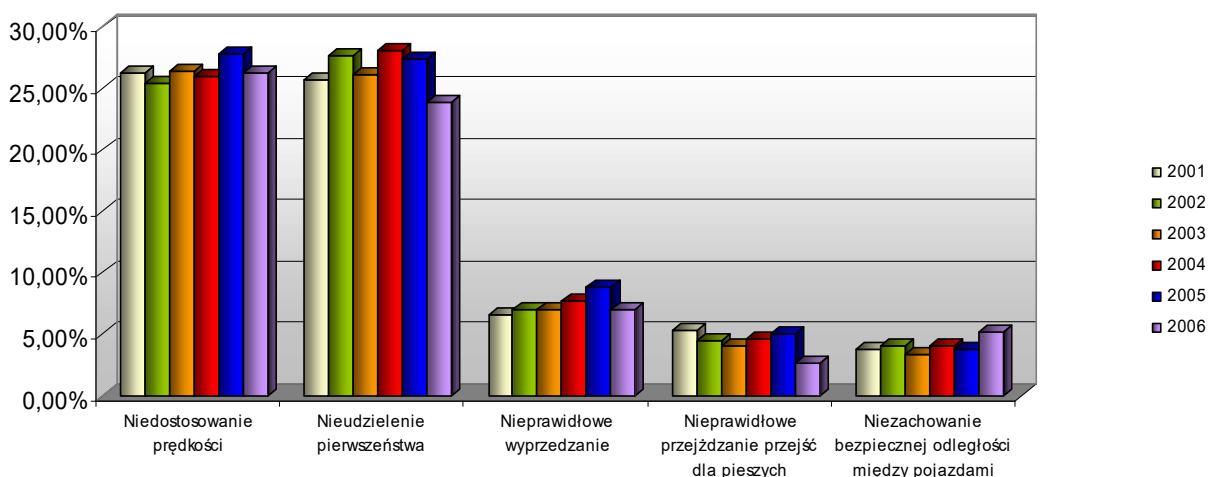


Uczestnicy wypadków drogowych odnoszą obrażenia ciała najczęściej z powodu dwóch głównych przyczyn, tj. prędkości oraz nie udzielenia pierwszeństwa przejazdu. W trendach odnoszące się do głównych przyczyn wypadków z rannymi zauważalna jest tendencja spadkowa jedynie w zakresie niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami zauważyć można tendencję wzrostową.

Przyczyny zdarzeń z winy kierującego - ranni					
	Niedostosowanie prędkości	Nieudzielenie pierwszeństwa	Nieprawidłowe wyprzedzanie	Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych	Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami
2001	1837	1805	460	368	263
2002	1802	1963	494	319	287
2003	1716	1695	455	261	216
2004	1668	1807	496	298	261
2005	1549	1521	493	277	208
2006	1494	1360	396	153	294

Przyczyny zdarzeń z winy kierującego - ranni					
	Niedostosowanie prędkości	Nieudzielenie pierwszeństwa	Nieprawidłowe wyprzedzanie	Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych	Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami
2001	26,19%	25,74%	6,56%	5,25%	3,75%
2002	25,43%	27,71%	6,97%	4,50%	4,05%
2003	26,44%	26,11%	7,01%	4,02%	3,33%
2004	25,93%	28,09%	7,71%	4,63%	4,06%
2005	27,83%	27,33%	8,86%	4,98%	3,74%
2006	26,20%	23,85%	6,94%	2,68%	5,16%

Przyczyny zdarzeń z winy kierującego - ranni

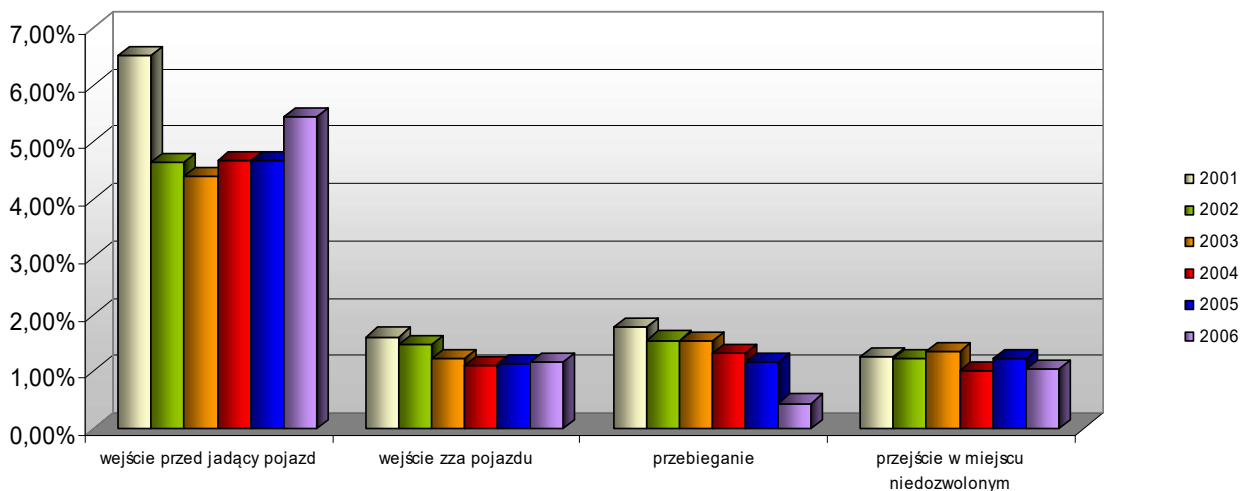


PIESI

Piesi niechronieni uczestnicy ruchu drogowego w dużej mierze mają wpływ na stan bezpieczeństwa na drogach. Są oni bowiem sprawcami różnego rodzaju wypadków lub też poszkodowanymi w ich następstwie. W ruchu na drogach najczęściej powodują wypadki wychodząc przed nadjeżdżający pojazd. W takich sytuacjach to oni odnoszą obrażenia, niejednokrotnie skutkujące śmiercią. Problem zachowań pieszych jest o tyle istotny w profilaktyce, gdyż ich świadomość prawna wynikająca z zasad przepisów ruchu drogowego jest znacznie mniejsza niż kierujących pojazdami. Taki stan rzeczy powodują niżej wymienione nieprawidłowe zachowania pieszych, przy czym zaznaczyć należy, że zauważalna jest tendencja spadkowa w prawie wszystkich kategoriach przyczyn.

Przyczyny zdarzeń z winy pieszego - wypadki				
	wejście przed jadący pojazd	wejście zza pojazdu	przebieganie	przejście w miejscu niedozwolonym
2001	349	86	95	67
2002	250	79	83	66
2003	223	62	77	68
2004	230	54	65	50
2005	200	48	50	52
2006	245	52	20	47
Przyczyny zdarzeń z winy pieszego - wypadki				
	wejście przed jadący pojazd	wejście zza pojazdu	przebieganie	przejście w miejscu niedozwolonym
2001	6,51%	1,60%	1,77%	1,25%
2002	4,66%	1,47%	1,55%	1,23%
2003	4,41%	1,23%	1,52%	1,34%
2004	4,68%	1,10%	1,32%	1,02%
2005	4,69%	1,12%	1,17%	1,22%
2006	5,45%	1,16%	0,44%	1,05%

przyczyny zdarzeń z winy pieszego - wypadki

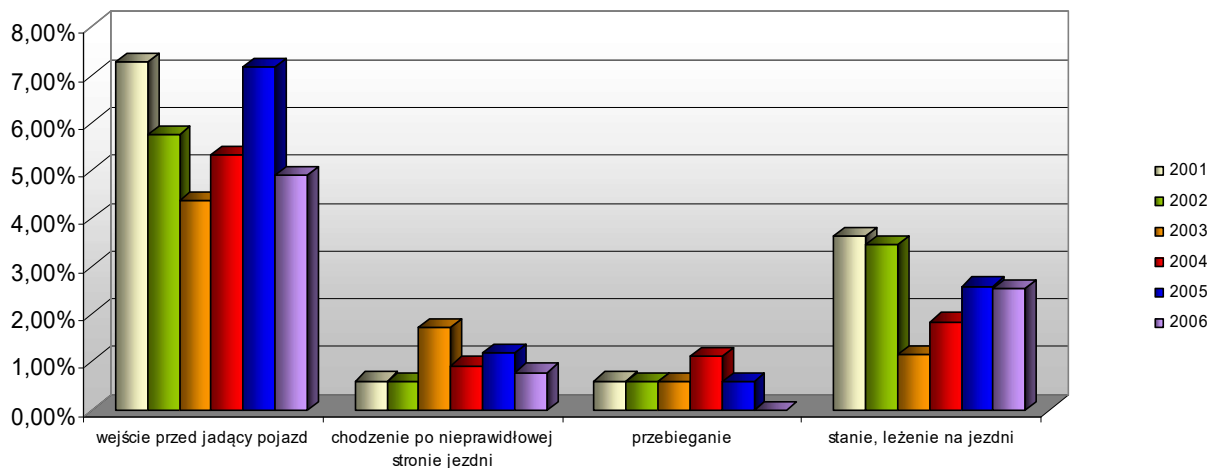


Zabici w wyniku zdarzeń z winy pieszych – ich przyczyny, odmiennie kształtują się niż przyczyny wypadków ogółem powodowanych przez analizowaną grupę uczestników ruchu. Wśród przyczyn dodatkowo wskazać należy chodzenie po nieprawidłowej stronie jezdni oraz stanie (leżenie) na jezdni. Wśród opisywanych przyczyn w tabeli zamieszczonej poniżej, zauważyć należy spadek ilości zabitych w 2006 roku, odnoszący się do ilości zabitych w następstwie wejścia przed jadący pojazd, chodzenia po nieprawidłowej stronie jezdni i przebiegania przez jezdnię. W miarę stabilna tendencja występuje w obszarze zdarzeń gdzie przyczyną, było przebieganie przez jezdnię lub stanie lub leżenie na jezdni.

Przyczyny zdarzeń z winy pieszego - zabici				
	wejście przed jadący pojazd	chodzenie po nieprawidłowej stronie jezdni	przebieganie	stanie, leżenie na jezdni
2001	36	3	3	18
2002	30	3	3	18
2003	23	9	3	6
2004	29	5	6	10
2005	36	6	3	13
2006	25	4	0	13

Przyczyny zdarzeń z winy pieszego - zabici				
	wejście przed jadący pojazd	chodzenie po nieprawidłowej stronie jezdni	przebieganie	stanie, leżenie na jezdni
2001	7,27%	0,61%	0,61%	3,64%
2002	5,76%	0,58%	0,58%	3,45%
2003	4,38%	1,71%	0,57%	1,14%
2004	5,34%	0,92%	1,10%	1,84%
2005	7,16%	1,19%	0,60%	2,58%
2006	4,89%	0,78%	0,00%	2,54%

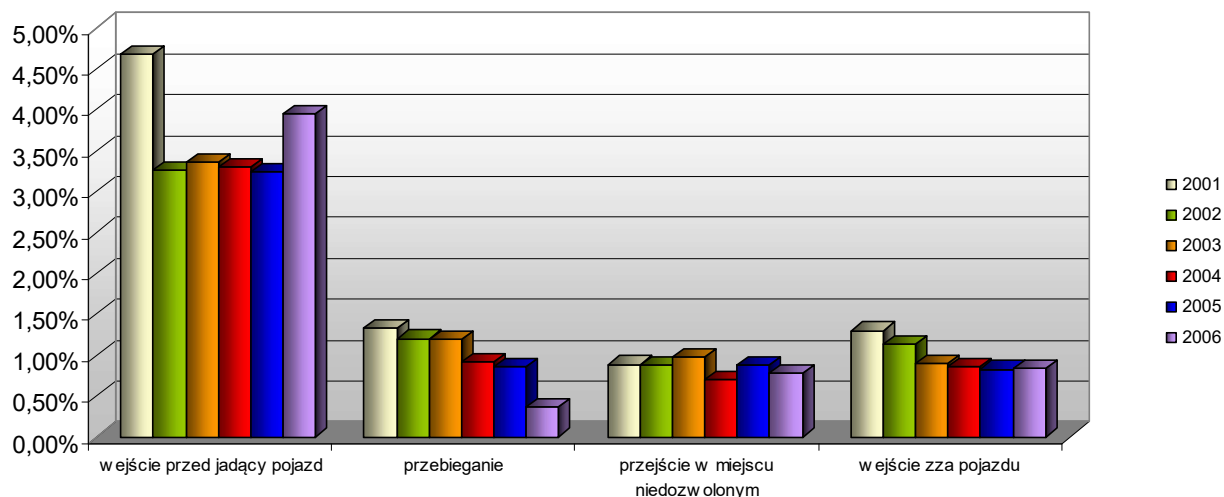
przyczyny zdarzeń z winy pieszego - zabici



W odniesieniu do wypadków, gdzie z winy pieszego ranne zostały osoby podobnie jak w poprzednim zagadnieniu, podstawowe przyczyny to wejście przed jadący pojazd, gdzie zanotowano wzrost osób rannych w 2006. Przebieganie, przejście w miejscu niedozwolonym czy też wejście z za pojazdu również stanowi nieznacznie mniejszy problem. Tu również odnotowywana jest tendencja spadkowa we wszystkich ocenianych przyczynach. Problem ten przedstawia się następująco:

Przyczyny zdarzeń z winy pieszego - ranni				
	wejście przed jadący pojazd	przebieganie	przejście w miejscu niedozwolonym	wejście z za pojazdu
2001	328	93	62	91
2002	231	85	62	80
2003	218	77	63	58
2004	212	59	45	55
2005	180	48	49	46
2006	225	21	44	48
Przyczyny zdarzeń z winy pieszego - ranni				
	wejście przed jadący pojazd	przebieganie	przejście w miejscu niedozwolonym	wejście z za pojazdu
2001	4,68%	1,33%	0,88%	1,30%
2002	3,26%	1,20%	0,88%	1,13%
2003	3,36%	1,19%	0,97%	0,89%
2004	3,30%	0,92%	0,70%	0,86%
2005	3,23%	0,86%	0,88%	0,83%
2006	3,95%	0,37%	0,77%	0,84%

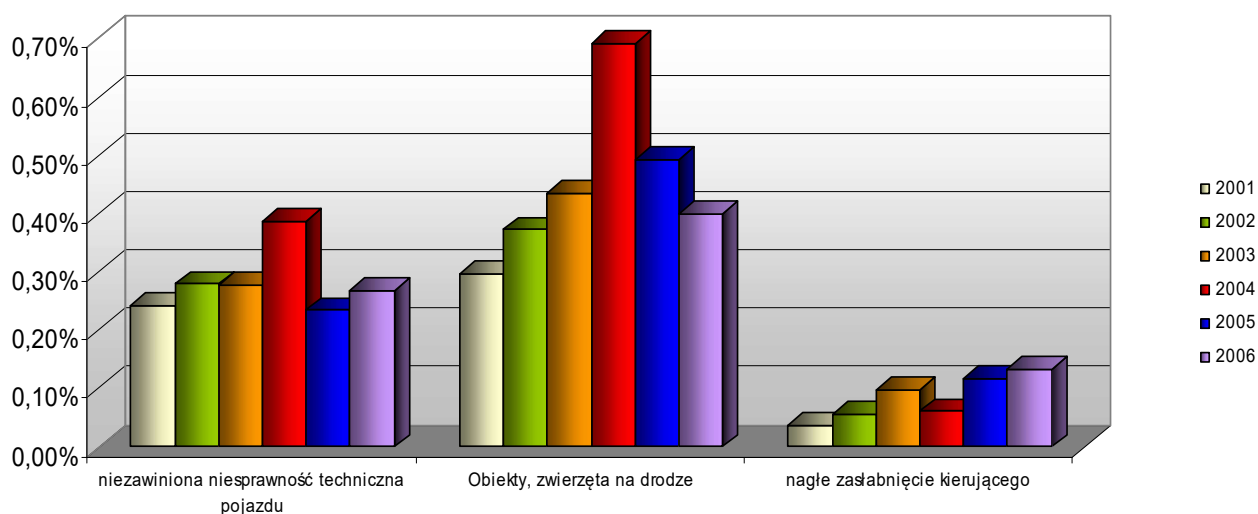
przyczyny zdarzeń z winy pieszego - ranni



Zdarzenie drogowe nie jest jedynie skutkiem zachowania się ludzi. Na taką sytuację wpływ mają m.in. zwierzęta, stan techniczny pojazdów czy też nawierzchnia drogi. Wpływ wymienionych, jak również innych czynników jest różny, w zależności od charakteru zdarzenia. W zakresie wypadków drogowych zauważyć należy, że głównymi przyczynami wcześniej nie wymienionymi są w szczególności niezawiniona niesprawność techniczna pojazdu, obiekty (zwierzęta) na drodze oraz nagle zasłabnięcie kierującego. Sytuacja w wymienionym zakresie w latach 2001 - 2006 przedstawiała się następująco:

Przyczyny zdarzeń na drodze - wypadki			
	niezawiniona niesprawność techniczna pojazdu	Obiekty, zwierzęta na drodze	nagle zasłabnięcie kierującego
2001	13	16	2
2002	15	20	3
2003	14	22	5
2004	19	34	3
2005	10	21	5
2006	12	18	6
Przyczyny zdarzeń na drodze - wypadki			
	niezawiniona niesprawność techniczna pojazdu	Obiekty, zwierzęta na drodze	nagle zasłabnięcie kierującego
2001	0,24%	0,30%	0,04%
2002	0,28%	0,37%	0,06%
2003	0,28%	0,43%	0,10%
2004	0,39%	0,69%	0,06%
2005	0,23%	0,49%	0,12%
2006	0,27%	0,40%	0,13%

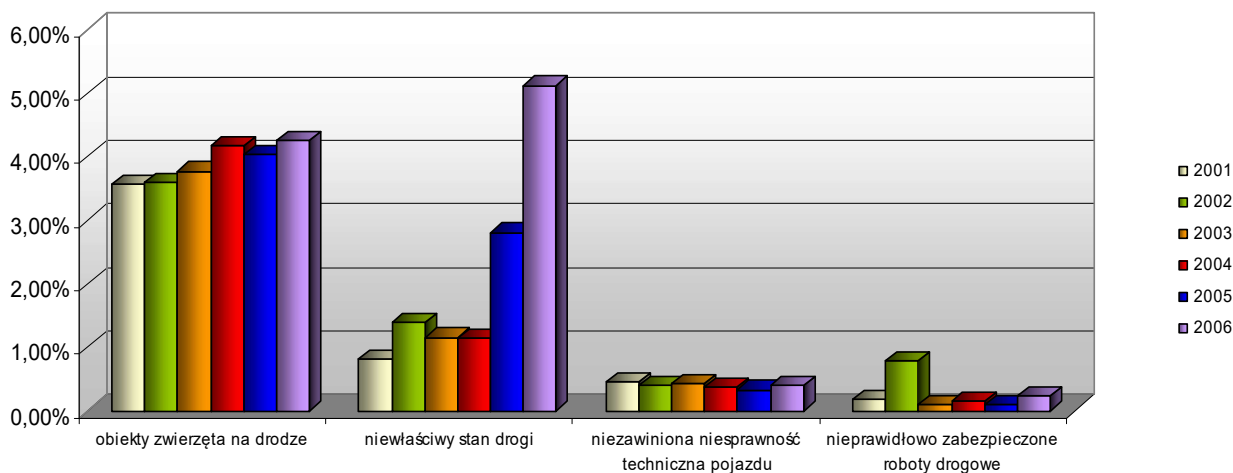
Inne przyczyny zdarzeń na drodze - wypadki



Znacznie wyraźniej zauważane jest zjawisko innych przyczyn w przypadku kolizji drogowych. Ich proporcjonalnie większa ilość daje obraz innych, dodatkowych zagrożeń będących przyczyną zdarzeń. Fakt ten obrazuje poniższe zestawienie.

Przyczyny zdarzeń na drodze - kolizje				
	obiekty zwierzęta na drodze	niewłaściwy stan drogi	niezawiniona niesprawność techniczna pojazdu	nieprawidłowo zabezpieczone roboty drogowe
2001	1006	229	130	50
2002	1041	402	116	226
2003	1094	335	125	26
2004	1451	394	131	49
2005	1290	896	106	33
2006	1379	1657	132	73
Przyczyny zdarzeń na drodze - kolizje				
	obiekty zwierzęta na drodze	niewłaściwy stan drogi	niezawiniona niesprawność techniczna pojazdu	nieprawidłowo zabezpieczone roboty drogowe
2001	3,57%	0,81%	0,46%	0,18%
2002	3,60%	1,39%	0,40%	0,78%
2003	3,77%	1,15%	0,43%	0,09%
2004	4,17%	1,13%	0,38%	0,14%
2005	4,04%	2,81%	0,33%	0,10%
2006	4,26%	5,12%	0,41%	0,23%

inne przyczyny zdarzeń na drodze - kolizje



Trendy

Negatywne:

- nie udzielenie pierwszeństwa przejazdu i nadmierna prędkość jako czynniki mające główny wpływ na zagrożenie na drogach

Pozytywne:

- spadek ilości zdarzeń z winy pieszego w przypadku wejścia na jezdnię zza pojazdu lub innej przeszkody oraz liczby zabitych i rannych w takich sytuacjach

CZAS ZAISTNIENIA ZDARZEŃ

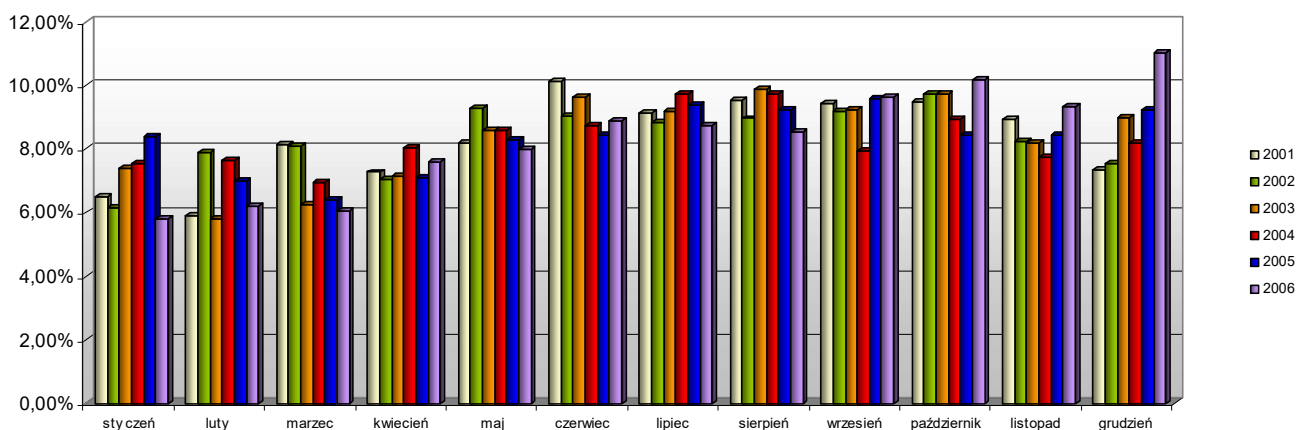
Na ilość zdarzeń drogowych ma niewątpliwie wpływ czas ich zaistnienia. Odnosi się to do pory roku, dni tygodnia czy też godziny. Zdarzenia te w sposób specyficzny rozkładają się na drogi o charakterze krajowym i wojewódzkim. Z uwagi na nadmierną szczegółowość oraz wymóg aktywnej analizy zagrożeń na szczeblu powiatowym – drogi tego typu nie zostały objęte oceną.

Analiza wypadków drogowych w poszczególnych miesiącach wskazuje różnice zagrożeń w odniesieniu do poszczególnych lat 2001-2006. Fakt ten obrazuje poniższa tabela.

wypadki w miesiącach												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	348	317	437	390	439	543	490	512	505	510	479	395
2002	329	424	433	378	498	486	475	481	493	523	441	406
2003	373	293	316	362	435	488	464	499	468	492	415	454
2004	370	376	341	395	422	430	479	478	391	438	380	402
2005	359	298	273	303	353	360	400	395	410	360	360	395
2006	261	279	272	341	359	400	393	384	432	458	420	496

wypadki w miesiącach												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	6,49%	5,91%	8,15%	7,27%	8,18%	10,12%	9,13%	9,54%	9,41%	9,51%	8,93%	7,36%
2002	6,13%	7,90%	8,07%	7,04%	9,28%	9,06%	8,85%	8,96%	9,19%	9,74%	8,22%	7,56%
2003	7,37%	5,79%	6,24%	7,15%	8,60%	9,64%	9,17%	9,86%	9,25%	9,72%	8,20%	8,97%
2004	7,53%	7,65%	6,94%	8,04%	8,59%	8,75%	9,75%	9,73%	7,96%	8,92%	7,74%	8,18%
2005	8,41%	6,98%	6,40%	7,10%	8,27%	8,44%	9,37%	9,26%	9,61%	8,44%	8,44%	9,26%
2006	5,81%	6,21%	6,05%	7,59%	7,99%	8,90%	8,74%	8,54%	9,61%	10,19%	9,34%	11,03%

wypadki w miesiącach



Generalnie jednak zauważyć należy najistotniejsze trendy:

- stosunkowo nieduża ilość wypadków w styczniu;

- wzrost zagrożenia od miesiąca marca;
- utrzymujące się wysokie zagrożenie od maja do grudnia;

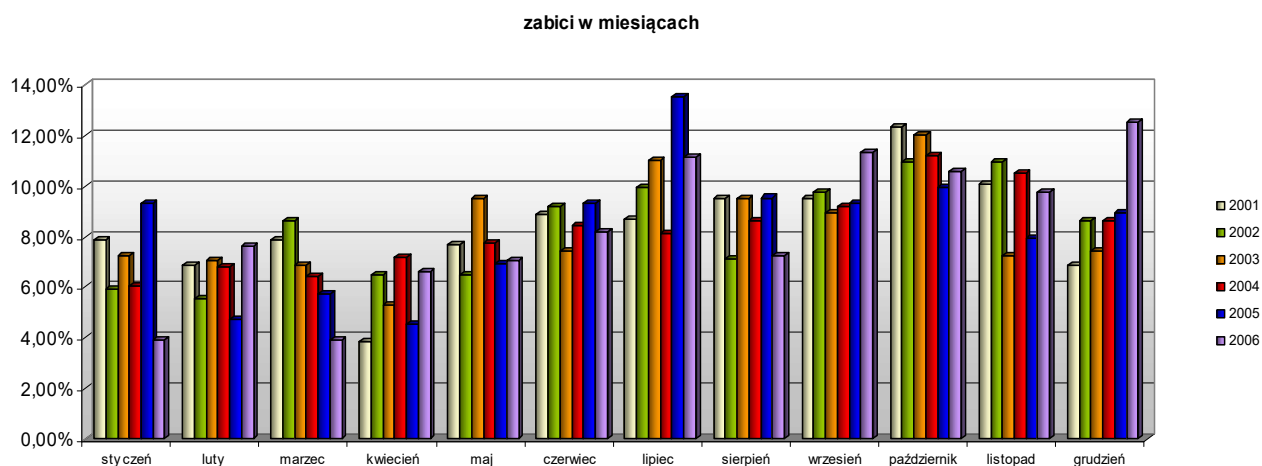
Taką sytuację powoduje niewątpliwie znaczny wzrost natężenia ruchu na drogach, co powinny potwierdzić wyniki badań prowadzonych przez powołane do tego podmioty.

