

**WIELKOPOLSKI PROGRAM POPRAWY
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
2017-2020**

Opracowany przez:

Zespół Programowy ds. opracowania projektu „Wielkopolskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”

W składzie:

Agnieszka Kubiakowska-Michalak – Przewodnicząca Zespołu

Członkowie:

Agnieszka Brzezińska

Krzysztof Gruszczyński

Paweł Katarzyński

Dariusz Korzeniowski

Jarosław Kuśmirek

Stanisław Małecki

Sławomir Nastal

Stanisław Piotrowski

Marek Szykor

Danuta Wiatr

W pracach Zespołu uczestniczył ponadto:

Aleksander Żołędziowski



**SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO**



Szanowni Państwo!

Prace nad Wielkopolskim Programem Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2017-2020 rozpoczęły się z początkiem ubiegłego roku. Na posiedzeniu Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Poznaniu został powołany zespół do spraw opracowania dokumentu, proponującego strategię i działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach naszego regionu.

To opracowanie zastępuje, przygotowany w 2007 r., Wielkopolski Program Poprawy BRD na lata 2007-2013 wraz z szczegółowym wykazem konkretnych działań, także z perspektywą na lata następne. W związku z przyjętym 20 czerwca 2013 r., przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, pojawiła się potrzeba opracowania nowego dokumentu regionalnego.

Program wielkopolski, na wzór krajowego, opiera się na pięciu filarach, którymi są: bezpieczne zachowania uczestników ruchu i bezpieczna prędkość, bezpieczna infrastruktura drogowa, bezpieczne pojazdy oraz system ratownictwa i pomocy medycznej. Tylko systematyczna i konsekwentna współpraca wielu podmiotów w wymienionych obszarach - przede wszystkim wchodzących w skład Wojewódzkiej Rady BRD - jest podstawą do długofalowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Zdaję sobie sprawę, że nawet najlepsze programy i przepisy zmierzające do ograniczenia wypadków i zdarzeń komunikacyjnych, aby były skuteczne, muszą być zaakceptowane i realizowane przez wszystkich uczestników ruchu drogowego. Jest to proces, którego efekty mogą być widoczne dopiero w dłuższej perspektywie czasowej. Dlatego też Wojewódzka Rada BRD w Poznaniu, od wielu lat podejmuje przedsięwzięcia edukacyjne - przede wszystkim w placówkach oświatowych - wśród najmłodszych uczestników ruchu drogowego.

Wierzę, że przedstawiony program będzie inspiracją i pomocą dla wszystkich tych, którzy konsekwentnie podejmują działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym regionie. Ważne jest, byśmy wszyscy czuli się odpowiedzialni nie tylko za swoje życie, ale także życie innych uczestników wielkopolskich dróg.

Przewodniczący
Wojewódzkiej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Marek Woźniak