Z uwagi na warunki pogodowe, adekwatne do pory roku niewątpliwie potwierdza się stwierdzenie, że znaczne utrudnienia ruchu powodowane w okresie zimowym zmniejszają ilość wypadków na drogach.

Zabici w wypadkach drogowych w odniesieniu do poszczególnych miesięcy – to kategoria, w której można określić, że najbardziej zagrożonymi miesiącami są lipiec, wrzesień i grudzień. Lipiec to miesiąc wakacyjny, gdzie dochodzi do pojedynczych wypadków z dużą ilością ofiar. Z kolei miesiąc wrzesień jest miesiącem „przejściowym” gdzie następują znaczne zmiany warunków atmosferycznych mających wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Można to stwierdzić po analizie zestawienia.

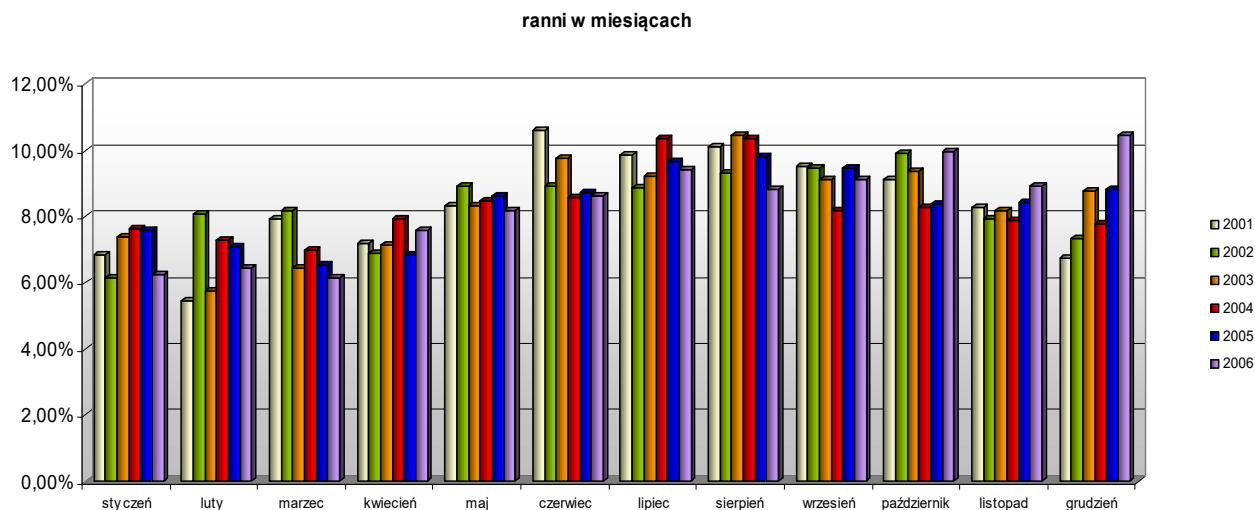
zabici w miesiącach												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	39	34	39	19	38	44	43	47	47	61	50	34
2002	31	29	45	34	34	48	52	37	51	57	57	45
2003	38	37	36	28	50	39	58	50	47	63	38	39
2004	33	37	35	39	42	46	44	47	50	61	57	47
2005	47	24	29	23	35	47	68	48	47	50	40	45
2006	20	39	20	34	36	42	57	37	58	54	50	64

zabici w miesiącach												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	7,88%	6,87%	7,88%	3,84%	7,68%	8,89%	8,69%	9,49%	9,49%	12,32%	10,10%	6,87%
2002	5,95%	5,57%	8,64%	6,53%	6,53%	9,21%	9,98%	7,10%	9,79%	10,94%	10,94%	8,64%
2003	7,24%	7,05%	6,86%	5,33%	9,52%	7,43%	11,05%	9,52%	8,95%	12,00%	7,24%	7,43%
2004	6,08%	6,81%	6,45%	7,18%	7,73%	8,47%	8,10%	8,66%	9,21%	11,23%	10,50%	8,66%
2005	9,34%	4,77%	5,77%	4,57%	6,96%	9,34%	13,52%	9,54%	9,34%	9,94%	7,95%	8,95%
2006	3,91%	7,63%	3,91%	6,65%	7,05%	8,22%	11,15%	7,24%	11,35%	10,57%	9,78%	12,52%



Ilość osób rannych w poszczególnych miesiącach wymaga również osobnej analizy. Sytuacja w tym zakresie w latach 2001 - 2006 wyglądała następująco:

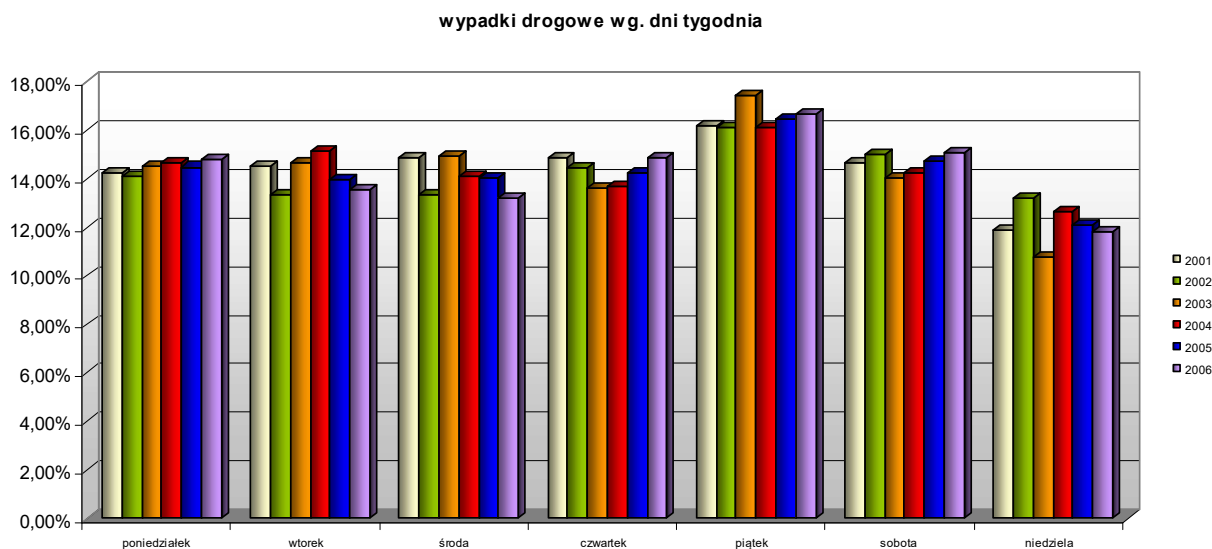
ranni w miesiącach												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	480	383	555	505	583	744	692	709	667	640	582	473
2002	436	574	579	487	634	631	629	660	672	702	562	520
2003	480	372	417	463	540	633	600	680	591	608	531	570
2004	491	470	450	511	545	553	666	667	525	533	506	500
2005	421	395	364	381	481	486	539	547	526	466	468	492
2006	357	367	352	433	467	492	538	504	520	567	509	596
ranni w miesiącach												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	6,84%	5,46%	7,91%	7,20%	8,31%	10,61%	9,87%	10,11%	9,51%	9,13%	8,30%	6,74%
2002	6,15%	8,10%	8,17%	6,87%	8,95%	8,91%	8,88%	9,32%	9,48%	9,91%	7,93%	7,34%
2003	7,39%	5,73%	6,42%	7,13%	8,32%	9,75%	9,24%	10,48%	9,10%	9,37%	8,18%	8,78%
2004	7,63%	7,31%	7,00%	7,94%	8,47%	8,60%	10,35%	10,37%	8,16%	8,29%	7,87%	7,77%
2005	7,56%	7,10%	6,54%	6,85%	8,64%	8,73%	9,68%	9,83%	9,45%	8,37%	8,41%	8,84%
2006	6,26%	6,44%	6,17%	7,59%	8,19%	8,63%	9,44%	8,84%	9,12%	9,94%	8,93%	10,45%



Na stan bezpieczeństwa wpływ niewątpliwie ma również zachowanie się uczestników ruchu w poszczególnych dniach tygodnia. Wiąże się to zarówno cyklem aktywności zawodowej (dni robocze) i odpoczynku (weekendy). Dlatego też ważnym jest wykazanie tych zależności. Ilość wypadków w poszczególnych dniach tygodnia w latach 2001 - 2006 była następująca:

wypadki drogowe wg. dni tygodnia							
	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
2001	765	779	796	796	868	788	637
2002	758	715	716	775	863	806	707
2003	734	742	755	690	882	709	546
2004	720	743	693	672	792	699	622
2005	618	595	600	608	702	627	516
2006	666	610	593	669	750	676	531

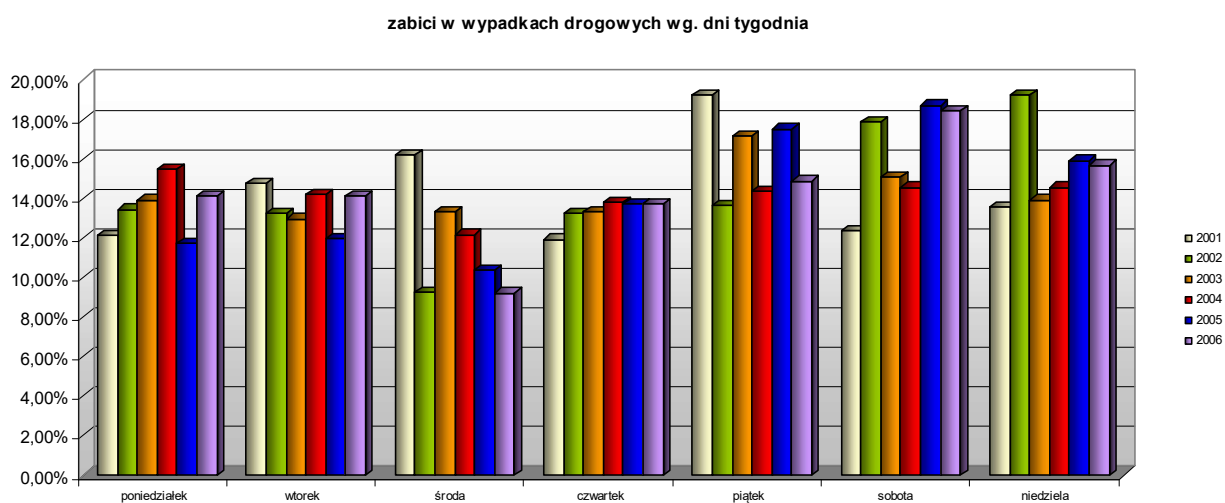
wypadki drogowe wg. dni tygodnia							
	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
2001	14,26%	14,52%	14,84%	14,84%	16,18%	14,69%	11,87%
2002	14,12%	13,32%	13,34%	14,44%	16,08%	15,02%	13,17%
2003	14,50%	14,66%	14,92%	13,63%	17,43%	14,01%	10,79%
2004	14,66%	15,13%	14,11%	13,68%	16,12%	14,23%	12,66%
2005	14,48%	13,94%	14,06%	14,25%	16,45%	14,69%	12,09%
2006	14,82%	13,57%	13,19%	14,88%	16,69%	15,04%	11,81%



Analiza przedstawionych danych wskazuje jednoznacznie na wzrost zagrożenia wypadkami w piątki.

Skutki wypadków drogowych odnoszące się do ilości zabitych i rannych przedstawiają poniższe zestawienia:

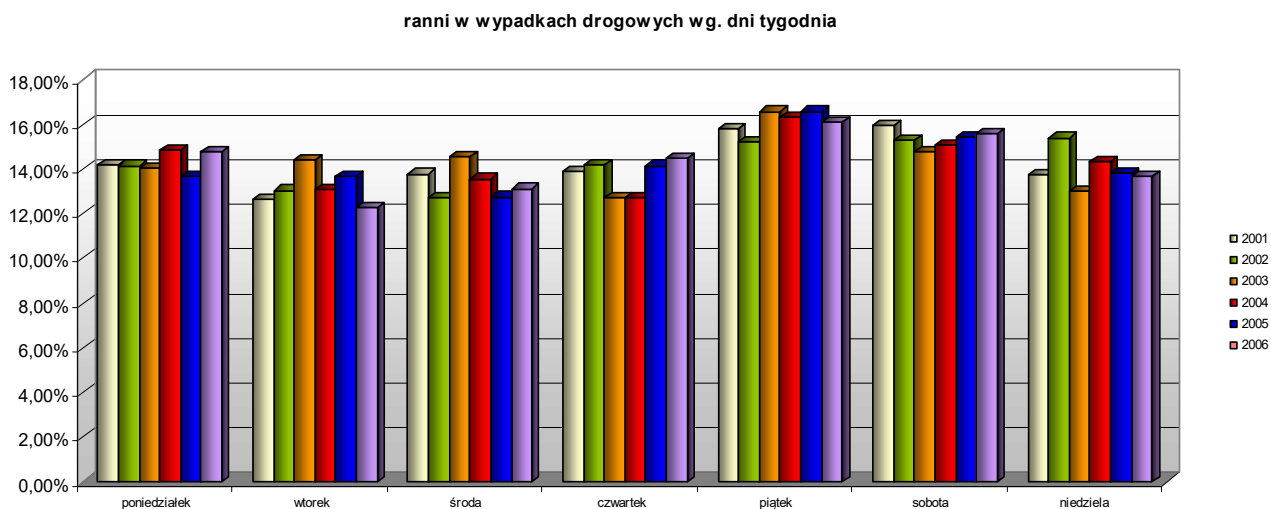
Zabici w wypadkach drogowych wg. dni tygodnia							
	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
2001	60	73	80	59	95	61	67
2002	70	69	48	69	71	93	100
2003	73	68	70	70	90	79	73
2004	84	77	66	75	78	79	79
2005	59	60	52	69	88	94	80
2006	72	72	47	70	76	94	80
Zabici w wypadkach drogowych wg. dni tygodnia							
	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
2001	12,12%	14,75%	16,16%	11,92%	19,19%	12,32%	13,54%
2002	13,44%	13,24%	9,21%	13,24%	13,63%	17,85%	19,19%
2003	13,90%	12,95%	13,33%	13,33%	17,14%	15,05%	13,90%
2004	15,47%	14,18%	12,15%	13,81%	14,36%	14,55%	14,55%
2005	11,73%	11,93%	10,34%	13,72%	17,50%	18,69%	15,90%
2006	14,09%	14,09%	9,20%	13,70%	14,87%	18,40%	15,66%



Ranni w wypadkach

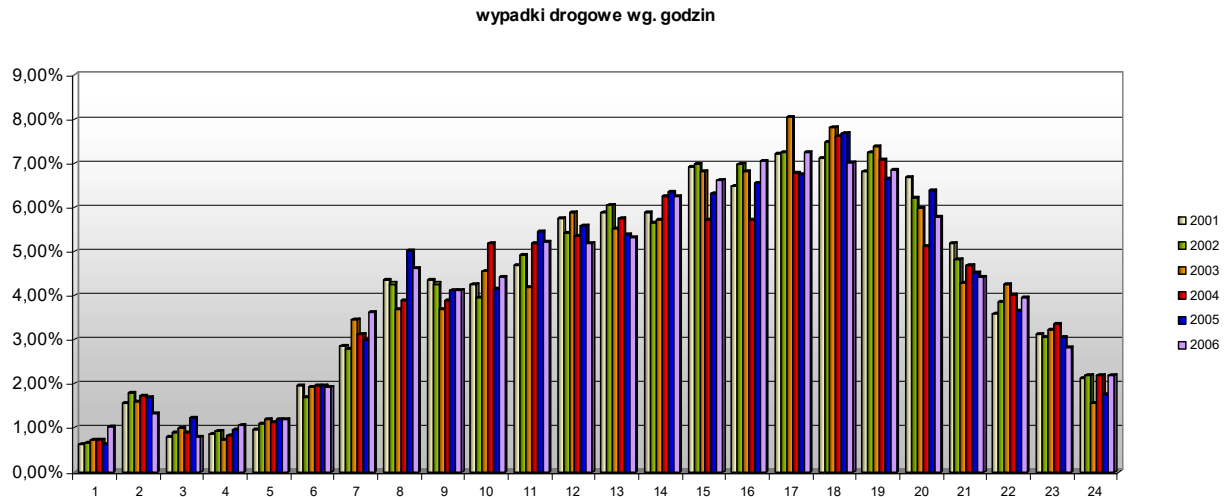
ranni w wypadkach drogowych wg. dni tygodnia							
	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
2001	995	886	967	974	1110	1119	962
2002	1003	924	901	1004	1078	1085	1091
2003	910	934	942	823	1074	957	845
2004	954	841	870	817	1046	968	921
2005	760	761	710	787	922	858	768
2006	843	700	748	825	917	889	780

ranni w wypadkach drogowych wg. dni tygodnia							
	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
2001	14,19%	12,63%	13,79%	13,89%	15,83%	15,95%	13,72%
2002	14,15%	13,04%	12,72%	14,17%	15,21%	15,31%	15,40%
2003	14,04%	14,41%	14,53%	12,69%	16,57%	14,76%	13,03%
2004	14,87%	13,11%	13,56%	12,73%	16,30%	15,08%	14,35%
2005	13,65%	13,67%	12,76%	14,14%	16,56%	15,42%	13,80%
2006	14,78%	12,28%	13,12%	14,47%	16,08%	15,59%	13,68%



Z danych tych wynika, że również skutki wypadków drogowych tragiczniejsze są generalnie w piątki i przy tym również w dni weekendowe.

Na zdarzenia w wymiarze czasowym ma też aktywność użytkowników dróg w okresie dobowym. Jest to nie bez znaczenia z uwagi na rozwiązania inżynierskie dróg (oświetlenie oraz sygnalizacja świetlna), a także organizacją pracy instytucji kontrolno-represyjnych. Stan faktyczny w analizowanym okresie przedstawia się następująco:



Tendencje

Negatywne:

- wzrost zagrożenia w okresie od maja do października, pomimo dobrych warunków atmosferycznych
- wzrost zagrożenia w piątki
- wysokie zagrożenie w okresie aktywności zawodowej tj. od godz. 7⁰⁰ - 20⁰⁰

MIEJSCE ZDARZENIA

Lokalizacja miejsc zdarzeń drogowych odnosi się do:

- obszaru (zabudowany, niezabudowany);
- rodzaju i numeru drogi przebiegającej przez teren województwa;
- odcinka drogi na którym doszło do zdarzenia;

Na obecnym etapie Policja w Wielkopolsce może analizować z wykorzystaniem środków informatycznych zagadnienia wymieniane w pierwszych dwóch wymiarach.

W sposób szczegółowy z odniesieniem do odcinków dróg krajowych prowadzona jest analiza w GDDKiA, brak jest natomiast narzędzi w postaci programów informatycznych oraz środków technicznych, które mogłyby pozwolić Policji na usprawnienie podczas szczegółowych analiz zdarzeń drogowych poszczególnych odcinków dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych. Tego typu analiza odbywa się wprost manualnie w poszczególnych powiatach. Obszar na którym dochodzi do zdarzeń drogowych w sposób różny przekłada się na ich skutki.

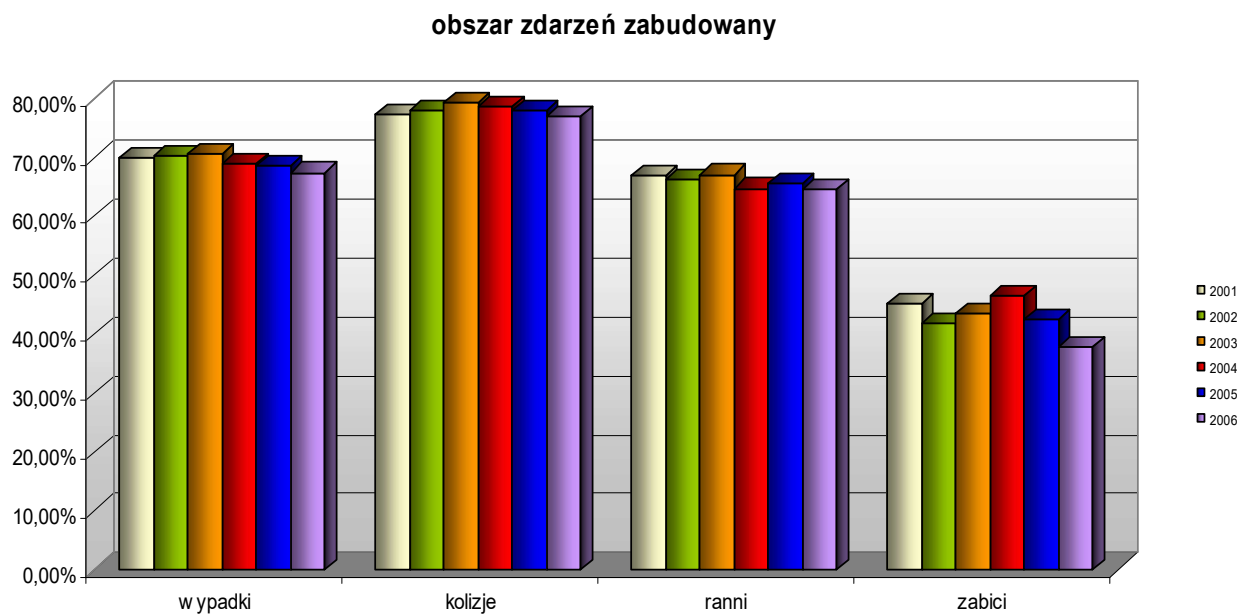
Z posiadanych danych wynika, że do ponad 70% wypadków drogowych dochodzi na obszarach zabudowanych. Tam natomiast mniej jest osób rannych w ich wyniku. Na obszarze zabudowanym statystycznie na 100 wypadków rannych zostało 12 osób, natomiast w wypadkach na obszarze niezabudowanym na tą samą liczbę 100 wypadków w analizowanym okresie rany odniosło 14 do 21 osób.

Skutki wypadków drogowych w odniesieniu do osób zabitych są także zróżnicowane w odniesieniu do obszaru. Statystycznie bowiem mniej osób ginie na obszarach zabudowanych. Na taki stan rzeczy znaczny wpływ ma niewątpliwie prędkość z jaką dochodzi do tych zdarzeń. Dlatego też ważnym jest podejmowanie przedsięwzięć zmierzających do ograniczenia prędkości. Działania te nie odnoszą się tylko do dróg poza obszarem zabudowanym. Na obszarach zabudowanych prędkość również ma znaczny wpływ na skutki zdarzeń. Samo ograniczanie prędkości znakiem drogowym nie poprawi bezpieczeństwa. Zwolnienie jazdy pojazdu to również:

- świadomość kierowcy;
- rozwiązania inżynieryjne spowalniające ruch;
- represja;
- znaki drogowe;

W odniesieniu do powyższych założeń koniecznym jest przedstawienie zagrożeń na obszarach zabudowanych i nie zabudowanych..

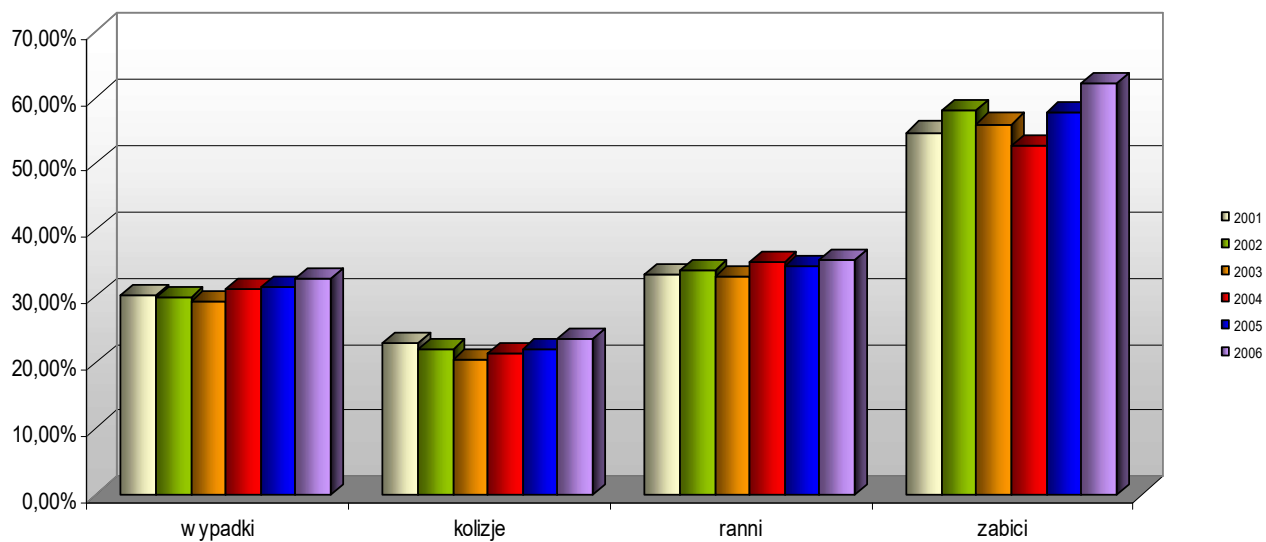
Obszar zdarzeń - zabudowany				
	wypadki	kolizje	ranni	zabici
2001	3751	21759	4687	224
2002	3766	22590	4690	218
2003	3578	23035	4353	229
2004	3377	27296	4163	252
2005	2929	24860	3645	213
2006	3030	24884	3684	194
Obszar zdarzeń - zabudowany				
	wypadki	kolizje	ranni	zabici
2001	69,92%	77,15%	66,83%	45,25%
2002	70,17%	78,06%	66,20%	41,84%
2003	70,70%	79,40%	67,06%	43,62%
2004	68,75%	78,50%	64,72%	46,41%
2005	68,64%	77,90%	65,49%	42,35%
2006	67,41%	76,89%	64,61%	37,96%



Obszar zdarzeń - niezabudowany				
	wypadki	kolizje	ranni	zabici
2001	1614	6440	2326	271
2002	1601	6341	2396	302
2003	1481	5892	2138	294
2004	1525	7448	2254	286
2005	1338	7054	1921	290
2006	1470	7586	2028	317

Obszar zdarzeń - niezabudowany				
	wypadki	kolizje	ranni	zabici
2001	30,08%	22,83%	33,17%	54,75%
2002	29,83%	21,91%	33,82%	57,97%
2003	29,26%	20,31%	32,94%	56,00%
2004	31,05%	21,42%	35,04%	52,67%
2005	31,36%	22,10%	34,51%	57,65%
2006	32,70%	23,44%	35,57%	62,04%

obszar zdarzeń - niezabudowany



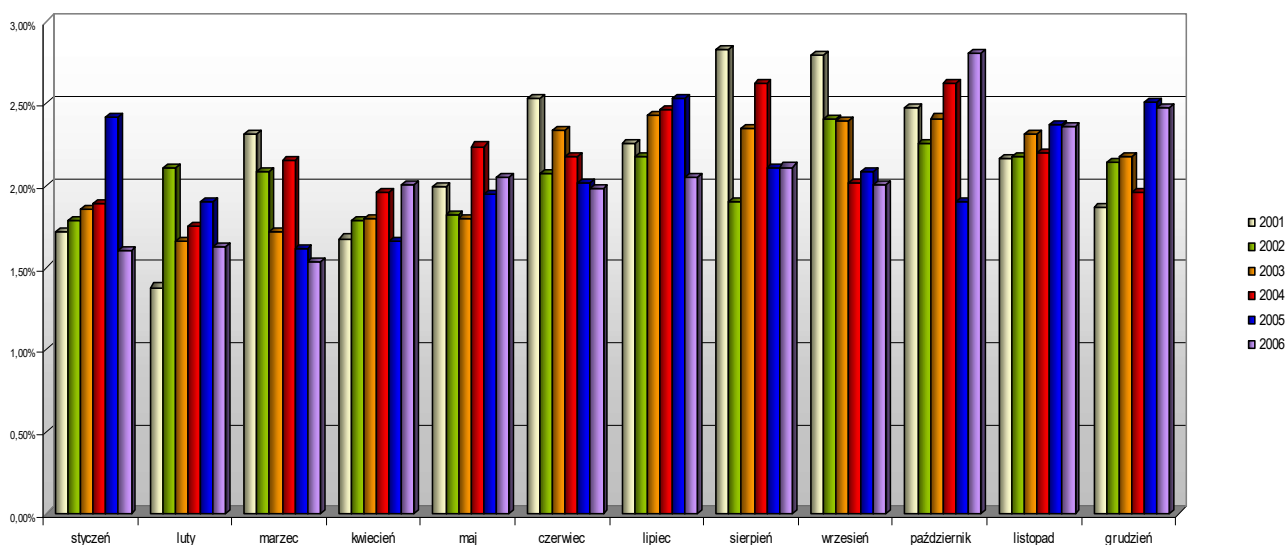
Na zdarzenia poza wszelkimi przyczynami wpływ ma również kategoria drogi, po której poruszają się kierujący. Dotyczy to głównie dróg krajowych i wojewódzkich.

Analizując sytuację na drogach krajowych w odniesieniu do poszczególnych miesięcy wskazać niewątpliwie należy na trendy ogólnie występujące. Dotyczy to w szczególności wzrostów w okresach natężonego ruchu oraz ograniczenia zagrożeń zimą. Stan ten odzwierciedla poniższe zestawienie.

zdarzenia w miesiącach - wypadki (drogi krajowe)												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	92	74	124	90	107	136	121	152	150	133	116	100
2002	96	113	112	96	98	111	117	102	129	121	117	115
2003	94	84	87	91	91	118	123	119	121	122	117	110
2004	93	86	106	96	110	107	121	129	99	129	108	96
2005	103	81	69	71	83	86	108	90	89	81	101	107
2006	72	73	69	90	92	89	92	95	90	126	106	111

zdarzenia w miesiącach - wypadki (drogi krajowe)												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	1,71%	1,38%	2,31%	1,68%	1,99%	2,53%	2,26%	2,83%	2,80%	2,48%	2,16%	1,86%
2002	1,79%	2,11%	2,09%	1,79%	1,83%	2,07%	2,18%	1,90%	2,40%	2,25%	2,18%	2,14%
2003	1,86%	1,66%	1,72%	1,80%	1,80%	2,33%	2,43%	2,35%	2,39%	2,41%	2,31%	2,17%
2004	1,89%	1,75%	2,16%	1,95%	2,24%	2,18%	2,46%	2,63%	2,02%	2,63%	2,20%	1,95%
2005	2,41%	1,90%	1,62%	1,66%	1,95%	2,02%	2,53%	2,11%	2,09%	1,90%	2,37%	2,51%
2006	1,60%	1,62%	1,54%	2,00%	2,05%	1,98%	2,05%	2,11%	2,00%	2,80%	2,36%	2,47%

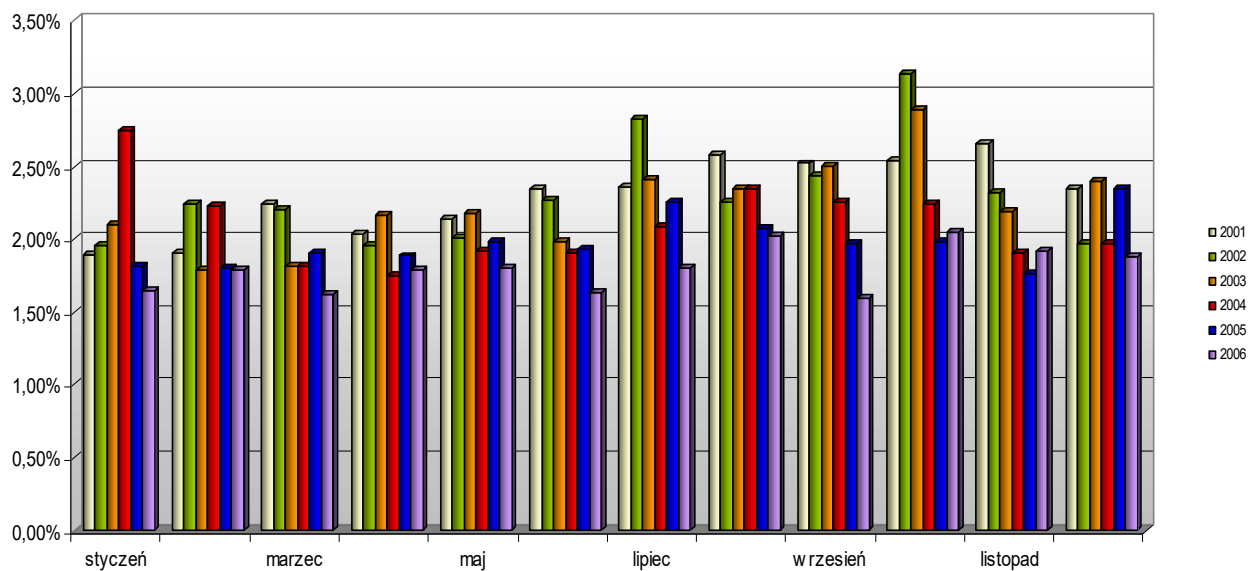
zdarzenia w miesiącach - wypadki (drogi krajowe)



zdarzenia w miesiącach - kolizje (drogi krajowe)												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	534	537	634	575	603	663	666	729	711	718	749	663
2002	567	648	636	565	581	655	818	652	705	909	672	571
2003	609	519	526	629	631	575	700	679	726	839	634	695
2004	956	776	631	608	666	664	727	816	783	778	664	685
2005	578	575	609	602	632	617	719	663	627	632	564	749
2006	532	578	523	580	585	529	583	654	517	662	621	609

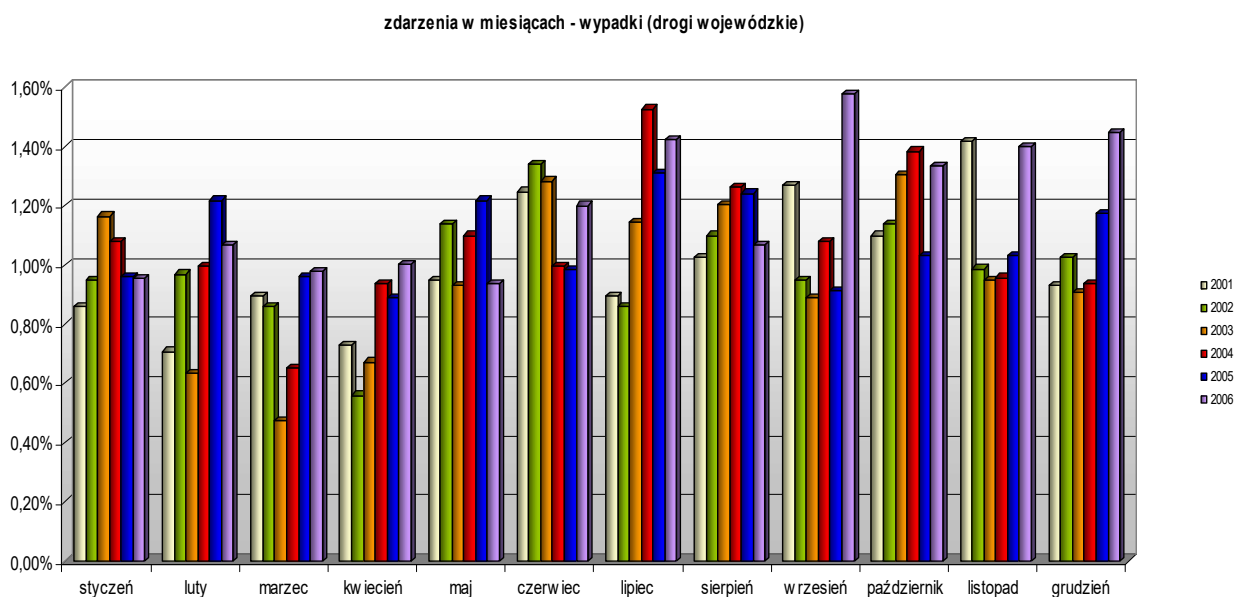
zdarzenia w miesiącach - kolizje (drogi krajowe)												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	1,89%	1,90%	2,25%	2,04%	2,14%	2,35%	2,36%	2,58%	2,52%	2,55%	2,66%	2,35%
2002	1,96%	2,24%	2,20%	1,95%	2,01%	2,26%	2,83%	2,25%	2,44%	3,14%	2,32%	1,97%
2003	2,10%	1,79%	1,81%	2,17%	2,17%	1,98%	2,41%	2,34%	2,50%	2,89%	2,19%	2,40%
2004	2,75%	2,23%	1,81%	1,75%	1,92%	1,91%	2,09%	2,35%	2,25%	2,24%	1,91%	1,97%
2005	1,81%	1,80%	1,91%	1,89%	1,98%	1,93%	2,25%	2,08%	1,96%	1,98%	1,77%	2,35%
2006	1,64%	1,79%	1,62%	1,79%	1,81%	1,63%	1,80%	2,02%	1,60%	2,05%	1,92%	1,88%

zdarzenia w miesiącach - kolizje (drogi krajowe)



Na drogach wojewódzkich zagrożenie wypadkami rozkłada się w odmienny sposób. W styczniu zauważalna jest ich znaczna ilość, następnie do kwietnia występuje uspokojenie ruchu. Wzrost z górnym pułapem zagrożeń następuje w lipcu a następnie po spadku w sierpniu dochodzi do wzrostu, aż do grudnia. Taki stan rzeczy wymaga szczegółowej analizy ze strony przedstawicieli WZDW, którzy na bazie posiadanego doświadczenia powinni wyciągnąć odpowiednie wnioski oraz podjąć stosowne działania. Takie spostrzeżenia potwierdzają następujące dane :

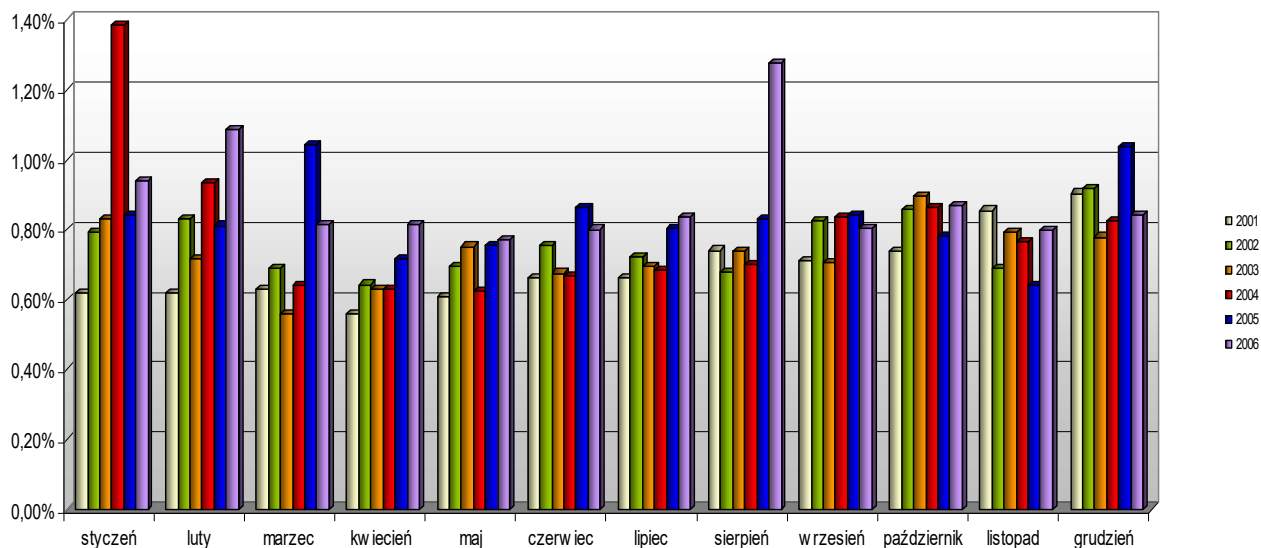
zdarzenia w miesiącach - wypadki (drogi wojewódzkie)												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	46	38	48	39	51	67	48	55	68	59	76	50
2002	51	52	46	30	61	72	46	59	51	61	53	55
2003	59	32	24	34	47	65	58	61	45	66	48	46
2004	53	49	32	46	54	49	75	62	53	68	47	46
2005	41	52	41	38	52	42	56	53	39	44	44	50
2006	43	48	44	45	42	54	64	48	71	60	63	65
zdarzenia w miesiącach - wypadki (drogi wojewódzkie)												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	0,86%	0,71%	0,89%	0,73%	0,95%	1,25%	0,89%	1,03%	1,27%	1,10%	1,42%	0,93%
2002	0,95%	0,97%	0,86%	0,56%	1,14%	1,34%	0,86%	1,10%	0,95%	1,14%	0,99%	1,02%
2003	1,17%	0,63%	0,47%	0,67%	0,93%	1,28%	1,15%	1,21%	0,89%	1,30%	0,95%	0,91%
2004	1,08%	1,00%	0,65%	0,94%	1,10%	1,00%	1,53%	1,26%	1,08%	1,38%	0,96%	0,94%
2005	0,96%	1,22%	0,96%	0,89%	1,22%	0,98%	1,31%	1,24%	0,91%	1,03%	1,03%	1,17%
2006	0,96%	1,07%	0,98%	1,00%	0,93%	1,20%	1,42%	1,07%	1,58%	1,33%	1,40%	1,45%



zdarzenia w miesiącach - kolizje (drogi wojewódzkie)												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	175	174	178	158	171	187	187	209	201	208	241	255
2002	229	240	200	186	201	218	209	196	239	248	200	265
2003	241	208	162	183	218	196	201	214	205	260	230	226
2004	481	324	222	219	217	232	237	244	290	300	266	287
2005	268	259	332	229	241	275	256	265	269	249	204	331
2006	304	351	264	263	250	259	270	413	260	281	258	272

zdarzenia w miesiącach - kolizje (drogi wojewódzkie)												
	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień
2001	0,62%	0,62%	0,63%	0,56%	0,61%	0,66%	0,66%	0,74%	0,71%	0,74%	0,85%	0,90%
2002	0,79%	0,83%	0,69%	0,64%	0,69%	0,75%	0,72%	0,68%	0,83%	0,86%	0,69%	0,92%
2003	0,83%	0,72%	0,56%	0,63%	0,75%	0,68%	0,69%	0,74%	0,71%	0,90%	0,79%	0,78%
2004	1,38%	0,93%	0,64%	0,63%	0,62%	0,67%	0,68%	0,70%	0,83%	0,86%	0,76%	0,83%
2005	0,84%	0,81%	1,04%	0,72%	0,76%	0,86%	0,80%	0,83%	0,84%	0,78%	0,64%	1,04%
2006	0,94%	1,08%	0,82%	0,81%	0,77%	0,80%	0,83%	1,28%	0,80%	0,87%	0,80%	0,84%

zdarzenia w miesiącach - kolizje (drogi wojewódzkie)



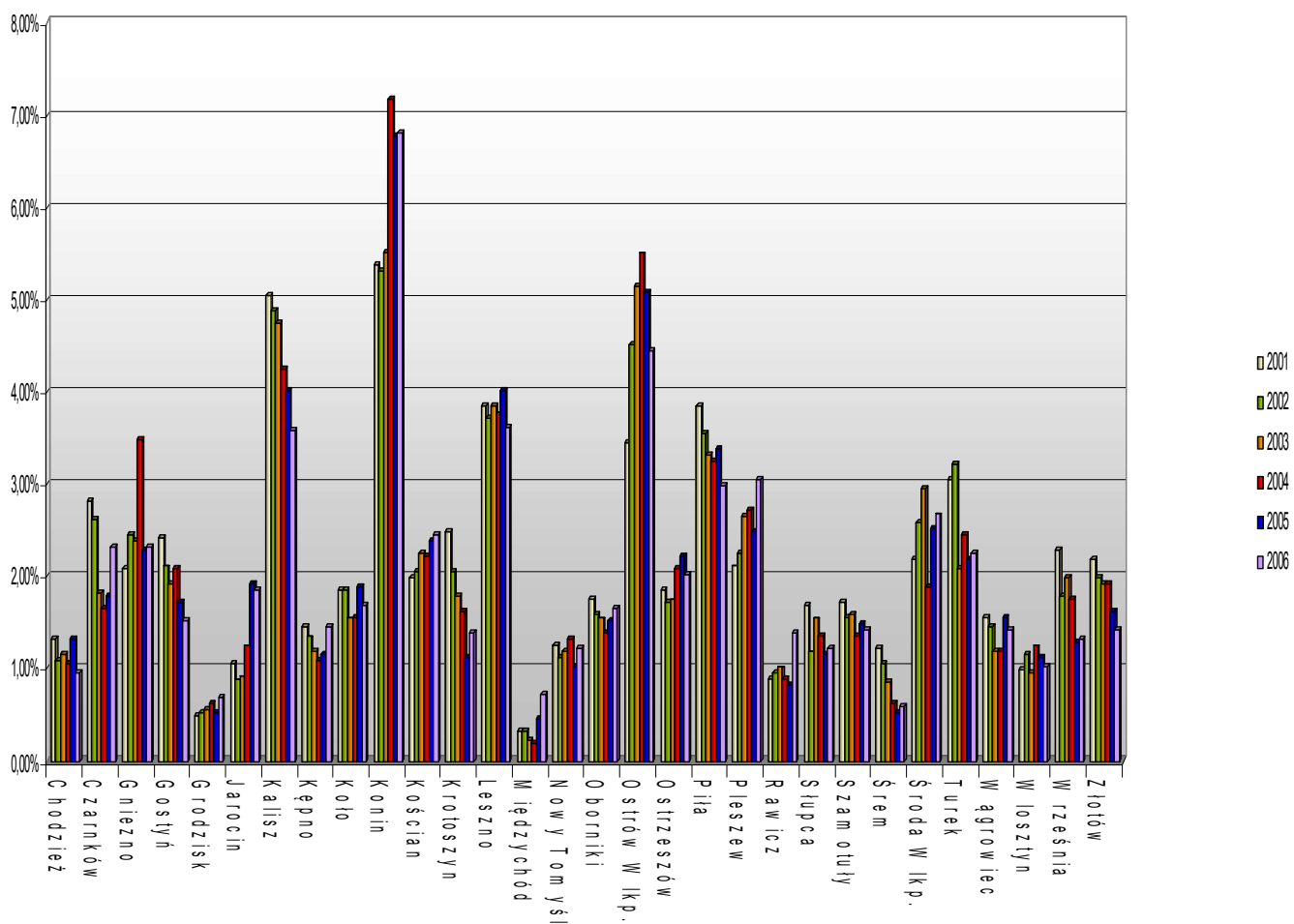
Ostatnią częścią analizy w ramach opisywanego rozdziału jest odniesienie do poszczególnych powiatów. Niewątpliwie największe zagrożenie kumuluje się na drogach miasta i powiatu poznańskiego. Dlatego też sytuacja na wymienionym terenie zostanie przedstawiona w odrębnych zestawieniach.

Analiza bezpieczeństwa powiatów województwa wielkopolskiego wymaga poświęcenia innego spojrzenia, z uwzględnieniem wielu elementów, które były przedmiotem oceny stanu bezpieczeństwa dla całego województwa. W związku z tym niezbędnym jest przygotowanie ocen powiatowych, które będą pomocne przy realizacji lokalnych przedsięwzięć na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach.

Sytuację ogólną w zakresie zagrożenia na drogach obrazują poniższe zestawienia.