Wielkopolski Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2017-2020

Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005-2007-2013. GAMBIT 2005

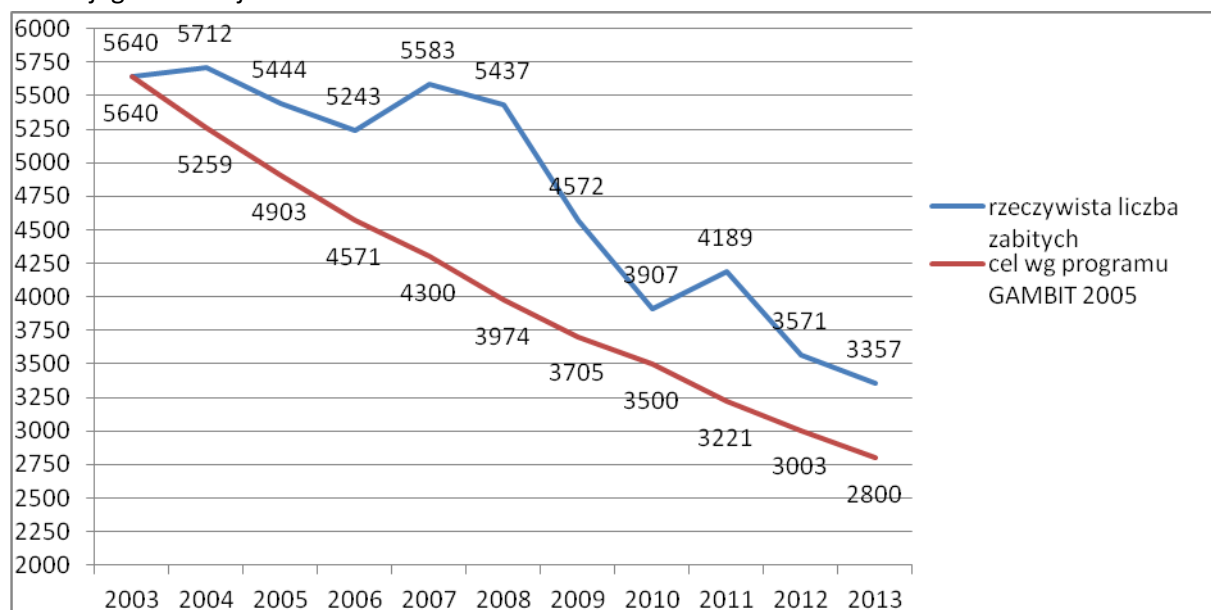
W kwietniu 2005 roku Rada Ministrów przyjęła program GAMBIT 2005 - Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005-2007-2013; sformułowano w nim polską, dalekosiężną wizję bezpieczeństwa ruchu drogowego - zero ofiar śmiertelnych na polskich drogach. Za cel główny przyjęto systematyczny spadek liczby ofiar śmiertelnych na naszych drogach - nie więcej niż 2 800 w roku 2013.

Strategia brd na lata 2005-2013 zakładała realizację zadań w 5 obszarach:

- stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd;
- kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego;
- ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów;
- budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej;
- zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych.

Podstawowym celem i założeniem Krajowego Programu Poprawy BRD na lata 2007-2013 było zmniejszenie do roku **2013** liczby ofiar śmiertelnych o ponad 50%, w stosunku do roku 2003, tj. **nie więcej niż 2 800 zabitych na terenie Polski**. Mimo podejmowanych działań, nie udało się również osiągnąć celów etapowych w r. 2007 (4 300 zabitych) i 2010 (3 500 zabitych), choć odnotowano korzystny spadek liczby ofiar śmiertelnych (zwłaszcza w latach 2008-2010).

Rys.1. Cel Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005-2007-2013. GAMBIT 2005 i jego realizacja



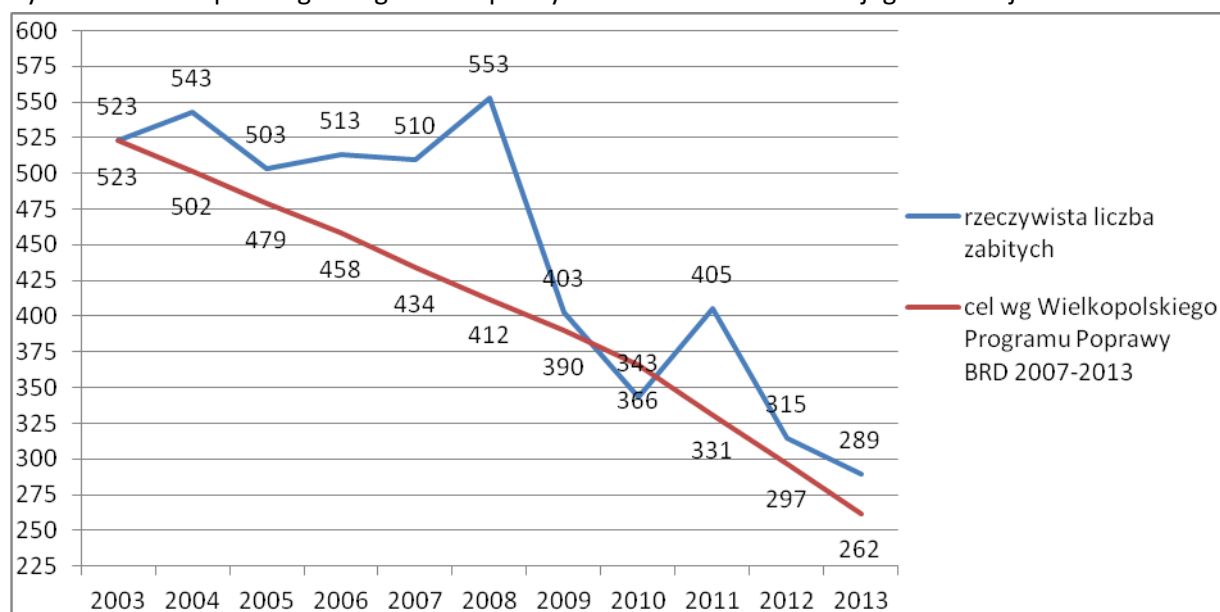
Dane zaczerpnięte z raportów rocznych Komendy Głównej Policji – „Wypadki drogowe w Polsce w 2012r.”, „Wypadki drogowe w Polsce w 2013r.”

W oparciu o założenia zawarte w krajowym GAMBICIE 2005, w wielu województwach powstały opracowania, dotyczące realizacji programu na szczeblu regionalnym. Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Poznaniu, na posiedzeniu w 2006 roku, powołała Zespół Programowy ds. opracowania Projektu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na Droгах Województwa Wielkopolskiego. Przygotowane opracowanie zostało przedstawione członkom WR BRD w Poznaniu w kwietniu 2007 roku. Dokument zawierał diagnozę stanu brd w regionie, cele programu oraz zestawienie zadań i projektów na lata 2007-2013; instytucje, wchodzące w skład WR BRD, w swoich działaniach realizowały założenia tego programu, także w latach późniejszych.

Podstawowym celem i założeniem **Wielkopolskiego Programu Poprawy BRD na lata 2007-2013** było zmniejszenie do roku **2013** liczby ofiar śmiertelnych o ponad 50%, w stosunku do roku 2003, tj. **nie więcej niż 262 zabitych na terenie Wielkopolski**. Pośrednim celem było ograniczenie - w roku 2010 - ofiar śmiertelnych do liczby 366, a rannych - do liczby 5 200.

W roku 2010 nastąpiła znacząca poprawa brd na drogach naszego regionu i udało się ten cel - pośredni - osiągnąć; w Wielkopolsce zginęły 343 osoby, a 3 624 osoby zostały ranne. Niestety nie udało się tej tendencji utrzymać w następnych latach; w roku 2013 - granicznym dla wielkopolskiego programu - zginęło w Wielkopolsce 289 osób, o 10% więcej niż zakładano w programie.

Rys.2. Cel Wielkopolskiego Programu Poprawy BRD na lata 2007-2013 i jego realizacja



Dane zaczerpnięte z raportów rocznych Komendy Głównej Policji – „Wypadki drogowe w Polsce w 2012r.”, „Wypadki drogowe w Polsce w 2013r.”

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Na początku 2013 roku powstał projekt nowego krajowego programu poprawy brd, który został przyjęty, 20 czerwca 2013 r., przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020. Dokument ten zastąpił Krajowy Program BRD 2005 - 2007 - 2013. GAMBIT 2005 i kontynuuje Wizję ZERO przyjętą w poprzednich programach poprawy brd w kraju, która zakłada dążenie do zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do zera.

Nowy program jest spójny z dokumentami - przyjętymi w roku 2010 - rezolucją ONZ dotyczącą planu działań wszystkich państw na rzecz poprawy brd oraz Planem Globalnym dla Dekady Działania na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020. Również w 2010 roku Unia Europejska w IV Europejskim Programie Działania na rzecz poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zaproponowała państwom członkowskim prace nad celem zakładającym zmniejszenie o połowę łącznej liczby ofiar śmiertelnych wypadków w Unii Europejskiej do 2020 r. poczynwszy od 2010 r.