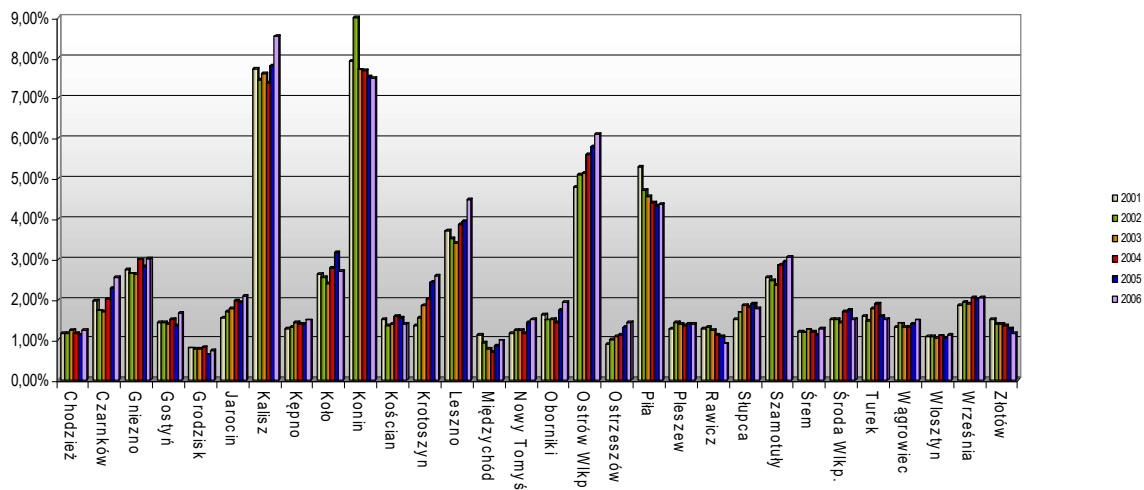
zdarzenia w powiatach - wypadki												
Powiaty	Wartości bezwzględne						Wartość procentowa					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Chodzież	71	58	59	52	57	43	1,32%	1,08%	1,17%	1,06%	1,34%	0,96%
Czarnków	151	141	93	81	77	104	2,81%	2,63%	1,84%	1,65%	1,80%	2,31%
Gniezno	112	132	121	171	98	104	2,09%	2,46%	2,39%	3,48%	2,30%	2,31%
Gostyń	130	113	98	103	73	69	2,42%	2,11%	1,94%	2,10%	1,71%	1,54%
Grodzisk	27	28	29	31	22	31	0,50%	0,52%	0,57%	0,63%	0,52%	0,69%
Jarocin	57	47	46	61	82	84	1,06%	0,88%	0,91%	1,24%	1,92%	1,87%
Kalisz	270	262	241	209	171	161	5,03%	4,88%	4,76%	4,25%	4,01%	3,58%
Kępno	78	72	60	54	50	65	1,45%	1,34%	1,19%	1,10%	1,17%	1,45%
Koło	100	99	78	77	80	76	1,86%	1,84%	1,54%	1,57%	1,87%	1,69%
Konin	288	285	279	353	289	306	5,37%	5,31%	5,51%	7,19%	6,77%	6,81%
Kościan	107	111	114	109	102	111	1,99%	2,07%	2,25%	2,22%	2,39%	2,47%
Krotoszyn	133	111	90	80	48	63	2,48%	2,07%	1,78%	1,63%	1,12%	1,40%
Leszno	206	199	195	185	171	162	3,84%	3,71%	3,85%	3,77%	4,01%	3,60%
Międzychód	18	18	11	10	19	33	0,34%	0,34%	0,22%	0,20%	0,45%	0,73%
Nowy Tomyśl	68	60	61	65	44	55	1,27%	1,12%	1,21%	1,32%	1,03%	1,22%
Oborniki	94	85	78	69	65	74	1,75%	1,58%	1,54%	1,40%	1,52%	1,65%
Ostrów Wlkp.	186	243	261	270	217	200	3,47%	4,53%	5,16%	5,50%	5,09%	4,45%
Ostrzeszów	100	93	88	102	95	91	1,86%	1,73%	1,74%	2,08%	2,23%	2,02%
Piła	206	191	168	160	144	134	3,84%	3,56%	3,32%	3,26%	3,37%	2,98%
Pleszew	113	121	135	134	106	137	2,11%	2,25%	2,67%	2,73%	2,48%	3,05%
Rawicz	48	51	51	44	35	62	0,89%	0,95%	1,01%	0,90%	0,82%	1,38%
Słupca	90	63	78	66	50	55	1,68%	1,17%	1,54%	1,34%	1,17%	1,22%
Szamotuły	92	84	81	66	63	64	1,71%	1,57%	1,60%	1,34%	1,48%	1,42%
Śrem	66	56	43	31	23	27	1,23%	1,04%	0,85%	0,63%	0,54%	0,60%
Środa Wlkp.	117	139	149	93	107	120	2,18%	2,59%	2,94%	1,89%	2,51%	2,67%
Turek	164	173	106	120	94	102	3,06%	3,22%	2,09%	2,44%	2,20%	2,27%
Wągrowiec	84	78	61	59	66	64	1,57%	1,45%	1,21%	1,20%	1,55%	1,42%
Włosztyń	54	62	48	61	48	46	1,01%	1,16%	0,95%	1,24%	1,12%	1,02%
Września	122	96	100	87	55	59	2,27%	1,79%	1,98%	1,77%	1,29%	1,31%
Złotów	118	106	98	94	69	64	2,20%	1,98%	1,94%	1,91%	1,62%	1,42%

zdarzenia w powiatach - wypadki



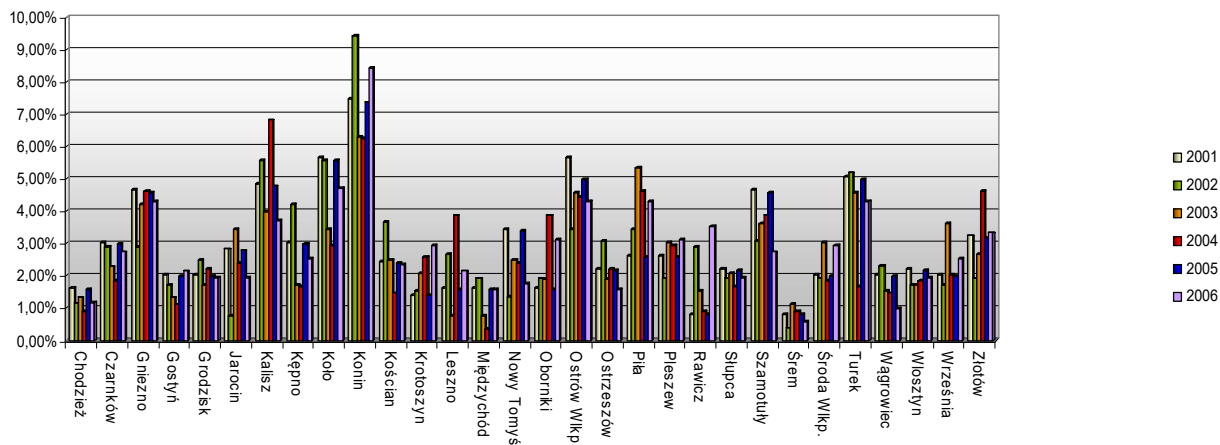
zdarzenia w powiatach - kolizje												
	Wartości bezwzględne						Wartość procentowa					
Powiaty	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Chodzież	327	337	355	399	357	398	1,16%	1,16%	1,22%	1,15%	1,12%	1,23%
Czarnków	555	497	494	699	726	830	1,97%	1,72%	1,70%	2,01%	2,27%	2,56%
Gniezno	770	765	757	1041	897	973	2,73%	2,64%	2,61%	2,99%	2,81%	3,01%
Gostyń	407	409	406	520	426	538	1,44%	1,41%	1,40%	1,50%	1,33%	1,66%
Grodzisk	222	218	219	284	202	236	0,79%	0,75%	0,75%	0,82%	0,63%	0,73%
Jarocin	436	490	516	685	613	679	1,55%	1,69%	1,78%	1,97%	1,92%	2,10%
Kalisz	2178	2161	2205	2563	2495	2767	7,72%	7,47%	7,60%	7,37%	7,82%	8,55%
Kępno	360	381	413	482	440	481	1,28%	1,32%	1,42%	1,39%	1,38%	1,49%
Koło	745	733	692	972	1013	870	2,64%	2,53%	2,39%	2,80%	3,17%	2,69%
Konin	2239	2603	2237	2678	2407	2425	7,94%	8,99%	7,71%	7,70%	7,54%	7,49%
Kościan	428	390	404	555	495	446	1,52%	1,35%	1,39%	1,60%	1,55%	1,38%
Krotoszyn	383	447	536	700	777	836	1,36%	1,54%	1,85%	2,01%	2,43%	2,58%
Leszno	1041	1021	985	1343	1256	1448	3,69%	3,53%	3,40%	3,86%	3,94%	4,47%
Międzychód	314	271	225	242	265	317	1,11%	0,94%	0,78%	0,70%	0,83%	0,98%
Nowy Tomyśl	327	356	359	406	458	485	1,16%	1,23%	1,24%	1,17%	1,44%	1,50%
Oborniki	461	430	437	499	553	628	1,63%	1,49%	1,51%	1,43%	1,73%	1,94%
Ostrów Wlkp.	1347	1477	1490	1947	1855	1973	4,78%	5,10%	5,14%	5,60%	5,81%	6,10%
Ostrzeszów	245	286	315	384	417	467	0,87%	0,99%	1,09%	1,10%	1,31%	1,44%
Piła	1491	1366	1325	1528	1378	1407	5,29%	4,72%	4,57%	4,39%	4,32%	4,35%
Pleszew	361	410	400	471	447	445	1,28%	1,42%	1,38%	1,35%	1,40%	1,38%
Rawicz	355	376	360	394	346	292	1,26%	1,30%	1,24%	1,13%	1,08%	0,90%
Słupca	427	485	541	630	604	575	1,51%	1,68%	1,86%	1,81%	1,89%	1,78%
Szamotuły	723	718	686	999	933	987	2,56%	2,48%	2,36%	2,87%	2,92%	3,05%
Śrem	333	340	363	421	354	410	1,18%	1,17%	1,25%	1,21%	1,11%	1,27%
Środa Wlkp.	427	433	416	588	558	483	1,51%	1,50%	1,43%	1,69%	1,75%	1,49%
Turek	442	421	519	656	509	492	1,57%	1,45%	1,79%	1,89%	1,59%	1,52%
Wągrowiec	366	407	384	460	445	480	1,30%	1,41%	1,32%	1,32%	1,39%	1,48%
Włosztyń	307	311	303	382	331	360	1,09%	1,07%	1,04%	1,10%	1,04%	1,11%
Września	519	559	552	706	642	666	1,84%	1,93%	1,90%	2,03%	2,01%	2,06%
Złotów	428	403	406	467	403	379	1,52%	1,39%	1,40%	1,34%	1,26%	1,17%

zdarzenia w powiatach - kolizje



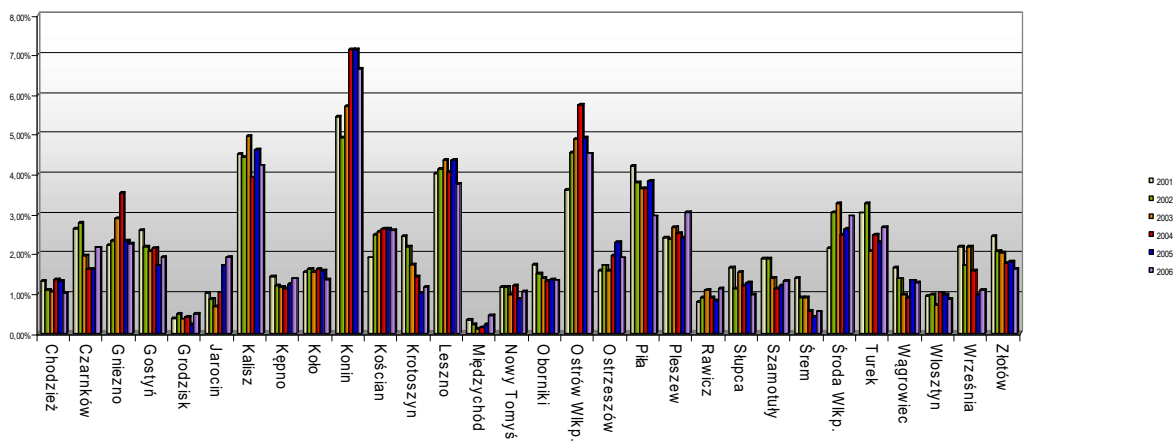
zabici w wypadkach - powiaty												
	Wartości bezwzględne						Wartość procentowa					
Powiaty	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Chodzież	8	6	7	5	8	6	1,62%	1,15%	1,33%	0,92%	1,59%	1,17%
Czarnków	15	15	12	10	15	14	3,03%	2,88%	2,29%	1,84%	2,98%	2,74%
Gniezno	23	15	22	25	23	22	4,65%	2,88%	4,19%	4,60%	4,57%	4,31%
Gostyń	10	9	7	6	10	11	2,02%	1,73%	1,33%	1,10%	1,99%	2,15%
Grodzisk	10	13	9	12	10	10	2,02%	2,50%	1,71%	2,21%	1,99%	1,96%
Jarocin	14	4	18	13	14	10	2,83%	0,77%	3,43%	2,39%	2,78%	1,96%
Kalisz	24	29	21	37	24	19	4,85%	5,57%	4,00%	6,81%	4,77%	3,72%
Kępno	15	22	9	9	15	13	3,03%	4,22%	1,71%	1,66%	2,98%	2,54%
Koło	28	29	18	16	28	24	5,66%	5,57%	3,43%	2,95%	5,57%	4,70%
Konin	37	49	33	34	37	43	7,47%	9,40%	6,29%	6,26%	7,36%	8,41%
Kościan	12	19	13	8	12	12	2,42%	3,65%	2,48%	1,47%	2,39%	2,35%
Krotoszyn	7	8	11	14	7	15	1,41%	1,54%	2,10%	2,58%	1,39%	2,94%
Leszno	8	14	4	21	8	11	1,62%	2,69%	0,76%	3,87%	1,59%	2,15%
Międzychód	8	10	4	2	8	8	1,62%	1,92%	0,76%	0,37%	1,59%	1,57%
Nowy Tomyśl	17	7	13	13	17	9	3,43%	1,34%	2,48%	2,39%	3,38%	1,76%
Oborniki	8	10	10	21	8	16	1,62%	1,92%	1,90%	3,87%	1,59%	3,13%
Ostrów Wlkp.	28	18	24	24	25	22	5,66%	3,45%	4,57%	4,42%	4,97%	4,31%
Ostrzeszów	11	16	10	12	11	8	2,22%	3,07%	1,90%	2,21%	2,19%	1,57%
Piła	13	18	28	25	13	22	2,63%	3,45%	5,33%	4,60%	2,58%	4,31%
Pleszew	13	10	16	16	13	16	2,63%	1,92%	3,05%	2,95%	2,58%	3,13%
Rawicz	4	15	8	5	4	18	0,81%	2,88%	1,52%	0,92%	0,80%	3,52%
Słupca	11	10	11	9	11	10	2,22%	1,92%	2,10%	1,66%	2,19%	1,96%
Szamotuły	23	16	19	21	23	14	4,65%	3,07%	3,62%	3,87%	4,57%	2,74%
Śrem	4	2	6	5	4	3	0,81%	0,38%	1,14%	0,92%	0,80%	0,59%
Środa Wlkp.	10	10	16	10	10	15	2,02%	1,92%	3,05%	1,84%	1,99%	2,94%
Turek	25	27	24	9	25	22	5,05%	5,18%	4,57%	1,66%	4,97%	4,31%
Wągrowiec	10	12	8	8	10	5	2,02%	2,30%	1,52%	1,47%	1,99%	0,98%
Włosztyn	11	9	9	10	11	10	2,22%	1,73%	1,71%	1,84%	2,19%	1,96%
Września	10	9	19	11	10	13	2,02%	1,73%	3,62%	2,03%	1,99%	2,54%
Złotów	16	10	14	25	16	17	3,23%	1,92%	2,67%	4,60%	3,18%	3,33%

zabici w wypadkach - powiaty



ranni w wypadkach - powiaty												
	Wartości bezwzględne						Wartość procentowa					
Powiaty	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Chodzież	92	76	67	86	73	57	1,31%	1,07%	1,03%	1,34%	1,31%	1,00%
Czarnków	185	196	126	104	90	123	2,64%	2,77%	1,94%	1,62%	1,62%	2,16%
Gniezno	155	164	187	226	130	128	2,21%	2,31%	2,88%	3,52%	2,34%	2,24%
Gostyń	182	155	133	137	95	109	2,59%	2,19%	2,05%	2,13%	1,71%	1,91%
Grodzisk	26	34	23	27	13	27	0,37%	0,48%	0,35%	0,42%	0,23%	0,47%
Jarocin	72	60	44	66	95	109	1,03%	0,85%	0,68%	1,03%	1,71%	1,91%
Kalisz	317	315	321	252	258	241	4,52%	4,45%	4,95%	3,93%	4,64%	4,23%
Kępno	99	85	76	73	68	78	1,41%	1,20%	1,17%	1,14%	1,22%	1,37%
Koło	108	114	99	104	88	77	1,54%	1,61%	1,53%	1,62%	1,58%	1,35%
Konin	383	349	371	459	398	380	5,46%	4,93%	5,72%	7,15%	7,15%	6,66%
Kościan	133	176	166	169	146	148	1,90%	2,48%	2,56%	2,63%	2,62%	2,60%
Krotoszyn	172	154	112	91	56	67	2,45%	2,17%	1,73%	1,42%	1,01%	1,18%
Leszno	283	293	283	261	242	214	4,03%	4,13%	4,37%	4,07%	4,35%	3,75%
Międzychód	24	15	7	9	12	26	0,34%	0,21%	0,11%	0,14%	0,22%	0,46%
Nowy Tomyśl	82	83	63	77	48	59	1,17%	1,17%	0,97%	1,20%	0,86%	1,03%
Oborniki	121	107	90	84	76	76	1,73%	1,51%	1,39%	1,31%	1,37%	1,33%
Ostrów Wlkp.	254	323	316	368	274	258	3,62%	4,56%	4,87%	5,73%	4,92%	4,52%
Ostrzeszów	110	121	103	126	127	108	1,57%	1,71%	1,59%	1,96%	2,28%	1,89%
Piła	294	268	237	233	213	168	4,19%	3,78%	3,66%	3,63%	3,83%	2,95%
Pleszew	169	167	172	162	134	173	2,41%	2,36%	2,65%	2,52%	2,41%	3,03%
Rawicz	55	64	70	58	45	65	0,78%	0,90%	1,08%	0,90%	0,81%	1,14%
Słupca	116	80	99	76	71	55	1,65%	1,13%	1,53%	1,18%	1,28%	0,96%
Szamotuły	132	134	89	73	66	74	1,88%	1,89%	1,37%	1,14%	1,19%	1,30%
Śrem	98	63	58	37	22	31	1,40%	0,89%	0,89%	0,58%	0,40%	0,54%
Środa Wlkp.	150	216	211	159	147	168	2,14%	3,05%	3,25%	2,48%	2,64%	2,95%
Turek	212	231	133	159	127	152	3,02%	3,26%	2,05%	2,48%	2,28%	2,67%
Wągrowiec	116	97	64	57	74	72	1,65%	1,37%	0,99%	0,89%	1,33%	1,26%
Włosztyń	65	70	47	66	55	50	0,93%	0,99%	0,72%	1,03%	0,99%	0,88%
Września	153	121	142	101	55	62	2,18%	1,71%	2,19%	1,57%	0,99%	1,09%
Złotów	170	147	132	114	100	92	2,42%	2,07%	2,04%	1,78%	1,80%	1,61%

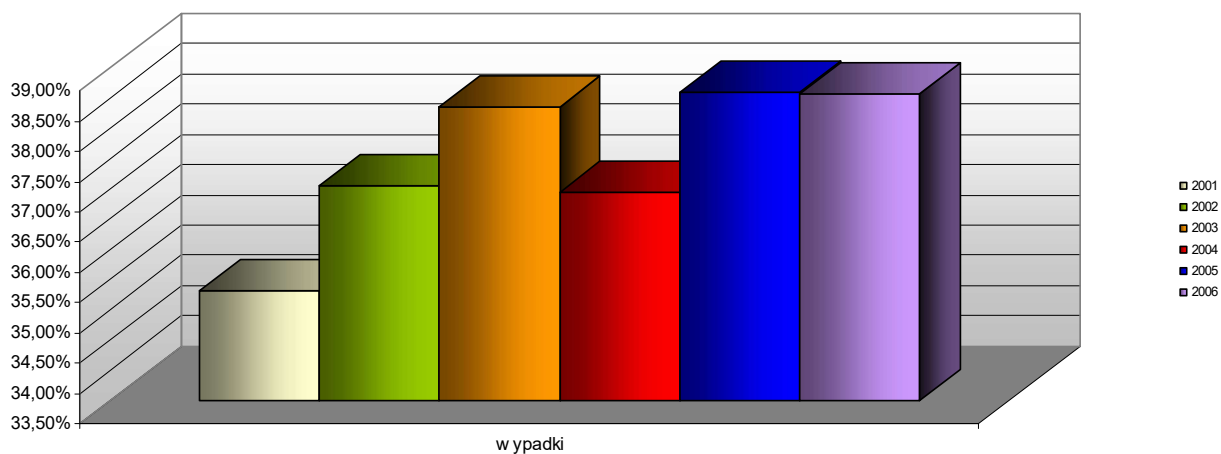
ranni w wypadkach - powiaty



Dane dla powiatu poznańskiego	
	wypadki
2001	1894
2002	1989
2003	1941
2004	1814
2005	1647
2006	1734

Dane dla powiatu poznańskiego	
	wypadki
2001	35,30%
2002	37,06%
2003	38,35%
2004	36,93%
2005	38,60%
2006	38,58%

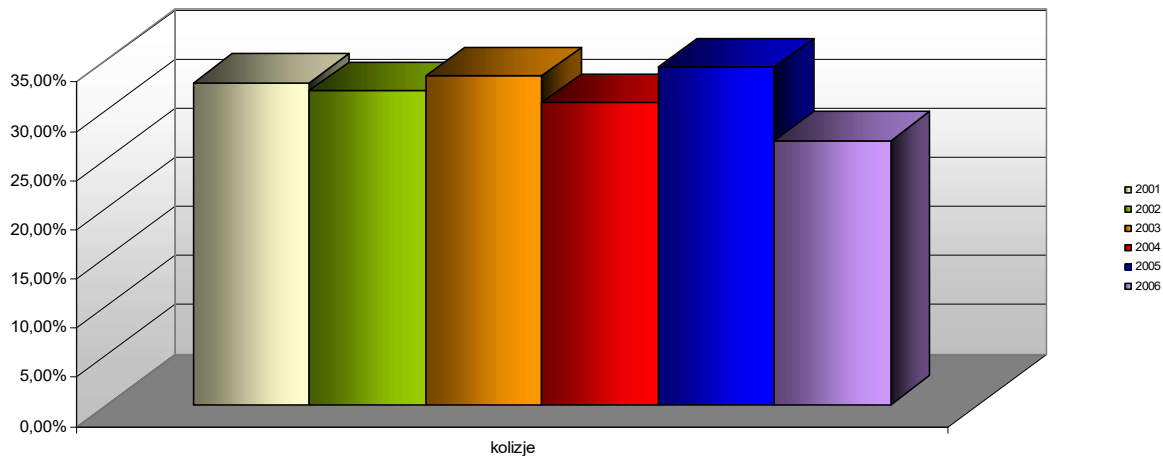
dane dla powiatu poznańskiego



Dane dla powiatu poznańskiego	
	kolizje
2001	9240
2002	9240
2003	9700
2004	10667
2005	10960
2006	8697

Dane dla powiatu poznańskiego	
	kolizje
2001	32,76%
2002	31,93%
2003	33,43%
2004	30,68%
2005	34,34%
2006	26,87%

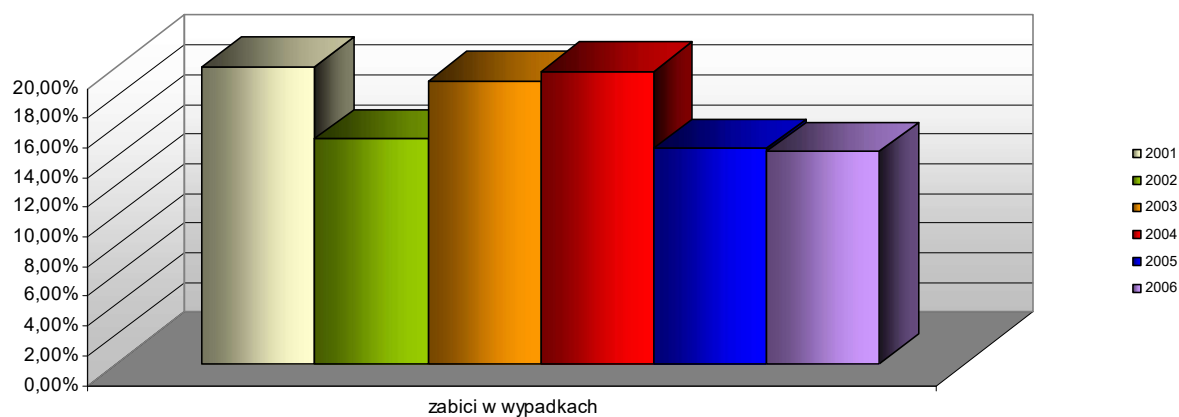
dane dla powiatu poznańskiego



Dane dla powiatu poznańskiego	
	zabici w wypadkach
2001	99
2002	79
2003	100
2004	107
2005	73
2006	73

Dane dla powiatu poznańskiego	
	zabici w wypadkach
2001	20,00%
2002	15,16%
2003	19,05%
2004	19,71%
2005	14,51%
2006	14,29%

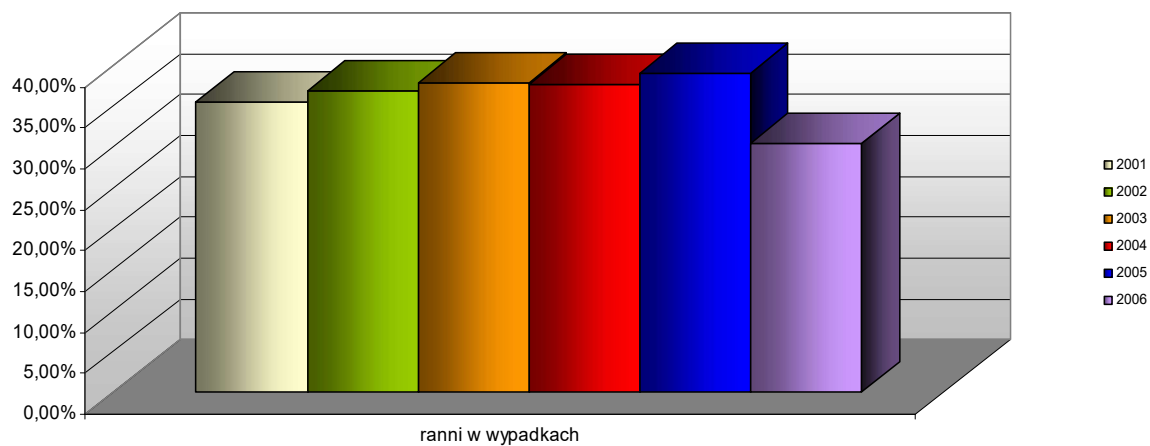
dane dla powiatu poznańskiego



Dane dla powiatu poznańskiego	
	ranni w wypadkach
2001	2486
2002	2607
2003	2449
2004	2417
2005	2168
2006	1734

Dane dla powiatu poznańskiego	
	ranni w wypadkach
2001	35,44%
2002	36,79%
2003	37,78%
2004	37,67%
2005	38,95%
2006	30,41%

dane dla powiatu poznańskiego



Tendencje

Negatywne:

- brak nowoczesnych środków technicznych w jednostkach Policji służących sprawnej analizie zagrożenia
- dominująca ilość zagrożeń zdarzeniami drogowymi na obszarach zabudowanych
- duża ofiaro chłonność w wyniku wypadków drogowych poza obszarem zabudowanym
- większa od pozostałych ilość zdarzeń na drogach krajowych

NIETRZEŻWOŚĆ UCZESTNIKÓW ZDARZEŃ

Zachowanie uczestnika ruchu na drogach w sposób istotny ogranicza spożywany alkohol. Stopień przyczynienia się do wypadku drogowego co prawda nie zmienia się w związku ze spożytym alkoholem. Pamiętać należy jednak, że zachowanie się uczestnika ruchu zależne jest od ilości spożytego alkoholu. Spożycie alkoholu, w wyniku którego występuje stan nietrzeźwy (poziom alkoholu we krwi ponad 0,5‰) powoduje ograniczenie sprawności kierujących. Ryzyko powstania wypadku drogowego w związku z przemieszczaniem się nietrzeźwego uczestnika ruchu jest znaczne.

W 2006r nietrzeźwi użytkownicy dróg byli sprawcami **1.211** zdarzeń drogowych tj. **3,3%** ogółu zdarzeń, w tym 361 wypadków i 850 kolizji drogowych. W wypadkach tych 39 osoby poniosły śmierć, a 447 doznało obrażeń ciała. W porównaniu do 2005r. zanotowano spadek o 207 tj. 14,6% zdarzeń, gdzie sprawcami byli nietrzeźwi użytkownicy. Zdarzenia drogowe z udziałem nietrzeźwych notowano najczęściej w **soboty i niedziele** – w przedziale czasowym 16.00 – 21.00. Sprawcami tych zdarzeń w znacznej większości byli kierujący pojazdami. Przyczynili się oni do zaistnienia 1.055 zdarzeń w tym 262 wypadków i 793 kolizji drogowych. W wypadkach tych 31 osób poniosło śmierć, a 354 doznało obrażeń ciała.

Najczęściej przyczynami zdarzeń gdzie sprawcami byli nietrzeźwi kierujący było:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 415 zdarzenia, w tym 122 wypadków, w których 17 osób poniosło śmierć, a 170 doznało obrażeń ciała oraz 293 kolizji drogowych,
- nie ustąpienie pierwszeństwa przejazdu – 130 zdarzeń w tym 29 wypadki, w których 3 osób poniosło śmierć, a 45 doznało obrażeń ciała oraz 101 kolizje drogowe.
- nieprawidłowe wyprzedzanie, omijanie, wymijanie – 137 zdarzeń, w tym 30 wypadków w których 3 osób poniosło śmierć, a 42 doznało obrażeń ciała oraz 107 kolizje drogowe.

Nietrzeźwi kierujący to przede wszystkim:

Lp	Pojazd sprawcy	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
1	Samochód osobowy	204	23	292	667
2	Pojazdy jednośladowe	41	6	42	54
3	Samochody ciężarowe	12	1	13	48
4	Ciągnik rolniczy	1	0	2	13

Nietrzeźwi piesi przyczynili się do zaistnienia 145 zdarzeń, w tym 95 wypadków drogowych i 50 kolizji. W wypadkach tych 8 osób poniosło śmierć, a 89 doznało obrażeń ciała. Przyczynami tych zdarzeń było:

- nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem lub zza pojazdu przeszkody – 85 zdarzeń, w tym 56 wypadków, w których 4 osoby poniosły śmierć, a 52 odniosło obrażenia ciała oraz 29 kolizji drogowych,
- nieprawidłowe przekraczanie jezdni - 15 zdarzeń w tym 9 wypadków, w których 9 osób doznało obrażeń ciała oraz 6 kolizji drogowych.

Zagrożenie ze strony nietrzeźwych użytkowników dróg w poszczególnych jednostkach w omawianym okresie przedstawia się następująco:

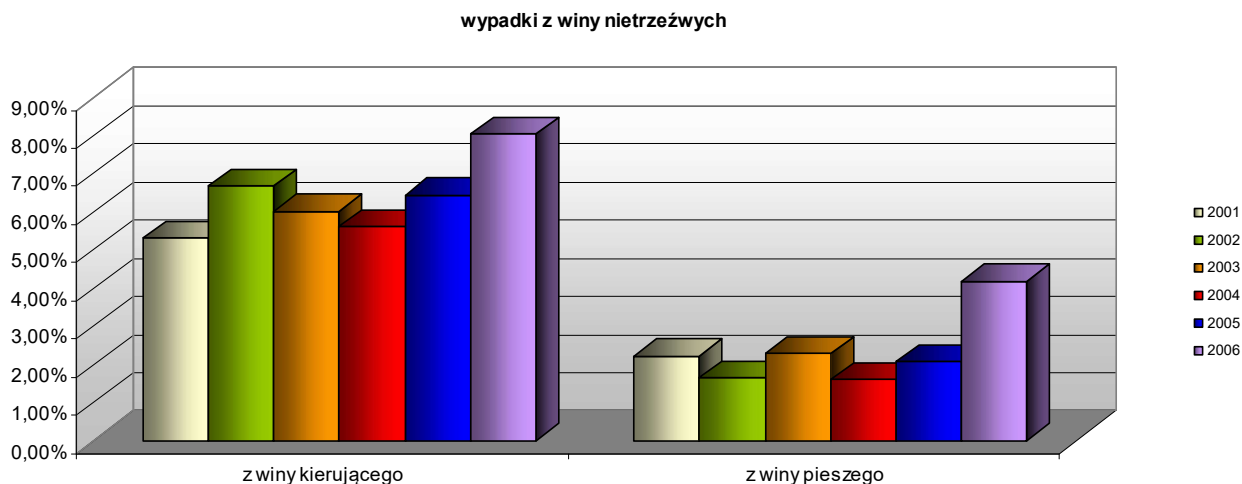
L.p	KMP/KPP	Ogółem zdarzeń	% udziału nietrzeźwych sprawców w zdarzeniach.
1	CHODZIEŻ	12	2,72
2	CZARNKÓW	27	2,89
3	GNIEZNO	44	4,09
4	GOSTYŃ	27	4,45
5	GRODZISK WLKP.	24	8,99
6	JAROCIN	29	3,80
7	KALISZ	79	2,71
8	KĘPNO	32	5,86
9	KOŁO	55	5,81
10	KONIN	79	2,89
11	KOŚCIAN	26	4,67
12	KROTOSZYN	50	5,56
13	LESZNO	38	2,36
14	MIĘDZYCHÓD	21	6,00
15	N. TOMYŚL	28	5,19
16	OBORNIKI	30	4,27
17	OSTRÓW WLKP.	57	2,62
18	OSTRZESZÓW	40	7,17
19	PIŁA	66	4,28
20	PLESZEW	30	5,15
21	POZNAŃ	185	1,77
22	RAWICZ	20	5,65
23	SŁUPCA	23	3,66
24	SZAMOTUŁY	21	2,00
25	ŚREM	8	1,83
26	ŚRODA WLKP.	27	4,48
27	TUREK	37	6,23
28	WĄGROWIEC	28	5,15
29	WOLSZTYN	21	5,17
30	WRZEŚNIA	17	2,35
31	ZŁOTÓW	30	6,77
32	Ogółem	1211	3,28

Na podstawie przedstawionych danych należy stwierdzić, że największe zagrożenie ze strony nietrzeźwych użytkowników dróg w 2005r występowało w powiatach **Grodzisk Wielkopolski, Ostrzeszów, Złotów, Turek i Oborniki**. Policjanci ruchu drogowego w 2006r sporządzili wniosków i ujawnili przestępstw ogółem 6,613 (2005r-6253) z tego 5,260 (2005r-5023) przestępstwa z art. 178 a § 1 i 2 KK oraz 1,353 (2005r - 1230) wykroczeń z art. 87§ 1 i 2 KW.

Fakt ten wskazuje na lekceważące traktowanie obowiązujących przepisów prawa. W następstwie tych zachowań dochodzi do wypadków drogowych powodowanych przez nietrzeźwych uczestników. Ich ilość w poszczególnych latach jest bardzo różna chociaż w stosunku do ogółu wypadków stanowi 8,5-10%. Najwięcej zdarzeń z badanego obszaru powodują nietrzeźwi kierowcy, których udział w wypadkach stanowi ok. 70%. Prawie 1/3 wypadków powodują piesi. Z innych przyczyn odsetek wypadków jest znikomy. Sytuacja w opisywanym zakresie w poszczególnych latach była następująca.

wypadki z winy nietrzeźwych		
	z winy kierowcy	z winy pieszego
2001	285	119
2002	358	88
2003	304	116
2004	276	78
2005	275	88
2006	361	188

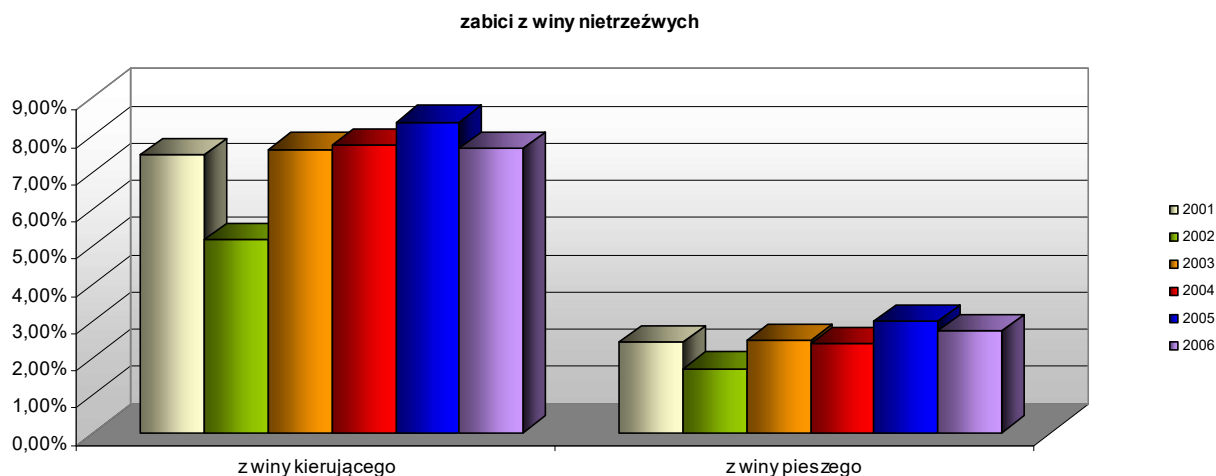
wypadki z winy nietrzeźwych		
	z winy kierowcy	z winy pieszego
2001	5,31%	2,22%
2002	6,67%	1,64%
2003	6,01%	2,29%
2004	5,62%	1,59%
2005	6,44%	2,06%
2006	8,03%	4,18%



Ilość zabitych, którzy ginęli z winy nietrzeźwych była bardzo różna, co przedstawia poniższe zestawienie.

zabici z winy nietrzeźwych		
	z winy kierującego	z winy pieszego
2001	37	12
2002	27	9
2003	40	13
2004	42	13
2005	42	15
2006	39	14

zabici z winy nietrzeźwych		
	z winy kierującego	z winy pieszego
2001	7,47%	2,42%
2002	5,18%	1,73%
2003	7,62%	2,48%
2004	7,73%	2,39%
2005	8,35%	2,98%
2006	7,63%	2,74%

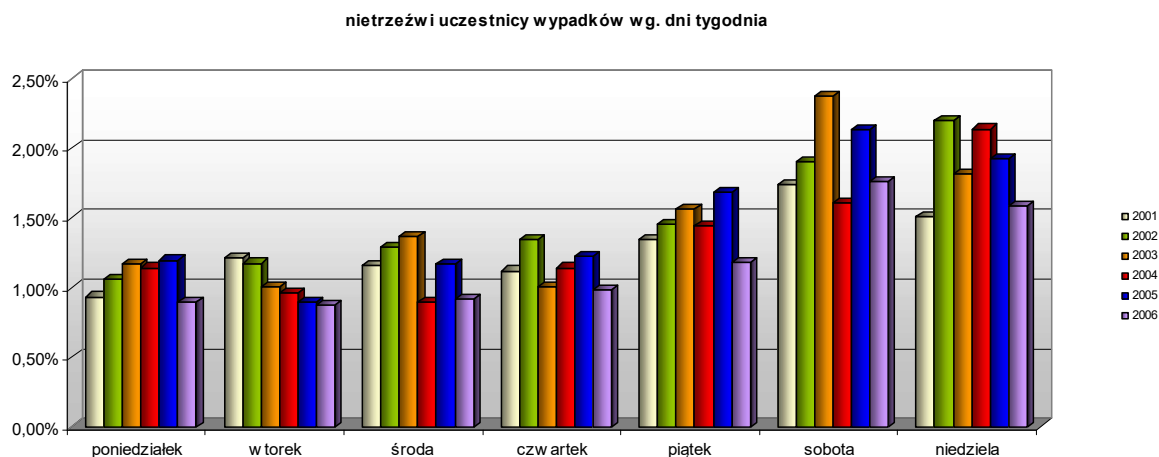


Analizując przedstawione dane wskazać należy, że najmniej wypadków spowodowali nietrzeźwi kierujący w 2001 roku. Najmniej osób zginęło z powodu nietrzeźwych kierujących i pieszych w 2002 roku.

Na potrzeby analizy nietrzeźwych uczestników dróg oraz ich zachowań niezbędnym jest określenie czasu zaistnienia zdarzenia, który przedstawiał się następująco:

nietrzeźwi uczestnicy wypadków							
	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
2001	50	65	62	60	72	93	81
2002	57	63	69	72	78	102	118
2003	59	51	69	51	79	120	92
2004	56	47	44	56	71	79	105
2005	51	38	50	52	72	91	82
2006	40	39	41	44	53	79	71

nietrzeźwi uczestnicy wypadków							
	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
2001	0,93%	1,21%	1,16%	1,12%	1,34%	1,73%	1,51%
2002	1,06%	1,17%	1,29%	1,34%	1,45%	1,90%	2,20%
2003	1,17%	1,01%	1,36%	1,01%	1,56%	2,37%	1,82%
2004	1,14%	0,96%	0,90%	1,14%	1,45%	1,61%	2,14%
2005	1,20%	0,89%	1,17%	1,22%	1,69%	2,13%	1,92%
2006	0,89%	0,87%	0,91%	0,98%	1,18%	1,76%	1,58%

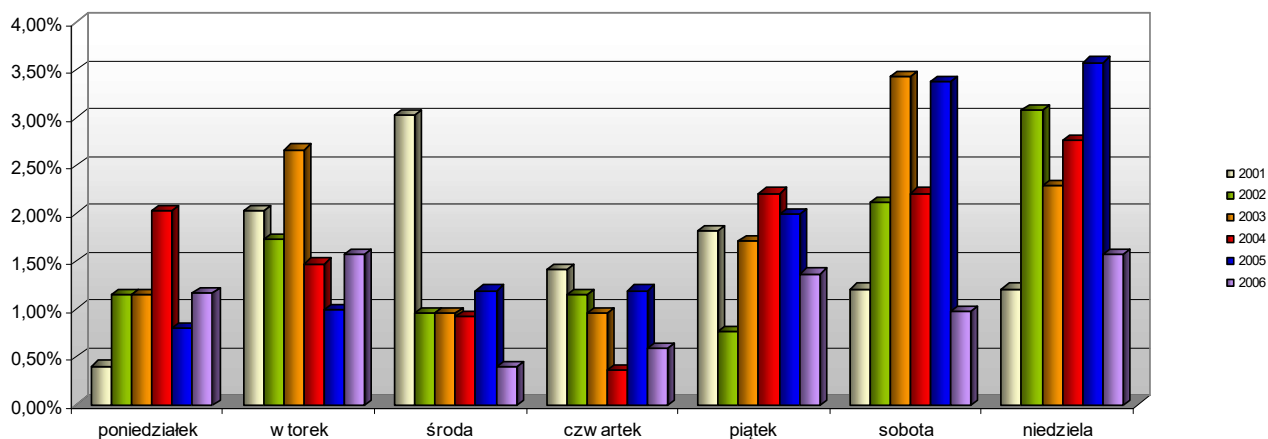


Biorąc powyższe pod uwagę zauważyć należy, że pomimo zróżnicowanego zagrożenia nasilenia wypadkami, z udziałem nietrzeźwych uczestników występuje w okresie weekendu.

Podobnie jest w odniesieniu do nietrzeźwych uczestników zdarzeń, którzy ponieśli śmierć. Obrazują to następujące dane:

nietrzeźwi uczestnicy którzy ponieśli śmierć							
	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
2001	2	10	15	7	9	6	6
2002	6	9	5	6	4	11	16
2003	6	14	5	5	9	18	12
2004	11	8	5	2	12	12	15
2005	4	5	6	6	10	17	18
2006	6	8	2	3	7	5	8
nietrzeźwi uczestnicy którzy ponieśli śmierć							
	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
2001	0,40%	2,02%	3,03%	1,41%	1,82%	1,21%	1,21%
2002	1,15%	1,73%	0,96%	1,15%	0,77%	2,11%	3,07%
2003	1,14%	2,67%	0,95%	0,95%	1,71%	3,43%	2,29%
2004	2,03%	1,47%	0,92%	0,37%	2,21%	2,21%	2,76%
2005	0,80%	0,99%	1,19%	1,19%	1,99%	3,38%	3,58%
2006	1,17%	1,57%	0,39%	0,59%	1,37%	0,98%	1,57%

nietrzeźwi uczestnicy wypadków, którzy ponieśli śmierć - wg. dni tygodnia



Przedstawiona sytuacja wskazuje na konieczność aktywizowania działań kontrolno-represyjnych o okresach weekendowych.

Tendencje

Negatywne:

- pomimo ograniczonego sprawstwa wypadkami drogowymi przez nietrzeźwych (3,28%) w ich wyniku ginie ok.10% wszystkich ofiar oraz ok.8% wszystkich rannych
- znaczne zagrożenie wypadkami powodowanymi przez nietrzeźwych w piątki i soboty
- duża ilość nietrzeźwych uczestników ruchu ponoszących śmierć we wtorki i soboty.

1.1.1.3 Drogi krajowe i ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego

Wprowadzenie

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu zarządza siecią 1542, 3 km dróg krajowych na terenie województwa wielkopolskiego.

Są to wszystkie drogi jedno i dwucyfrowe przebiegające przez teren województwa, lecz poza granicami administracyjnymi 4-ch miast na prawach powiatu grodzkiego tj. Poznania, Kalisza, Konina i Leszna.

Poza administracją Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pozostaje też autostrada A2 od Poznania do Konina o długości 100 km, która zarządzana jest przez prywatnego operatora tj. Autostradę Wielkopolską S.A.

Pod względem funkcjonalnym sieć dróg krajowych będących w zarządzie GDDKiA można podzielić na następujące klasy:

- A – autostrada – 45,58 km,
- S – drogi ekspresowe 7,78 km,
- GP – główne ruchu przyspieszonego - 1212,88 km
- G – główne – 276,0,5 km tj.

Natężenie ruchu na drogach krajowych Wielkopolski

Wg generalnego pomiaru ruchu (GPR) z 2005 r. zarejestrowano, że na drogach krajowych:

- w okresie ostatnich 5 lat ruch wzrósł o **18% i wyniósł 8224 pojazdów** średnio na dobę,
- w woj. wielkopolskim natężenie ruchu wzrosło o **16%** w stosunku do roku 2000 i wyniosło 9842 **pojazdy na dobę** (na drogach międzynarodowych 13737 pojazdów na dobę)

Natężenie ruchu, a w szczególności samochodów ciężarowych, powoduje zdecydowane pogorszenie się warunków ruchu na drogach głównych, a zwłaszcza na tych na których średni dobowy ruch (SDR) **przekracza 10 tys. pojazdów /dobę**. W takim przypadku, wg badań międzynarodowych, wielkość SDR jest zbliżona do granicznej wartości przepustowości drogi jednojezdniowej (o szerokości 7,0 m z utwardzonymi poboczami o szerokości 2,0 m.

W efekcie skutkuje to **przenoszeniem się ruchu na drogi równoległe**.

Z takim zjawiskiem mamy do czynienia również i w sytuacji gdy droga główna, która ma za zadanie przenosić ruch tranzytowy, staje się mniej atrakcyjna dla kierowców również i z innych powodów np. spowodowanych koniecznością wnoszenia opłat.

Stan techniczny nawierzchni dróg krajowych

Na podstawie przeprowadzanych corocznie pomiarów w ramach tzw. Systemu Oceny Stanu Nawierzchni „SOSN” określa się stan techniczny nawierzchni, który wyrażony jest w czterostopniowej skali ocen dla poszczególnych parametrów (klasy: A – stan dobry, B – stan zadowalający, C – stan niezadowalający, D – stan zły).

W Systemie Oceny Stanu Nawierzchni zbierane są dane o następujących cechach eksploatacyjnych nawierzchni:

- spękaniach [pośrednio nośności],
- równości podłużnej,
- głębokości kolein,
- stanie powierzchni,
- szorstkości (właściwości przeciwpoślizgowe).

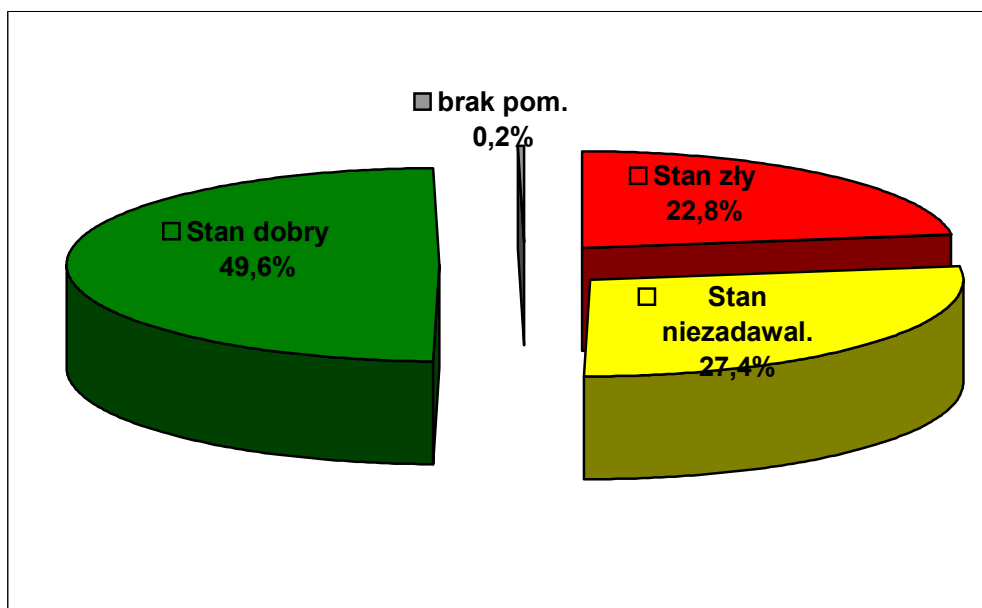
W pierwszym kwartale każdego roku, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad publikuje raport o stanie technicznym nawierzchni zamiejskiej sieci dróg krajowych.

Ogólny stan dróg

Stan dróg	[%]	[km]
dobry	49,6	713,765
niezadowalający	27,4	392,978
zły	22,8	327,475
brak danych	0,2	2,404

Poniżej zaprezentowano dane odnoszące się do stanu dróg krajowych w Wielkopolsce.
Na koniec 2006 r. stan zamiejskiej sieci dróg krajowych przedstawiał się następująco:

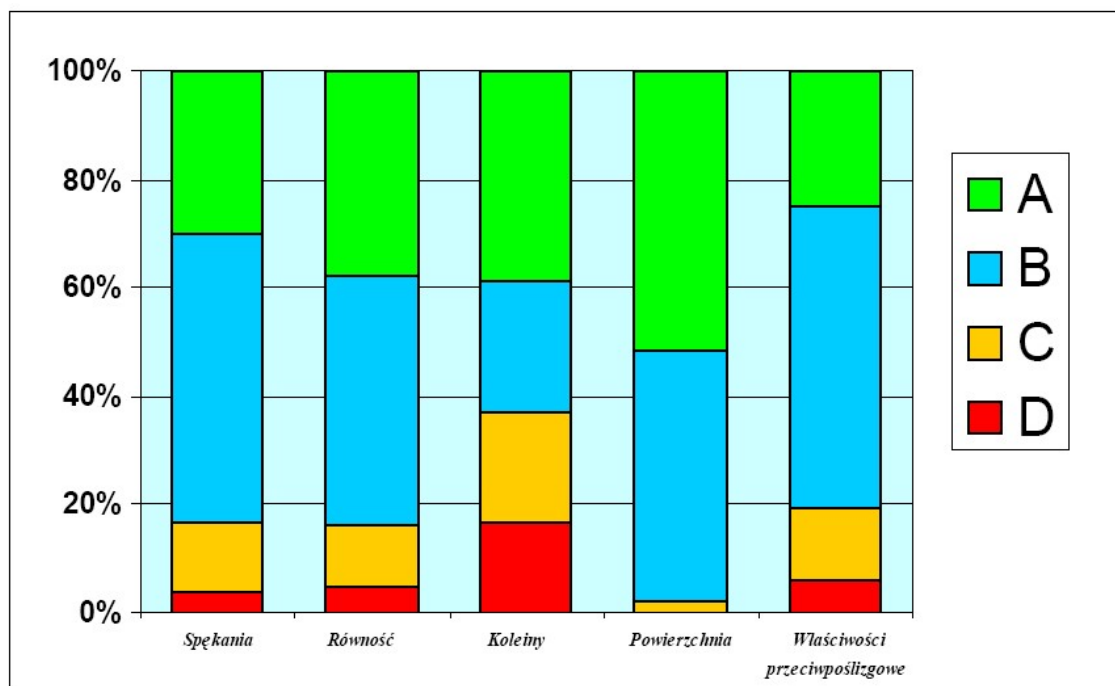
**Stan techniczny nawierzchni dróg krajowych
w Wielkopolsce w 2006 r.**



Klasy stanu dróg – w Wielkopolsce

Parametr	A	B	C	D	?
Stan spękań	48,7	48,4	2,2	0,5	0,2
Równość podłużna	43,9	46,0	7,3	2,7	0,1
Koleiny	40,0	18,4	21,5	20,0	0,1
Stan powierzchni	63,5	35,9	0,4	0,0	0,2
Wł. przeciwpoślizgowe	21,3	59,1	16,6	2,8	0,2

Stan techniczny nawierzchni dróg krajowych w skali kraju (dane za rok 2005)



[%]	A	B	C	D	Suma
<i>Stan spękań</i>	29.9%	53.2%	12.9%	4.0%	100.0%
<i>Równość</i>	38.0%	45.7%	11.8%	4.5%	100.0%
<i>Koleiny</i>	38.8%	24.3%	20.3%	16.6%	100.0%
<i>Stan powierzchni</i>	51.7%	46.2%	2.0%	0.1%	100.0%
<i>Właściwości przeciwpślizgowe</i>	25.0%	55.9%	12.9%	6.2%	100.0%

Wymagane zabiegi remontowe na drogach krajowych w Wielkopolsce

Poniżej przedstawiono odpowiednie zestawienie dla dwóch poziomów decyzyjnych: **zabiegi konieczne** – tj. takie, które należałoby wykonać natychmiast, oraz **zabiegi zalecane** – tj. łącznie zabiegi do wykonania natychmiast i takie, które należy zaplanować do wykonania w ciągu najbliższych lat.

Rodzaj zabiegu	Zalecane		Konieczne	
	[km]	[%]	[km]	[%]
Wzmocnienie wg projektu	38,679	2,7	6,699	0,5
Warstwa ścieralna z wyrównaniem	591,941	41,2	304,164	21,2
Zabieg powierzchniowy	89,833	6,3	16,612	1,2
Razem - wymaga zabiegu	720,453	50,1	327,475	22,8
Nie wymaga zabiegu	713,765	49,7	1106,743	77,0
Brak danych	2,404	0,2	2,404	0,2

Analizując powyższe dane – wynika, że w chwili obecnej największe potrzeby w zakresie istniejącej sieci dróg krajowych to ułożenie nowych warstw ścieralnych na prawie 328 km dróg.

Do podstawowych niedomogów wyposażenia pasa drogowego, które mają największy wpływ na bezpieczeństwo ruchu, oprócz omówionego wyżej stanu nawierzchni, zaliczyć należy następujące elementy:

- brak dróg tranzytowych o parametrach przystosowanych do przenoszenia ciężkiego ruchu samochodowego,
- wyczerpywanie się przepustowości dróg jednojezdniowych,
- brak obwodnic miejscowości,
- brak separacji ruchu pieszego i rowerowego od jezdni głównej,
- brak separacji ruchu lokalnego od tranzytowego i nadmierna ilość zjazdów,
- brak wystarczającej ilości lewoskrętów dla pojazdów skręcających z drogi głównej,
- brak pasów wyłączenia z drogi głównej przed skrzyżowaniami i zjazdami do obiektów obsługi podróży,

- h. niewielka ilość skrzyżowań dróg wyposażona jest w elementy regulacji ruchu, (sygnalizacje, runda itp.),
- i. brak wystarczającej ilości elementów uspokojenia ruchu na odcinkach przejść przez miejscowości,
- j. nadmierna ilość obiektów handlowo – gastronomicznych przy drogach, łącznie z handlem prowadzonym w pasie drogowym,
- k. braki w oświetleniu dróg,
- l. nadmierna ilość reklam przy drogach,

1.1.1.4 STAN DRÓG WOJEWÓDZKICH

Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich administruje obecnie na sieci 2.673,9 km dróg z czego przez tereny miejskie przebiega 337,65 km..

Ze względu na rodzaj nawierzchni, drogi wojewódzkie posiadają:

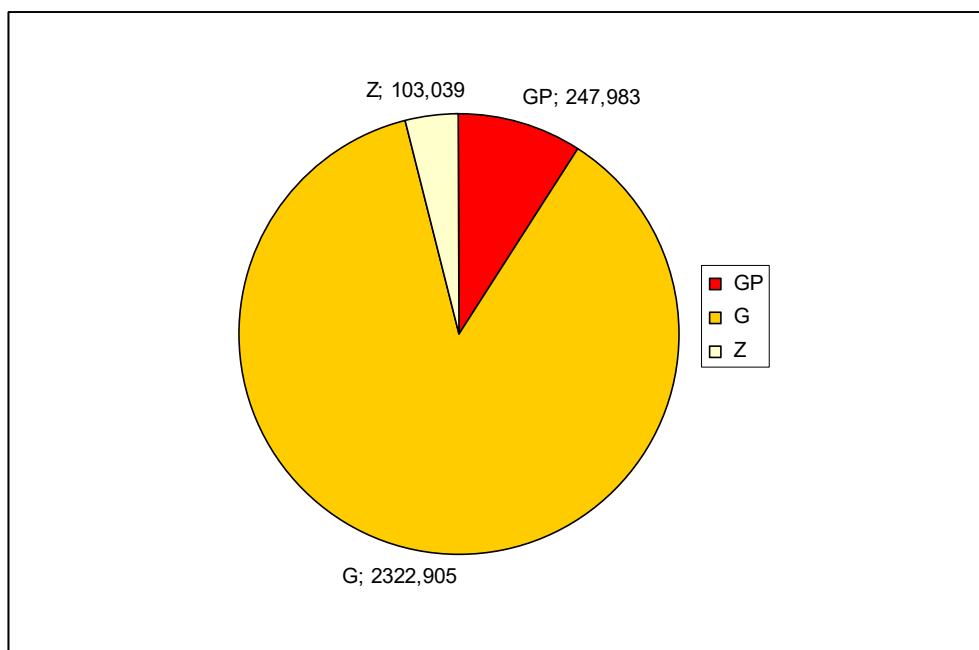
- nawierzchnię bitumiczną na długości 2.648,54 km (w tym drogi dwujezdniowe)
- nawierzchnię betonową, brukową, z kostki kamiennej i klinkieru posiada 15,72 km dróg , a pozostałe drogi mają nawierzchnię gruntową).

Ze względu na szerokość nawierzchni:

- ponad 66 % dróg wojewódzkich posiada jezdnię o szerokości od 6,0 do 7,0 m;
- 21 % to drogi o szerokości jezdni poniżej 6,0 m;
- ponad 12 % dróg ma jezdnię o szerokości 7 i więcej metrów;

Klasy dróg wojewódzkich

- GP- 247,99 km;
- G-2322,90 km;
- Z-103,04 km.



Stan dróg wojewódzkich

W roku 2006(ocenę prowadzi się od roku 2002) ocenie poddano stan techniczny dróg w zakresie nawierzchni, poboczy i rowów na całym ich przebiegu na terenie danego RDW. Niniejsza ocena polegała na wizualnym określeniu stanu poszczególnych elementów.

Stan techniczny **nawierzchni drogi** oceniano w następujących trzech poziomach:

- **zły** - gdy procentowy udział sum z trzech parametrów oceny **stanu nawierzchni** przekracza 30 % powierzchni drogi;
- **wystarczający** - gdy procentowy udział sum z trzech parametrów oceny **stanu nawierzchni** mieści się w zakresie 15- 30 % powierzchni drogi ;
- **dobry** – gdy procentowy udział sum z trzech parametrów oceny **stanu nawierzchni** nie przekracza 15 % powierzchni drogi.

Do oceny stanu nawierzchni uwzględniane zostały wyboje, spękania, ubytki ziaren i lepiszcza oraz koleiny.

Oprócz stanu technicznego nawierzchni ocenie poddano także stan poboczy drogowych i rowów gdzie:

Stan techniczny poboczy drogi określono jako:

dobrze – gdy są wyprofilowane zgodnie z ogólnie przyjętymi wymogami;

zawyżone – zawyżone w stosunku do rzędnej nawierzchni > 10 cm;

zaniżone – zaniżone w stosunku do rzędnej nawierzchni > 10 cm;

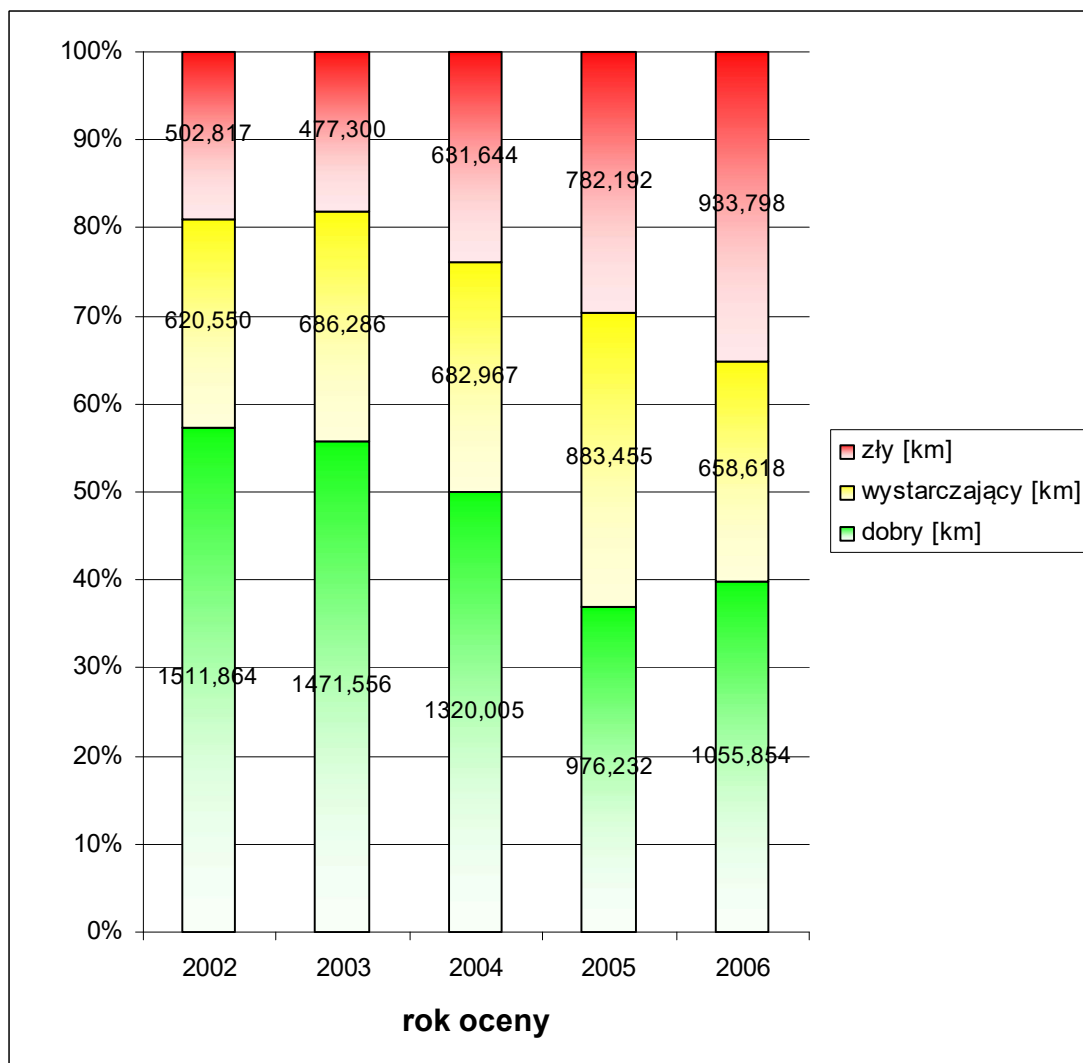
Stan techniczny rowów przydrożnych określono jako:

- dobry – prawidłowe spadki podłużne oraz pochylenia skarp, nie występują zastoiska wody;
- zły – występują zastoiska wody, złe spadki, rowy są zarośnięte i niedrożne lub nie ma ich w ogóle w miejscach gdzie powinny występować.

Na podstawie przeprowadzonych objazdów (oceniano 2648km dróg) stwierdzono, że:

stan nawierzchni drogi	dobry [km]	wystarczający [km]	zły [km]
2002	1511,864	620,550	502,817
2003	1471,556	686,286	477,300
2004	1320,005	682,967	631,644
2005	976,232	883,455	782,192
2006	1055,854	658,618	933,798

Powyższe dane przedstawiono na poniższym wykresie



Przyczyny złego stanu dróg wojewódzkich.

Utrzymanie dróg wojewódzkich finansowane jest przez Samorząd Województwa Wielkopolskiego. Rozwój infrastruktury drogowej charakteryzuje się jednak dużą kapitałochłonnością, a potrzeby są znacznie większe, niż posiadane środki.

Należy bowiem pamiętać, że ożywienie gospodarki wiąże się z intensyfikacją ruchu samochodowego, a ten przy takim jak obecny poziomie finansowania, jest dla stanu dróg niewystarczający.

W ostatnich latach odnotowuje się:

- stały wzrost liczby samochodów osobowych ;
- przejęcie dużej części transportu kolejowego także przez drogi wojewódzkie,
- wzrost ruchu granicznego samochodów osobowych oraz towarowych

Ponadto, do 1 stycznia 1999 roku, obecne drogi wojewódzkie stanowiły część sieci dróg krajowych o numerach trzycyfrowych i mniejszym znaczeniu komunikacyjnym od dróg 1 i 2 cyfrowych. Nakłady na drogownictwo w latach 90 nigdy nie były wystarczające. Siłą rzeczy więc większość środków jakimi dysponowały ówczesne Dyrekcje Dróg Krajowych szły na drogi o większym znaczeniu.

Stan techniczny 2 666 km dróg przejętych w zarządzanie przez Samorząd Województwa Wielkopolskiego, który funkcję tę pełni za pośrednictwem Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu - zgodnie z oceną stanu nawierzchni przeprowadzoną w latach 1996 - 1998 - był niezadowolający i wymagał już wówczas dużych nakładów finansowych.

Od roku 1991 środki finansowe na remonty dróg zostały bardzo ograniczone.

W pierwszej kolejności realizowane były remonty na drogach krajowych o numeracji 1 i 2 - cyfrowej, przenoszących przede wszystkim ruch tranzytowy. Obecne drogi wojewódzkie znajdowały się w grupie dróg, których potrzeby remontowe w ustalonym priorytecie schodziły na dalszy plan.

Taka sytuacja, z uwzględnieniem stale zwiększającego się zarówno natężenia ruchu jak i tonażu pojazdów spowodowała, że stan dróg sukcesywnie ulegał degradacji.

Przedstawione dane pokazują tendencję spadku ilości dróg w stanie dobrym w latach 2002-2005, przy jednoczesnym wzroście dróg w stanie złym .

Rok 2006 przyniósł poprawę w postaci wzrostu dróg w stanie dobrym co związane jest z dużym wzrostem środków na inwestycje drogowe (nowe odcinki dróg, kompleksowe modernizacje itp.) Mimo jednak coraz większych nakładów na drogi, potrzeby w tym zakresie są tak ogromne , że

przy mimo podwyższonych nakładach -ruch zwłaszcza ciężki, który jest coraz częściej spotykany na drogach wojewódzkich, gdyż stanowią one często alternatywę zatłoczonych i ostatnio w znaczących ilościach modernizowanych dróg krajowych - następuje jednak dalsza degradacja nieprzystosowany do tego nawierzchni dróg.

2.Cele programu:

Program niniejszy nawiązuje i jest spójny z Krajowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005.

Ponadto docelowa wersja programu winna zawierać :

- strategię działań do roku 2010 i dalej 2013
- program działań operacyjnych na lata 2007-2010.

Strategia winna określać:

- cel ogólny,
- priorytety
- cele szczegółowe,
- główne kierunki działań.

Program działań operacyjnych winien być przygotowany głównie z ukierunkowaniem dla określonych grup realizatorów.

Program operacyjny winien zawierać:

- działania (w nawiązaniu do celów szczegółowych) i zadania z określeniem harmonogramu,
- kosztów realizacji oraz wskaźników umożliwiających monitorowanie postępów.

Program w każdej grupie działań będzie nawiązywał do:

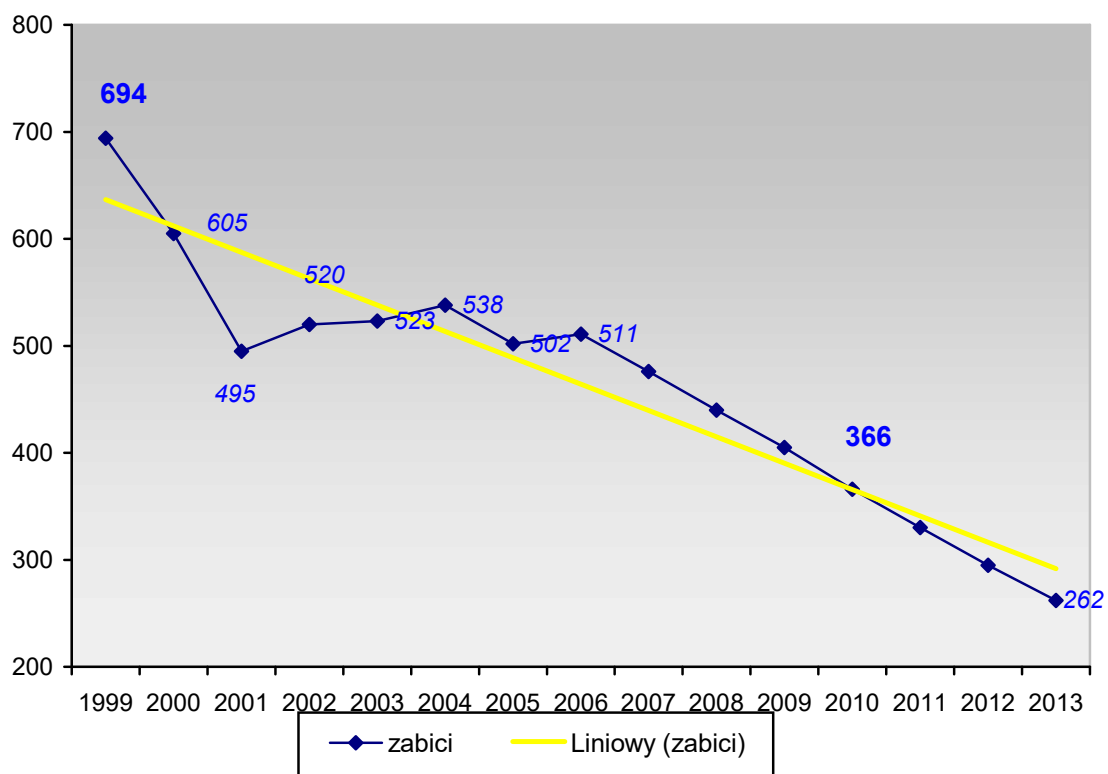
- wniosków z diagnozy,
- postulatów i oczekiwań samorządów lokalnych,
- celów i rekomendacji programu krajowego.

2.1. CEL OGÓLNY

Podstawowym celem i założeniem niniejszego programu jest spełnienie głównego i najważniejszego celu ilościowego przyjętego przez Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 którego celem jest zmniejszenie do roku 2013 liczby ofiar śmiertelnych o ponad 50% w stosunku do roku 2003, tj. nie więcej niż 2800 ofiar śmiertelnych rocznie.

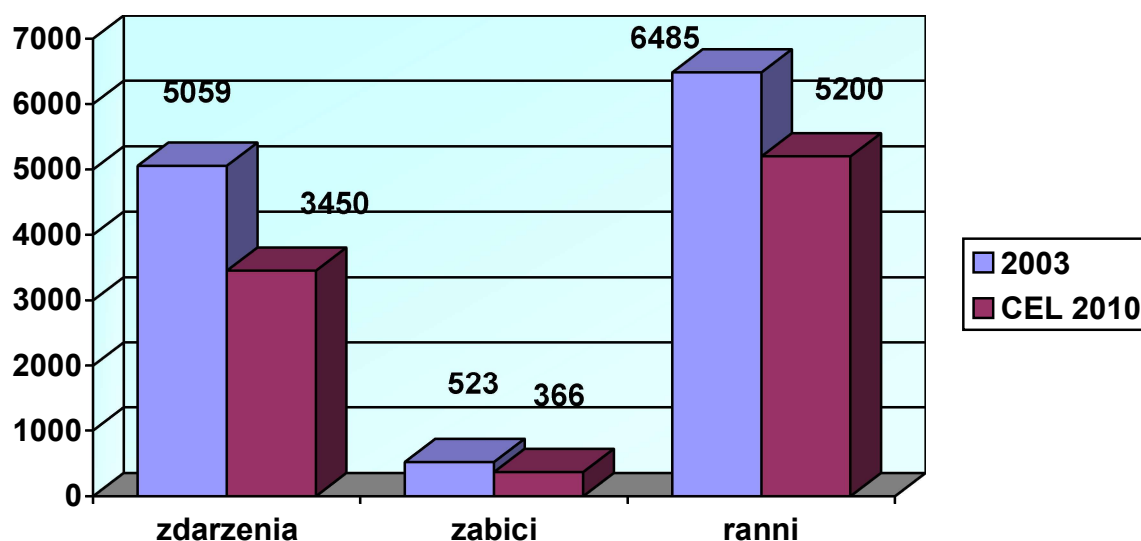
W województwie wielkopolskim zmniejszenie do roku 2013 zabitych o 50 %, to zmniejszenie liczby zabitych z 523 do 262 osób

PROGNOZA ZABITYCH DO 2013 ROKU



Założyć można ponadto pośredni cel tj: **zmniejszenie do roku 2010:**

- zdarzeń o 30 %, z 5059 do liczby 3540
- zabitych o 30 %, z 523 do liczby 366
- rannych o 20 %, z 6485 do liczby 5200



2. PRIORYTETY

W celu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie należy zastosować środki edukacyjne, inżynierskie i prewencyjne.

Jednakże dla efektywnego i skutecznego uruchomienia tych środków należy w pierwszej kolejności zorganizować podstawy systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Priorytety ustawiono, mając na uwadze grupy przyszłych realizatorów programu w województwie. Biorąc powyższe pod uwagę w programie wyróżniono pięć grup priorytetowych, które obejmują zarówno działania organizacyjne jak i działania usprawniające funkcjonowanie systemu brd w województwie.

Celem niniejszego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do mniej niż:

- **262** osób rocznie w roku 2013,
- **366** osób rocznie w roku 2010.

2.3. CELE SZCZEGÓŁOWE

Do każdego priorytetu przyporządkowano po kilka celów szczegółowych, które będą uzupełniane w dalszych etapach prac.

A. Rozwój systemu brd w województwie

A.1 Usprawnienie struktury organizacyjnej i koordynacji działań jednostek administracji, organizacji społecznych i samorządów lokalnych.

A.2 Stymulacja aktywności powiatów, miast i gmin

A.3 Usprawnienie metod planowania, projektowania, wdrażania i zarządzania oraz oceny efektywności i skuteczności prowadzonych działań

B. Usprawnienie edukacji w zakresie brd

B.1 Nauczanie bezpiecznego i partnerskiego zachowania się w ruchu drogowym

B.2 Podniesienie jakości nauczania

B.3 Rozpowszechnianie wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego

C. Usprawnienie nadzoru i kontroli ruchu drogowego

C.1 Zwiększenie stopnia przestrzegania zasad ruchu drogowego

C.2 Modyfikacja (eliminacja) agresywnych i niebezpiecznych zachowań uczestników ruchu

C.3 Automatyzacja i standaryzacja metod nadzoru i kontroli

D. Modernizacja infrastruktury drogowej

D.1 Ograniczanie konfliktów wynikających z rozmieszczenia elementów zagospodarowania przestrzennego

D.2 Zmniejszenie uciążliwości ruchu tranzytowego

D.3 Zmniejszenie możliwości popełniania błędów przez kierowców

D.4 Ochrona słabych uczestników ruchu

D.5 Zmniejszenie ciężkości wypadków

E. Rozwój systemu ratownictwa drogowego

E.1 Skrócenie czasu dojazdu do zdarzenia drogowego

E.2 Usprawnienie działania jednostek ratowniczych

E.3 Standaryzacja działań i wyposażenia służb ratowniczych

2.4. KIERUNKI DZIAŁAŃ

A. Rozwój systemu brd w województwie

System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego stanowi warunek konieczny powodzenia programu. System zarządzania brd powinien precyzować formuły prawne, organizacyjne oraz finansowe, określające zasady współdziałania organizacji, instytucji i osób zaangażowanych w proces poprawy brd.

Powszechne wdrażanie środków poprawy bezpieczeństwa ruchu wymaga usprawnień w zakresie struktur organizacyjnych i kadry. Należy zatem skoncentrować się na działaniach dla, których opracowanie powinno stanowić punkt wyjścia. Oto najważniejsze zadania .

1. Stworzenie wyspecjalizowanych struktur zarządzania ruchem, w tym specjalizujących się w zagadnieniach brd w jednostkach administracji ogólnej, specjalnej i samorządowej, przeprowadzanie szkoleń kadry,
2. Prowadzeniu całorocznej analizy brd na drogach.
3. Identyfikacji miejsc i odcinków dróg charakteryzujących się szczególnym zagrożeniem oraz określenie przyczyn powstawania wypadków w tych miejscach.
4. stworzenie systemu stałego monitoringu brd, a w pierwszej kolejności wykonanie diagnozy brd w poszczególnych powiatach, miastach i gminach, opracowanie i wdrożenie zintegrowanej i jednolitej bazy danych o wypadkach dla całego województwa,
5. Tworzenie warunków do współpracy międzywojewódzkiej.
6. Inicjowanie kształcenia kadr w zakresie brd.
7. wdrożenie audytu brd jako systemu kontroli planowania, projektowania i wykonania inwestycji drogowych pod względem bezpieczeństwa ruchu,
8. Ustalaniu niezbędnych i możliwych do wykonania działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa w miejscach i odcinkach niebezpiecznych oraz określenie harmonogramu ich realizacji.
9. Ustalaniu systemu szybkiego kontaktu z zarządami dróg w celu przekazywania przez uczestników ruchu bieżących uwag dotyczących nieprawidłowości w oznakowaniu i organizacji ruchu.
10. usprawnienie zasad komunikowania się ze społeczeństwem.

11. Tworzeniu zespołu prowadzącego działania w dziedzinie edukacji dzieci i młodzieży szkolnej. Określenie kierunków profilaktyczno - propagandowych działań w tym zakresie.
12. Opracowaniu programu popularyzacji wiedzy o brd poprzez szkoły, ośrodki związane z brd, środki masowego przekazu celem podniesienia społecznej świadomości znaczenia tej problematyki.
13. Opracowaniu katalogu przedsięwzięć dotyczących podniesienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.
14. Rozpoznaniu możliwości włączenia się przedsiębiorców działających w dziedzinie motoryzacji i ruchu drogowego do wspierania przedsięwzięć poprawy brd - wdrożenie modelu partnerstwo dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.
15. Rozważeniu celowości powołania fundacji w celu pozyskiwania środków finansowych i wspierania działań Rady.
16. Opracowaniu wykazu zamierzeń na rzecz poprawy brd, które mogą być finansowane ze środków funduszy pomocowych.
17. Inspirowaniu samorządów lokalnych do podejmowania działań zmierzających do opracowania własnych programów poprawy brd.

Kolejność realizacji zadań powinna wynikać z założenia, że w pierwszych latach wdrażania Programu powinny być realizowane działania związane z uruchomieniem systemu brd wsparte realizacją konkretnych projektów .

B. Usprawnienie edukacji brd

W zakresie edukacji motoryzacyjnej: modyfikacja programów nauczania edukacji motoryzacyjnej w szkołach, wielokierunkowe przeszkolenie kadry kierowniczej i pedagogicznej szkół, aktywizację rodziców, propagowanie bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym wśród dorosłych.

W zakresie wychowanie szkolnego

Wychowanie komunikacyjne:

Dzieci i młodzieży

Edukacja dzieci i młodzieży na rzecz podniesienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest bardzo ważnym elementem działań Policji, instytucji państwowych, samorządów terytorialnych oraz organizacji pozarządowych. Ministerstwo Edukacji Narodowej wspólnie z Komendą Główną

Policji wprowadziło w roku szkolnym 1994/1995 nowy przedmiot - wychowanie komunikacyjne. Zadania edukacyjne powierzono nauczycielom techniki w ramach ich przedmiotu w klasach: IV – VIII a także nauczycielom nauczania początkowego w klasach I – III szkół podstawowych. Decyzja ta stanowiła pewną koncentrację tej tematyki w jednym przedmiocie, która do tej pory była rozproszona i znajdowała się w programach wielu przedmiotów. W województwie Wielkopolskim nowe zadania realizowane były we współpracy zainteresowanych instytucji: kuratoria oświaty, wojewódzkie ośrodki metodyczne, komendy wojewódzkiej policji, wydziały ruchu drogowego, Polski Związek Motorowy, Automobilklub Wielkopolski oraz Towarzystwa Ubezpieczeniowe PZU S.A. oraz Warta S.A. Zarządzenie nr 2 MEN z dnia 17.02.1995 wprowadziło 20-30 godzin dydaktycznych w klasach I – III, a w pozostałych klasach 10 – 25 godzin dydaktycznych. W ramach reformy szkolnej w 1999r. problematyka wychowania komunikacyjnego została umieszczona w przedmiocie – technika. Liczbę godzin dydaktycznych przedstawiają ramowe plany nauczania dla sześciolletniej szkoły podstawowej i gimnazjum umieszczone z załącznikami nr 1 i nr 4. Wskazują one minimalną liczbę godzin dydaktycznych oraz podają, że powinny być poszerzone z puli godzin do dyspozycji dyrektora szkoły ewentualnie z puli organu prowadzącego szkołę.

Problematyka wychowania komunikacyjnego w wymienionej wyżej podstawie programowej w szkole podstawowej reprezentuje zapis drugi w zadaniach szkoły: **organizowanie wielostronnej aktywności technicznej ucznia** oraz zapis szósty w osiągnięciach: **eksploatowanie roweru i bezpieczne poruszanie się nim po drogach (zdobywanie karty rowerowej od 10 roku życia)**. W gimnazjum istotny jest zapis siódmy w treściach: **„bezpieczeństwo poruszania się po drogach oraz zapis piąty w osiągnięciach: korzystanie z dróg i pojazdów”** Uzupełnieniem tych zapisów są **„Ustalenia w sprawie przygotowania uczniów do uzyskania karty rowerowej i motorowerowej w szkole”** skierowane do realizacji przez Ministerstwo Edukacji Narodowej, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Komendę główną policji w 1998r. u odniesieniu do ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. nr 98 z 1997r. poz. 602, z późniejszymi zmianami).

Szkoły zobowiązane są do realizacji następujących zadań:

Od 1.07.1999r. kartę rowerową lub motorowerową wydaje uczniom nieodpłatnie dyrektor szkoły podstawowej, gimnazjum lub ponad gimnazjalnej,

- Sprawdzenia kwalifikacji osoby ubiegającej się o kratę rowerową lub motorowerową dokonują (Art. 109 ust. 4 Ustawy – Prawo o ruchu drogowym):

- Nauczyciel wychowania komunikacyjnego uprawniony przez dyrektora szkoły,
- Policjant posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego,
- Egzaminator.
- Zgodnie z wykładnią MEN nauczycielem wychowania komunikacyjnego jest nauczyciel realizujący tą tematykę zgodnie z przyjętymi przez szkołę programami nauczania. Najczęściej jest to nauczyciel przedmiotu – technika z wykształceniem kierunkowym. W przypadku braku przeszkolonego nauczyciela techniki w tej problematyce dyrektor szkoły może wskazać innego nauczyciela. W wielu przypadkach zagadnienia wychowania komunikacyjnego w szkołach realizują specjaliści innych przedmiotów – zgodnie z własnymi zainteresowaniami lub predyspozycjami. Dyrektor szkoły decyduje w takich przypadkach o powierzeniu im tego dodatkowego obowiązku. Dyrektorzy szkół korzystają także z ofert wojewódzkich ośrodków politechnicznych, instruktorów miasteczka ruchu drogowego, wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego i innych organizacji - nawiązując z nimi bezpośrednią współpracę.
- Policjant posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego z racji swego zawodu oraz wiedzy specjalistycznej może współpracować ze szkołą, uczestniczyć w zajęciach, sprawdzianach, ocenach, imprezach okolicznościowych i wyrażać opinie.
- Szkoły korzystają z arkusza zaliczeń ucznia ubiegającego się o kartę rowerową lub kartę motorowerową. Praktyka wykazała, że arkusze te pomagają szkołom w organizowaniu procedury uzyskania ww. kart.
- Dyrektor szkoły wydaje kartę rowerową lub motorowerową uczniowi **nieodpłatnie**, tylko wtedy, gdy uczeń spełnił wszystkie wymagania a więc uczestniczył w zajęciach teoretycznych, praktycznych, w sprawdzianach i innych opisanych w arkuszu czynnościach. Zaleca się, aby uczeń przedstawił swój pojazd, na którym zamierza jeździć. Sprawdza się sprawność techniczną pojazdu i przede wszystkim czy posiada wszystkie wymagane światła i elementy odblaskowe.
- Uczniowie nie zdają egzaminu na kartę rowerową (motorowerową), lecz biorą udział w różnych sprawdzianach. Wymagane jest praktyczne opanowanie jazdy na rowerze (motorowerze), co organizuje się w szkołach na wskazanym przez nauczyciela miejscu. Najlepiej korzystać z miasteczek ruchu drogowego, (jeśli istnieją). Kartę wręcza się uczniom w sposób uroczysty.
- Nauczyciele wychowania komunikacyjnego nie są zobowiązani do zdawania egzaminów, aby uzyskać uprawnienia w ww. zakresie. Doskonala się sami lub uczestniczą

w szkoleniach organizowanych przez wojewódzkie ośrodki metodyczne i politechniczne we współpracy z komendami policji, Polskim Związkiem Motorowym Automobilklubem Wielkopolski i innymi organizacjami.

- Uczeń może uzyskać kartę rowerową najwcześniej w wieku 10 lat, czyli w klasie IV zaś kartę motorowerową w wieku 13 lat, czyli w gimnazjum.
- Szkolenie uczniów w celu uzyskania przez nich karty rowerowej wymaga około 35 godzin dydaktycznych. Rozporządzenie MEN z dnia 17.08.1992r. (Dz. U. nr 65poz. 331) nakłada na szkoły obowiązek:
 - Prowadzenia systematycznej pracy z uczniami w celu zapoznania ich z przepisami ruchu drogowego,
 - Organizowania różnych form pracy w celu opanowania przez uczniów przepisów ruchu drogowego i podnoszenia umiejętności poruszania się po drogach,
 - Współdziałania z instytucjami i organizacjami zajmującymi się zagadnieniami ruchu drogowego.

Kuratorium Oświaty prowadzi stały nadzór pedagogiczny i sprawdza realizację przez szkoły ustaleń dotyczących przygotowania uczniów do uzyskania karty rowerowej lub motorowerowej zgodnie z założeniami i przepisami Ustawy – prawo o ruchu drogowym. Przeprowadzone analizy wykazały, że wydanie karty rowerowej i motorowerowej poprzedzone było – zgodnie z założeniami wychowania komunikacyjnego zdobywaniem wymaganych umiejętności teoretycznych i umiejętności praktycznych z uwzględnieniem zasad ruchu drogowego, obsługi technicznej pojazdu i pomocy przed lekarskiej. Praktyka wykazała, że prowadzony proces dydaktyczno – wychowawczy zwiększa aktywność uczniów i nauczycieli w opanowaniu poszczególnych etapów uczenia. Dyrektorzy wielu szkół przydzielają dodatkowe godziny z puli godzin będących w ich dyspozycji lub organizują zajęcia poza lekcyjne. Często w zajęciach szkolnych brali udział policjanci oraz instruktorzy nauki jazdy. Pomocą merytoryczną szkołom służyli doradcy metodyczni posiadający pełną wiedzę i przygotowanie w tej dziedzinie. Nie zawsze ten potencjał merytoryczny był wykorzystany.

Sprawdzeniem praktycznym wiedzy o wychowaniu komunikacyjnym w szkołach są organizowane dwa ogólnopolskie turnieje:

- Wiedzy o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego dla szkół podstawowych i gimnazjów,
- Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny dla szkół ponad gimnazjalnych.

Udział dzieci i młodzieży w tych turniejach, od najniższego szczebla tj. klasy, szkoły, gminy, powiatu przyczynia się do utrwalenia wiedzy o bezpiecznym poruszaniu się po drogach a także jest możliwością porównania posiadanej wiedzy z rówieśnikami z innych szkół. W turniejach tych znaczące sukcesy odnosiły również szkoły z województwa wielkopolskiego.

W zakresie edukacji społeczeństwa

Statystyki policyjne wskazują, że najwięcej poszkodowanych w wypadkach drogowych jest ludzi młodych i starszych. Dzieci i młodzież można edukować w szkołach, znacznie trudniej jest „wychowywać” w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego - ludzi starszych. Ich wiedza na temat zagrożeń, jakie niesie ze sobą wzmożony ruch drogowy jest często przestarzała, z okresu, gdy natężenie ruchu drogowego było niewielkie i parametry techniczne pojazdów niewspółmierne a możliwości zauważenia niebezpieczeństwa przez te osoby – są mocno ograniczone: osłabieniem wzroku, ograniczeniami ruchowymi, brakiem wyobraźni i przecenienia swoich możliwości ruchowych.

Istotną rolę mają do spełnienia w tym zakresie środki masowego komunikowania. Tylko one mogą skutecznie oddziaływać na całe społeczeństwo a zwłaszcza ludzi starszych. Istotą jest, aby wychowanie komunikacyjne społeczeństwa przez różne media prowadzone było w zrozumiałym sposobie przez znaczącą większość społeczeństwa. Szerokie działania edukacyjne społeczeństwa dotyczyć powinny: zmotoryzowanych, pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów.

Szerzy się na polskich drogach agresja wśród zmotoryzowanych a całkowity brak poszanowania dla obowiązujących przepisów kodeksu drogowego – staje się polską „specjalnością”. W krajach Unii Europejskiej (starej) takich zachowań nie widać. Każdy z nas bywa kierującym samochodem, pieszym, często rowerzystą lub motocyklistą i nasze zachowanie powinno być odpowiednie do wymagań ruchu drogowego, tolerancyjne dla innych użytkowników ruchu drogowego z uwzględnieniem zasady „ograniczonego zaufania”. Powinna być szeroko propagowana w mediach kultura jazdy wśród zmotoryzowanych.

Rola środków masowego komunikowania

Media – mają bardzo istotną rolę do spełnienia w zakresie wychowania komunikacyjnego społeczeństwa, zarówno dzieci, młodzieży i dorosłych. Środki masowego komunikowania powinny popularyzować i kreować prawidłowe zachowania się na drodze wszystkich uczestników ruchu drogowego: kierujących pojazdami samochodowymi, pieszych, rollmenów, rowe-

rzystów, motorowerzystów i motocyklistów. W Polsce mamy restrykcyjne prawo zapisane w kodeksie karnym w odniesieniu do kierujących pojazdami: następstwa jazdy „po pijanemu”, ograniczenia prędkości w obszarze zabudowanym, kodyfikację mandatów karnych za wykroczenia drogowe – natomiast całkowity brak egzekwowania tego prawa. Bezkarność rozzuchwala niektórych kierowców i pozwala im na łamanie podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym: znacznego przekraczania prędkości w obszarach zabudowanych (wyścigi samochodów na ulicach miast), wjazdu na skrzyżowania na „czerwonym świetle”, wyprzedzania oczekujących pojazdów przed przejściami dla pieszych przez: jazdę po chodnikach, pasach ruchu przeznaczonych do innego kierunku jazdy, przekraczanie podwójnej linii ciągłej itp. Konieczne jest permanentne pokazywanie w mediach takich zachowań oraz ich tragicznych skutków, analiza przyczyn, które doprowadziły do nieszczęścia. Konieczne jest współdziałanie mediów z policją, wskazywanie miejsc gdzie kierowcy najczęściej łamią zasady ruchu drogowego. Istotną rolę media mają do odegrania we wprowadzeniu w Polsce wzorów zachodnich w egzekucji przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego np. przez powszechne wprowadzenie stacjonarnych foto radarów w miastach i małych miejscowościach (wzorem Niemiec), gdzie w miejscowościach wszyscy kierowcy w obawie przed nieuchronnymi karami, gdy zostaną „namierzeni” przez taki radar – z zatrzymaniem prawa jazdy na określony czas włącznie jadą z wymaganą prędkością.

Środki masowego komunikowania powinny w większym stopniu popularyzować nowoczesne rozwiązania infrastruktury drogowej (autostrady, obwodnice miast i wsi, bezkolizyjne skrzyżowania, drogi rowerowe, utwardzone pobocza dróg w obszarach niezabudowanych dla ruchu pieszych i rowerzystów), upowszechniać prawidłową technikę jazdy kierowców podczas wyprzedzania, manewrów zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu, wskazywać na powszechnie popełniane błędy, które jak wynika z analiz policji – bezpośrednio prowadzą do wypadków i nieszczęść. Popularyzacja ratownictwa drogowego – prawidłowego zachowania się przypadkowych świadków wypadków i działań, jakie powinni podjąć. W tej dziedzinie mamy jeszcze wiele do zrobienia. Szybka i profesjonalna pomoc ofiarom wypadków drogowych – decyduje często o jej skuteczności i życiu poszkodowanych.

Rozwinięcia wymaga pomoc – poszkodowanym i uczestnikom wypadków i kolizji drogowych, zarówno medyczna, psychologiczna, techniczna jak i prawna.

Rola i miejsce edukacyjne podmiotów działających na rzecz poprawy BRD

(Starostwa Powiatowe, Kuratorium, Towarzystwa Ubezpieczeniowe, PZMot, AW, ITD, WORD, „Droga i Bezpieczeństwo” itp.)

Skuteczna i znacząca poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie wielkopolskim może nastąpić wyłącznie we współdziałaniu i współpracy wszystkich podmiotów tj. Policji, jednostek samorządu terytorialnego, Kuratorium Oświaty i Wychowania, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Inspekcji Transportu Drogowego, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Polskiego Związku Motorowego, Automobilklubu Wielkopolski, Straży Pożarnej itp. Inicjatorem wielu działań jest Policja, ale wszystkie podmioty zajmujące się szeroko rozumianym bezpieczeństwem na drogach powinny wykazać się większą inicjatywą w tym przedmiocie.

Działania te winny objąć : organizację i finansowanie konkursów dla dzieci i młodzieży na temat przepisów ruchu drogowego (głównie ogólnopolskie: Turniej Wiedzy o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego i Turniej Motoryzacyjny); spotkania i pogadanki (również za pośrednictwem mediów, w szkołach); akcje skierowane do kierowców mające na celu przede wszystkim propagowanie bezpiecznej jazdy (akademia bezpiecznej jazdy dla kierowców samochodów i motocykli – organizowane na TOR Poznań); ważenie samochodów (dotyczy pojazdów ciężarowych, przekraczających dopuszczalne naciski na oś); stałe akcje policyjne - polegające na wzmożonej kontroli ruchu drogowego (najczęściej w okresie świąt, przedłużonych weekendów, popularnych imienin itp.); kontrola sprawności pojazdów dopuszczonych do przewozu dzieci i młodzieży; zabezpieczenie imprez masowych.

Starostwa Powiatowe – działają nad poprawą bezpieczeństwa na drogach w powiecie, prowadzą swe działania poprzez Komisje bezpieczeństwa i porządku. Koordynują one całokształt problematyki na terenie swego działania, ściśle współpracując z policją oraz strukturami administracji państwowej i z innymi organizacjami pozarządowymi.

Towarzystwa Ubezpieczeniowe – wspierają finansowo wszelkie działania o charakterze profilaktyki w ograniczeniu wypadków drogowych. Zwłaszcza działania na rzecz podnoszenia wiedzy o zagrożeniach na drodze dla dzieci i młodzieży. Sponsoring imprezy popularyzujące problematykę bezpieczeństwa na drogach, wspierają finansowe działania Kuratorium Oświaty i Wychowania, szkół, policji zwłaszcza na rzecz dzieci i młodzieży. Wspomagają działania samorządów terytorialnych w inwestycjach drogowych – znacząco podnoszących poziom bezpieczeństwa, ograniczających liczbę wypadków.

Polski Związek Motorowy – federacja stowarzyszeń od lat związanych statutowo z motoryzacją – wielopłaszczyznowo wspomaga i organizuje wszelkie działania – zmierzające do podniesienia wiedzy komunikacyjnej i zapewnienie bezpieczeństwa na drogach w następujących grupach tematycznych:

1. Dzieci i młodzież w ruchu drogowym,
2. Ratownictwo drogowe,
3. Oddziaływanie na kierowców,
4. Pomoc użytkownikom dróg.

Ad. 1. PZM organizuje Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym oraz Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny jako organizator we współpracy z Komendą Główną Policji, Ministerstwem Infrastruktury, Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Krajowym Stowarzyszeniem WORD oraz MEN i Sportu. Turnieje te służą dzieciom i młodzieży w:

- Popularyzacji zasady i przepisów ruchu drogowego,
- Kształtowaniu nawyków właściwego zachowania na drodze (zarówno jako pieszy i kierujący),
- Popularyzuje podstawowe zasady i umiejętności udzielania pierwszej pomocy przed lekarskiej,
- Popularyzuje rower jako środek transportu, sportu i rekreacji,
- Stawia możliwości współzawodnictwa w zakresie opanowania wiedzy i umiejętności praktycznych w zakresie brd.

Ad. 2. W Wielkopolsce skupionych jest ponad 700 ratowników drogowych. Corocznie PZM szkoli 100-150 ratowników, społecznie niosących pomoc ofiarom wypadków drogowych. Pomaga w zabezpieczeniu medycznym masowych imprez, pielgrzymek na Jasną Górę, imprez sportowych i turystycznych.

Ad. 3. Organizuje konkursy ze znajomości przepisów ruchu drogowego na imprezach motorowych, przeprowadza szkolenia tematyczne dla diagnostów Stacji Kontroli pojazdów oraz nauczycieli wychowania komunikacyjnego wydaje ulotki i publikacje związane z tematyką bezpieczeństwa na drogach, organizuje festyny motoryzacyjne propagujące bezpieczeństwo ruchu wśród rodzin, ze szczególnym uwzględnieniem trzeźwości kierujących.

Ad. 4. Prowadzi poradnictwo z zakresu problematyki przepisów ruchu drogowego oraz bezpiecznej eksploatacji pojazdów, telefon interwencyjny w sprawach oznakowania i utrudnień na drogach, prowadzi w SKP bezpłatną kontrolę świateł, hamulcy i stanu układu kierowniczego.

Automobilklub Wielkopolski – Stowarzyszenie działa w Wielkopolsce od ponad 80-ciu lat na rzecz zmotoryzowanych. Posiada jedyny w Polsce profesjonalny tor do rozgrywania sportowych imprez samochodowych, motocyklowych i kartingowych. Tor Poznań AW – od lat służy wszystkim organizatorom większych imprez motoryzacyjnych ogólnopolskich i wojewódzkich jak również związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego organizowanych w Wielkopolsce. Służy popularyzacji sportu i turystyki motorowej oraz jest wykorzystywany przy organizacji imprez związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Swoje działania na rzecz brd koncentruje na:

1. Prowadzi od lat pierwszą w Polsce Akademię jazdy dla kierowców samochodowych,
2. Prowadzi od lat poradnię kierowców i poszkodowanych w wypadkach i kolizjach drogowych,
3. Prowadzi muzeum motoryzacji – propagujące kulturę motoryzacyjną
4. Ratownictwo drogowe,
5. Uruchomił Centrum motoryzacyjne z ośrodkiem pomocy ofiarom wypadków komunikacyjnych,
6. Prowadzi na torze Poznań – tzw. „pierwszy krok” dla właścicieli motocykli.

Ad. 1. Akademia jazdy – pod kierunkiem mistrzów sportu samochodowego – prowadzi szkolenie kierowców na torze Poznań chcących podnieść swoje praktyczne umiejętności w kierowaniu pojazdami w trudnych warunkach drogowych. Wykorzystuje się płytę poślizgową dla prawidłowej reakcji kierowcy na nagle zmieniające się warunki drogowe.

Ad. 2. Poradnia kierowców - prowadzi się porady telefoniczne oraz w siedzibie AW z udziałem policjantów ruchu drogowego, rzeczoznawców PZM – biegłych w dziedzinie rekonstrukcji wypadków drogowych, ratowników drogowych dla wszystkich zainteresowanych problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza uczestników kolizji i wypadków drogowych. Udziela się również informacji prawnej i ubezpieczeniowej poszkodowanym w wypadkach.

Ad. 3. Muzeum motoryzacji – mieści się po rondem Kaponiera i gromadzi unikalne samochody, motocykle, rowery i motorowery, stanowiące dziedzictwo kultury technicznej. W muzeum prowadzi się wycieczki szkolne – i zaznajamia młodzież z historią motoryzacji w Polsce i na świecie.

Ad. 4. Ratownictwo – drogowe - szkoli ratowników, społecznie niosących pomoc ofiarom wypadków drogowych. Współorganizuje turnieje wiedzy o brd dla uczniów szkół podstawowych i średnich (wspólnie z PZM). Zabezpiecza imprezy sportowe i turystyczne na torze Poznań w zakresie ratownictwa drogowego. Wydaje materiały informacyjne o brd, prowadzi medialne kursy wiedzy o brd.

Ad. 5. Tworzy się ośrodek pomocy poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych.

Ad. 6. Zaprasza się właścicieli motocykli na tor Poznań, gdzie pod okiem wielokrotnych mistrzów Polski w wyścigach motocyklowych prowadzi się najpierw szkolenie a następnie uczy się bezpiecznej jazdy motocyklem w ekstremalnych – wyścigowych warunkach. Działania te mają ograniczyć ilość niepotrzebnych – ciężkich wypadków motocyklistów, którzy nie są przygotowani do kierowania nowoczesnymi i szybkimi motocyklami.

Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego – istnieje ich 5 w województwie Wielkopolskim.

Obok głównych celów statutowych – egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców, prowadzi szeroko zakrojone działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. I tak:

- W Kaliszu i Pile zbudowano i wyposażono miasteczko ruchu drogowego,
- Przeszkolono około 300 nauczycieli wychowania komunikacyjnego,
- Przeprowadzono kilkadziesiąt pogadań w szkołach na temat brd, przeprowadzono szereg szkoleń dla dzieci i młodzieży celem zdobycia uprawnień do kierowania rowerem i motorowerem,
- Zakupiono i rozdysponowano dla szkół materiały edukacyjne i publikacje, 3 zestawy komputerowe, 30 rowerów,
- Zorganizowano i sfinansowano szereg imprez dla dzieci i młodzieży wspólnie z Policją, PZM, Kuratorium Oświaty promujących bezpieczeństwo ruchu drogowego; zorganizowano konkursy plastyczne, rajdy samochodowe i rowerowe,
 - Zorganizowano w Pile krajowy festiwal piosenki związanej z tematyką brd,
 - Egzaminatorzy uczestniczyli w realizacji konkursu: Young European Truck Driver 2003.

„Droga i Bezpieczeństwo” – głównie działania to:

- Kontynuacja programu edukacyjno – prewencyjnego „Piłeś – nie jedź”. Obok bilbordów, spotów TY i radiowych oraz artykułów prasowych i ulotek zastosowano informacja na autobusie i tramwaju; Kontynuacja programu „Z odblaskiem żyje się dłużej” wg form edukacji szwedzkiej, który obejmował dziesiątki szkół województwa wielkopolskiego,
- Przedstawiono propozycję Pomnika Pamięci Niewinnych Ofiar Wypadków Drogowych,
- Objęto patronat nad cotygodniowym programem motoryzacyjnym „Moto-flesz” emitowanym w TVP3, w którym poruszane są tematy z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- Realizacja programu pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych, który obejmuje całą Wielkopolskę.

Stowarzyszenie rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego – Rzeczoznawcy – PZM – główne działania na rzecz brd to cały cykl artykułów w Głosie Wielkopolskim – dodatku Motoryzacyjnym na temat głównych zagrożeń stwarzanych przez kierowców pojazdów samochodowych na drogach podczas manewrów, które są przyczyną największej liczby wypadków drogowych. Omówiono zagrożenia towarzyszące: wyprzedzaniu w obszarach zabudowanych i niezabudowanych, skręcie na skrzyżowaniach i poza nim, zmianom pasów ruchu, sygnalizowaniu zamierzonych manewrów na drodze, awaryjnemu hamowaniu, zachowaniu podczas przejazdu przez przejścia dla pieszych itp. Przeprowadzono również wspólnie z funkcjonariuszami Komendy Miejskiej Policji - SRD w Poznaniu analizę skrzyżowań, na których najczęściej występują wypadki i kolizje drogowe. Dla każdego skrzyżowania analizowano występujące zagrożenia i najczęściej występujące przyczyny wypadków i kolizji.

Stan obecny i oczekiwania. Wnioski, dane do realizacji.

Wychowanie komunikacyjne w szkołach wymaga jeszcze rozwiązania wielu problemów dla zapewnienia większego bezpieczeństwa dzieci i młodzieży. Dla realizacji tego celu potrzebne jest współdziałanie wielu instytucji i organizacji zajmujących się tą problematyką, należą do nich:

- **Stworzenie w szkołach warunków do praktycznej nauki jazdy rowerem** oraz opanowania zasad zachowania się w ruchu drogowym (pracownie wychowania komunikacyjnego, „ogródki” lub „mini ogródki” ruchu drogowego, tory przeszkód itp.),
- **Pozyskanie sponsorów** i dodatkowych środków finansowych na doposażenie szkół w pomoce naukowe i sprzęt (rowery, motorowery, przenośne znaki drogowe itp.),
- Podjęcie przez szkoły **praktycznej nauki jazdy na motorowerze**, ściślejsza współpraca z ośrodkami szkolenia kierowców oraz WORD,
- Organizacja dodatkowego szkolenia dla koordynatorów wychowania komunikacyjnego za pośrednictwem wojewódzkich ośrodków metodycznych przy współpracy z wydziałami ruchu drogowego komend policji i Polskim Związkiem Motorowym.
- Zapewnienie wszystkim uczniom szkół możliwości **uzyskania karty rowerowej** w ramach obowiązkowych zajęć wychowania komunikacyjnego.
- Środki masowego komunikowania powinny w większym stopniu **popularyzować nowoczesne rozwiązania infrastruktury drogowej** (autostrady, obwodnice miast i wsi, bezkolizyjne

skrzyżowania, drogi rowerowe, utwardzone pobocza dróg w obszarach niezabudowanych dla ruchu pieszych i rowerzystów),

- Popularyzacja **prawidłowego zachowania na drodze** pieszych, rowerzystów, motocyklistów oraz kierowców pojazdów samochodowych, z udziałem: policji, Stowarzyszenia Rzecznawców i mediów,
- Bezpardonowa walka z **agresją** na drogach wśród kierujących,
- Likwidacja na jezdniach w miastach „wyścigów” samochodów i motocykli, zainteresowanie i ściągnięcie „miłośników ścigania” na Tor Poznań,
- Popularyzacja w społeczeństwie **ratownictwa drogowego**,
- Rozwinięcie **pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych**: medycznej, psychologicznej, technicznej i prawnej.

W zakresie kształcenia kierowców i instruktorów: wprowadzenie systemu kształcenia instruktorów i egzaminatorów, wprowadzenie zmian w metodach kształcenia kierowców. W zakresie szkolenia kierowców należy opracować i wdrożyć nowy ogólnopolski system szkolenia kierowców, wdrożyć nowy ogólnopolski system reedukacji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, stworzyć warunki dla stałego doskonalenia zawodowego instruktorów, prowadzić stały nadzór pedagogiczny nad szkoleniem kierowców, przeprowadzić szkolenie administracji na szczeblu powiatu odpowiedzialnej za szkoły nauki jazdy, stworzenie stałej platformy współpracy pomiędzy instruktorami i egzaminatorami terenie.

Skuteczna realizacja Programu wymaga wyszkolenia kadry, zarówno na poziomie województwa, jak i na poziomie powiatów i gmin. Zasadą powinno być gałęziowe przekazywanie wiedzy poprzez kształcenie nauczycieli oraz cykliczne powtarzanie szkoleń kadr i instruktorów. Ponadto należy utworzyć system komunikowania się ze społeczeństwem, jako że bez społecznej akceptacji programu trudno liczyć na poprawę stanu brd.

C. Usprawnienie nadzoru i kontroli ruchu drogowego

Prowadzenie działań na rzecz poprawy brd w zakresie nadzoru ruchu kontroli ruchu drogowego wymaga wielu działań legislacyjnych na poziomie centralnym. Jednakże w skali województwa, stosownie do kompetencji, w zakresie nadzoru nad ruchem drogowym (prewencji i represji):

- zwiększenie środków na działanie służb drogowych w Policji i usprawnienie zasad działania tych służb,
- zastosowanie nowoczesnych metod wykrywania przestępstw i wykroczeń drogowych.

Działania służb nadzoru i kontroli ruchu mogłyby być bardziej efektywne, ale wymagają następujących działań na szczeblu centralnym i regionalnym: określenie źródła finansowania działalności prewencyjnej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (np.: pieniądze z mandatów karanych na cel edukacyjny, profilaktyczny), usprawnienie policyjnego systemu zbierania danych o zdarzeniach drogowych (wyposażenie policji w nowoczesne oprogramowanie i sprzęt komputerowy), uelastycznienie systemu zarządzania prędkością, automatyzacja pomiaru prędkości (wyposażenie policji w nowoczesny sprzęt do pomiaru prędkości np.: fotoradary), badanie opinii społecznych na temat bezpieczeństwa (przepisów) ruchu drogowego, prowadzenie badań rzeczywistych zachowań kierowców „przed” i „po” wprowadzeniu zmian (np.: organizacji ruchu, ograniczenie lub podwyższenie prędkości).

D. Modernizacja infrastruktury drogowej

W zakresie drogowych środków poprawy brd: wykonanie przeglądu głównych ciągów drogowych i ulicznych z punktu widzenia brd i wyeliminowanie ewidentnych mankamentów sieci drogowej, powszechne promowanie i wdrażanie środków służących rozdzieleniu funkcji dróg i ulic, uspokojeniu ruchu, ochronie pieszych i rowerzystów, promowanie i wdrażanie środki służących do ograniczania ruchu samochodowego przez zwiększenie udziału transportu zbiorowego w przewozach, opracowanie zasad oceny planów i projektów drogowych z punktu widzenia brd. Zdecydowanie pierwszym krokiem powinno być usuwanie wielu, często drobnych, mankamentów i nieprawidłowości w geometrii i oznakowaniu dróg, a także zwiększenie uwagi na bezpieczeństwo ruchu na etapie projektowania i planowania dróg i obiektów wokół drogi. Wymienione zadania wymagają przygotowania materiałów pomocniczych, opartych na obiektywnej wiedzy o brd i sprawdzonych wzorcach. Niektóre z tych materiałów mogą być przygotowywane na poziomie regionalnym.

Z uwagi na wysokie koszty modernizacji infrastruktury drogowej, działania infrastrukturalne należy rozpocząć od wdrażania projektów pilotażowych, dających możliwość sprawdzenia efektywności zastosowanych środków oraz zademonstrowania rozwiązań, mogących początkowo budzić zastrzeżenia.

E. Rozwój systemu ratownictwa drogowego

W zakresie ratownictwa drogowego niezbędne jest zastosowanie metod organizacji ruchu umożliwiających przejazd pojazdom spieszącym na ratunek (drogi pożarowe, priorytety), uzupełnienie wyposażenia jednostek zajmujących się ratownictwem drogowym. Niezależnie od potrzeby sukcesywnego wyposażania służb ratowniczych w niezbędny sprzęt, w pierwszym okresie należy

zastosować środki poprawiające jakość systemu ratownictwa drogowego, jak system powiadamiania (jeden powszechnie znany numer telefonu).

Do zadań takich należy również uczenie dzieci i dorosłych udzielania pomocy przedmedycznej w każdej sytuacji krytycznej, zaistniałej w szkole, domu i na drodze.

Głównym uwarunkowaniem realizacji zadań jest skala środków finansowych z budżetu państwa przeznaczanych na rozwój systemu. Wprowadzenia drogowych środków ułatwiających dotarcie do miejsca wypadku powinno być poprzedzone wprowadzeniem rozwiązań pilotażowych w kilku miastach województwa.

Dotychczasowe działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego skupiały się przede wszystkim na działaniach prewencyjnych, których celem było niedopuszczenie do powstania wypadków drogowych. I chociaż liczba wypadków systematycznie maleje, to jednak ciągle jest to poważny problem, którego najważniejszym wskaźnikiem jest liczba zabitych. Dlatego równie ważne jak działania prewencyjne jest jak najlepsze zorganizowanie skutecznego systemu ratownictwa na drogach, tak, aby skuteczna pomoc ofiarom wypadków była udzielona jak najszybciej. Problem ten dostrzega również Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu, który jako jedno z działań do wykonania na lata 2007 – 2013 wymienia rozwój systemu ratownictwa na drogach (Działanie 7):

Celem rozwoju systemu ratownictwa na drogach jest skrócenie czasu dotarcia podmiotów ratowniczych do miejsca wypadku oraz skrócenia czasu rozpoczęcia udzielania pomocy lekarskiej ofiarom wypadku. Do realizacji tego działania niezbędne jest: zapewnienie ustawowe precyzujące zakres praw, obowiązków i odpowiedzialności podmiotów ratowniczych będących ogniwami powszechnego systemu ratowniczego, usprawnienie funkcjonowania zintegrowanego systemu ratowniczego, rozwój systemu ratownictwa medycznego, w tym przedszpitalnego, a w szczególności standaryzację wyposażenia pojazdów w sprzęt ratowniczy, doposażenie zespołów ratownictwa medycznego w nowoczesne ambulanse (spełniające polskie normy) wraz z niezbędnym sprzętem medycznym, doposażenie jednostek PSP i OSP w niezbędny, standardowy sprzęt ratowniczy, rozwój systemu Szpitalnych Oddziałów Ratunkowych, usprawnienie i rozwój systemu szkolenia ratowników i społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy.

W związku z powyższym należy wyodrębnić cztery główne kierunki rozwoju systemu ratownictwa na drogach:

1. Doskonalenie systemu przyjmowania i obsługi zgłoszeń alarmowych;

2. Optymalizacja czasu dojazdu służb ratowniczych na miejsce wypadku;
3. Wyposażanie jednostek ratowniczych w odpowiedni sprzęt;
4. Szkolenie ratowników.

Doskonalenie systemu przyjmowania i obsługi zgłoszeń alarmowych.

Zgłoszenia alarmowe są obecnie przyjmowane w następujący sposób:

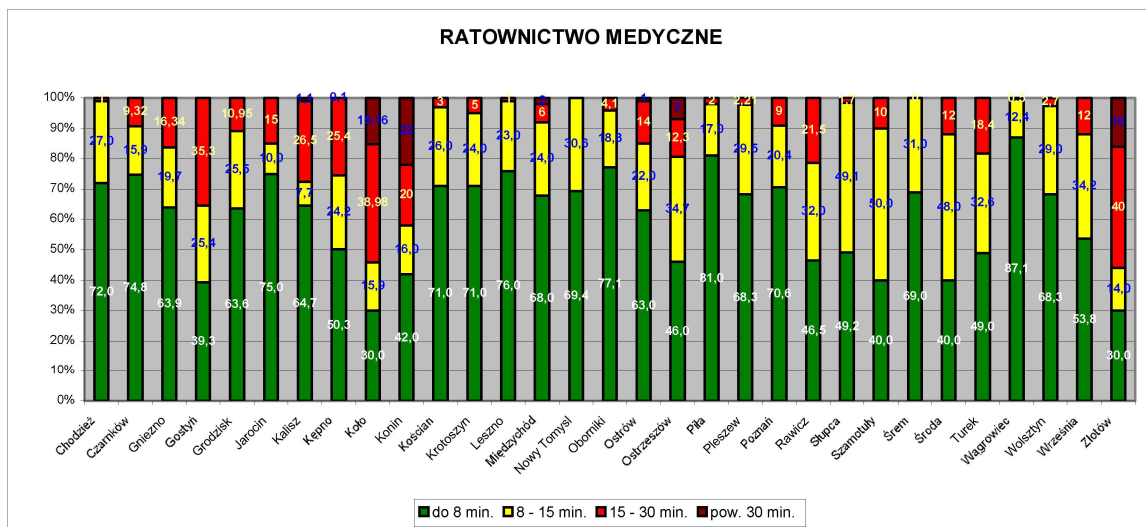
- numer alarmowy 997 przez Komendy Powiatowe/Miejskie Policji,
- numer alarmowy 998 przez Komendy Powiatowe/Miejskie Państwowej Straży Pożarnej,
- numer alarmowy 999 przez dyżurki pogotowia ratunkowego,
- numer alarmowy 112 przez Komendy Powiatowe/Miejskie Państwowej Straży Pożarnej lub utworzone na ich bazie powiatowe centra ratownicze.

W powiatowych centrach ratowniczych (obecnie noszą one nazwę centrów powiadamiania ratunkowego) pełnią wspólnie dyżury dyspozytorzy Państwowej Straży Pożarnej i pogotowia ratunkowego, którzy odbierają numery 112, 998 i 999. W Wielkopolsce działa już 12 takich centrów, w których dyspozytorzy PSP i pogotowia ratunkowego pracują razem (Złotów, Piła, Oborniki, Konin, Września, Jarocin, Pleszew, Leszno, Gostyń, Ostrów Wlkp.) lub mają łączność video (Krotoszyn, Kępno). W dalszych czterech powiatach (Gniezno, Nowy Tomyśl, Rawicz, Koło) prace nad utworzeniem zintegrowanych centrów są bardzo zaawansowane.

Ustawa o Państwowym Ratownictwie Medycznym przewiduje zmiany w obecnie funkcjonującym systemie obsługi zgłoszeń alarmowych. Zakładamy, że zostanie utworzone jedno, wojewódzkie centrum powiadamiania ratunkowego, które będzie przyjmowało zgłoszenia z numeru 112, a następnie będzie je przekazywało do powiatowych centrów ratowniczych lub – tam gdzie ich nie będzie – oddzielnie do straży pożarnej, pogotowia ratunkowego i policji. Przyjmowanie i obsługa zgłoszeń z pozostałych numerów alarmowych pozostanie bez zmian.

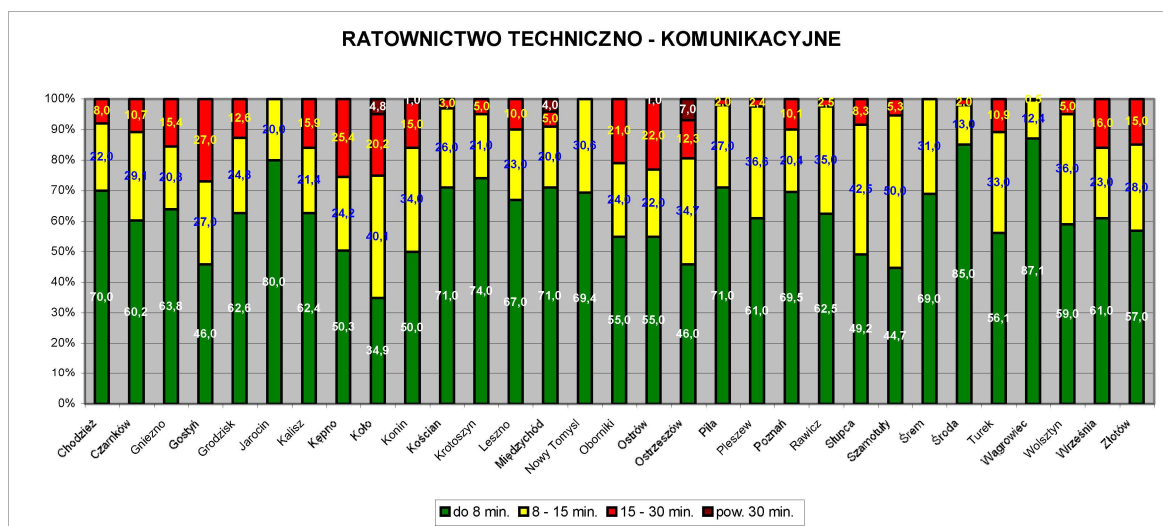
Optymalizacja czasu dojazdu służb ratowniczych na miejsce wypadku

W ciągu najbliższych kilku lat będą podejmowane działania, zmierzające do maksymalnego skrócenia czasu dojazdu służb ratowniczych do miejsca wypadku. Będzie to polegało m.in. na dyslokacji zespołów ratownictwa medycznego w jednostkach ratowniczo – gaśniczych. Rozwiązanie to obecnie funkcjonuje w pięciu powiatach (Oborniki, Piła, Leszno, Gostyń, Poznań – JRG Bolechowo), gdzie stacjonuje 8 zespołów ratownictwa medycznego. Rozkład czasu skutecznej interwencji w dziedzinie ratownictwa medycznego przedstawia poniższy wykres.



Powyższe zestawienie zakłada, że pierwszym przybyłym na miejsce zdarzenia może być zespół ratownictwa medycznego lub podmiot KSRG wyposażony w zestaw R-1 (wraz z wyszkoloną załogą). Wykres pokazuje, że pilnej poprawy wymaga zabezpieczenie nw. powiatów: gostyńskiego, kolskiego, konińskiego i złotowskiego. W dalszej kolejności konieczna będzie poprawa w 13 innych powiatach – tak aby osiągnąć standard poniżej 10% populacji powyżej 15 minut.

Ważnym elementem ratownictwa na drogach jest skuteczna interwencja techniczna, która umożliwia szybkie wydobycie poszkodowanych z uszkodzonego pojazdu. Dokonana analiza wykazała znaczne zróżnicowanie pomiędzy poszczególnymi powiatami.



Z wykresu wynika, że dla sporej liczby powiatów konieczne są zmiany skutkujące zmniejszeniem tzw. strefy powyżej 15 minut. Ponadto istnieją powiaty na terenie których istnieją obszary na które pierwszy zastęp ze sprzętem ratownictwa technicznego dotrze w czasie powyżej 30 minut. Przyjmując założenie, że strefa powyżej 15 minut nie powinna przekraczać 10% populacji terenu chronionego wówczas poprawa sytuacji dotyczyć będzie **15 powiatów**.

Wyposażanie jednostek ratowniczych w odpowiedni sprzęt

Skuteczne ratownictwo na drogach nie będzie możliwe, bez odpowiedniego sprzętu ratowniczego, który poradzi sobie w konfrontacji z coraz mocniejszymi i coraz bardziej wyrafinowanymi konstrukcjami pojazdów. Dlatego niezmiernie ważne jest, aby ratownicy dysponowali nowoczesnym sprzętem ratowniczym, głównie w obszarze ratownictwa technicznego i medycznego.

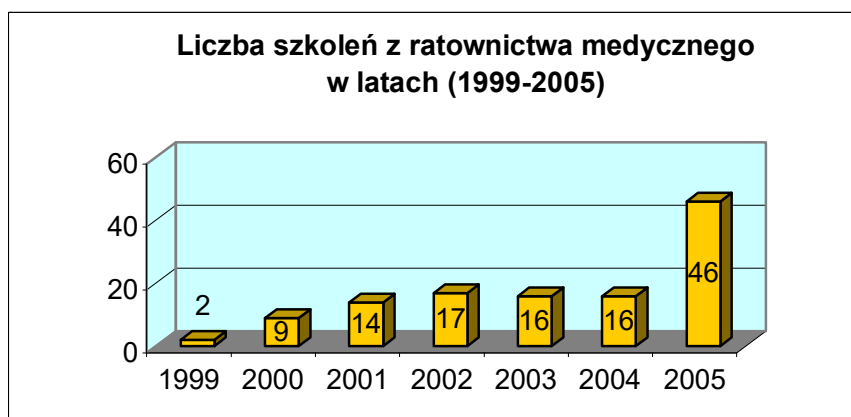
W ramach brd dokonywane jest wzmocnienie sprzętowe jednostek ratowniczych, zarówno zawodowych, jak i ochotniczych. W roku 2005 zostało zakupionych z funduszy WORD 50 zestawów hydraulicznych /tzw. szczęki życia/, 185 pił do cięcia stali i betonu oraz 225 zestawów ratownictwa medycznego R 1 z noszami na łączną kwotę ponad 3 mln zł. Sprzęt ten został rozdysponowany do jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych z Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego, najczęściej biorących udział w działaniach ratowniczych na drogowych i już jest wykorzystywany na terenie całego województwa. Ważne jest, żeby utrzymać podobny poziom dofinansowania, także w latach przyszłych. Umożliwi to w praktyce zlikwidowanie „białych plam” na ratowniczej mapie Wielkopolski.

Szkolenie ratowników

Nowoczesny sprzęt wymaga fachowej obsługi, więc jest rzeczą oczywistą stwierdzenie, że wraz z zakupem sprzętu ratowniczego, należy inwestować w szkolenie ratowników. Jest to niezmiernie ważne zwłaszcza w przypadku ratownictwa medycznego, gdzie każdy błąd ma swoje tragiczne konsekwencje. Dlatego na terenie Wielkopolski obowiązuje rygorystyczny system szkoleń w tym zakresie, który obejmuje szkolenie podstawowe, a następnie co trzy lata szkolenie recertyfikujące.

W 2005 roku odbyło się 46 kursów z zakresu ratownictwa medycznego (15 kursów podstawowych i 31 recertyfikacyjnych) na których przeszkolono ogółem 933 strażaków PSP i OSP. Ponadto, utworzono Wojewódzką Bazę Medycznego Sprzętu Dydaktycznego we współpracy ze stowarzyszeniem „Droga i Bezpieczeństwo” na potrzeby szkoleń strażaków PSP i OSP. W 44

Jednostkach Ratowniczo-Gaśniczych, które stanowią podstawowe zabezpieczenie operacyjne województwa w systemie zmianowym służbę pełni 1734 strażaków (uwzględniono Dowódców JRG ich Zastępców), spośród których 1506 odbyło kurs z zakresu ratownictwa medycznego, co stanowi prawie 87% ogólnego stanu podziału bojowego.



W celu właściwej realizacji zadań z zakresu ratownictwa medycznego jednostki PSP i OSP zostały wyposażone w niezbędny sprzęt medyczny. W chwili obecnej posiadamy 378 zestawów ratowniczych R1 i R2 w Jednostkach Ratowniczo – Gaśniczych i jednostkach Ochotniczych Straży Pożarnych w KSRG.

Bibliografia.

1. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000 – Warszawa , kwiecień 2001
2. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – GAMBIT ' 98. Międzynarodowe Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Materiały.
3. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – GAMBIT 2000. Międzynarodowe Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Materiały.
4. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – GAMBIT 2002. Międzynarodowe Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Materiały.
5. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – GAMBIT 2005. Międzynarodowe Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Materiały.
6. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – GAMBIT 2005. Międzynarodowe Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Materiały. Program realizacyjny BRD na lata 2006-2007
7. Sprawozdania -Stan bezpieczeństwa na polskich drogach w 2001do 2006 roku – Ministerstwo Infrastruktury. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Warszawa 2002
8. Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego – Sejmik Województwa Wielkopolskiego – Poznań, lipiec 2000
9. SAWAS - System Wspierania Administracji Samorządowej w BRD. Zasady tworzenia wojewódzkich programów bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT Wojewódzki – Politechnika Gdańska. Wydział Inżynierii Lądowej. Katedra Inżynierii Drogowej.
10. GDDKiA, „Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2003 roku”, GDDKiA Biuro Studiów, Warszawa Luty 2004,
11. „Ruch drogowy 2000”, Transprojekt-Warszawa, Warszawa 2001,
12. „Ruch drogowy 2005”, Transprojekt-Warszawa, Warszawa 2006,
13. „Ocena stanu bezpieczeństwa na drogach woj. wielkopolskiego za rok 2006” – Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Poznaniu.