W odróżnieniu od poprzedniego programu, którego jedynym celem było zmniejszenie liczby zabitych w wypadkach drogowych, Narodowy Program BRD 2013-2020 zwraca także uwagę na problem ofiar ciężko rannych i kosztów z tym związanych. Dzięki temu możliwe jest odniesienie się do poziomu bezpieczeństwa w innych krajach Unii Europejskiej, dla których zarówno liczby zabitych, jak i ciężko rannych w wypadkach świadczą o stanie bezpieczeństwa na drogach.

W Narodowym Programie BRD 2013-2020 sformułowano **dwa główne cele**, które powinny zostać zrealizowane do 2020 roku:

- ograniczyć roczną liczbę zabitych o co najmniej 50%

- ograniczyć roczną liczbę ciężko rannych o co najmniej 40%.

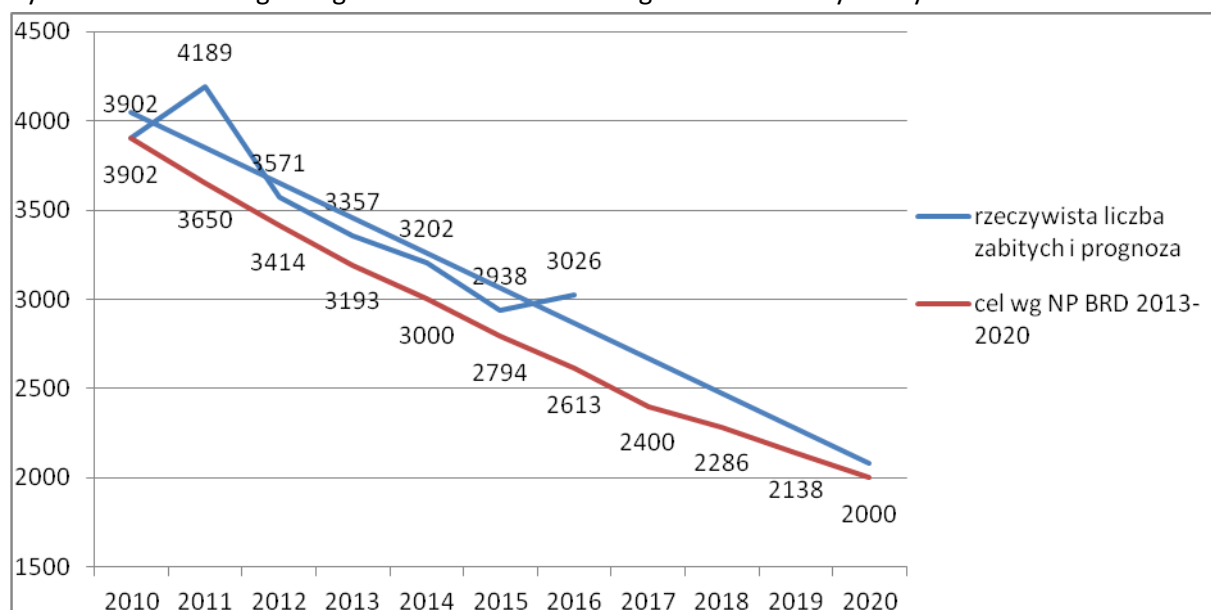
Cele te powinny być osiągnięte względem roku 2010; oznacza to odpowiednio: **nie więcej niż 2 000 zabitych i 6 900 ciężko rannych na terenie Polski w roku 2020**. Cele etapowe to nie więcej niż 3 000 zabitych i 9 400 ciężko rannych w roku 2014 i 2 400 zabitych i 8 000 ciężko rannych - w roku 2017.

Narodowy Program BRD 2013-2020 został oparty na pięciu filarach, wskazujących kierunki podejmowanych działań :

- bezpieczne zachowania uczestników ruchu,
- bezpieczna infrastruktura drogowa,
- bezpieczna prędkość,
- bezpieczne pojazdy,
- system ratownictwa i pomocy medycznej.

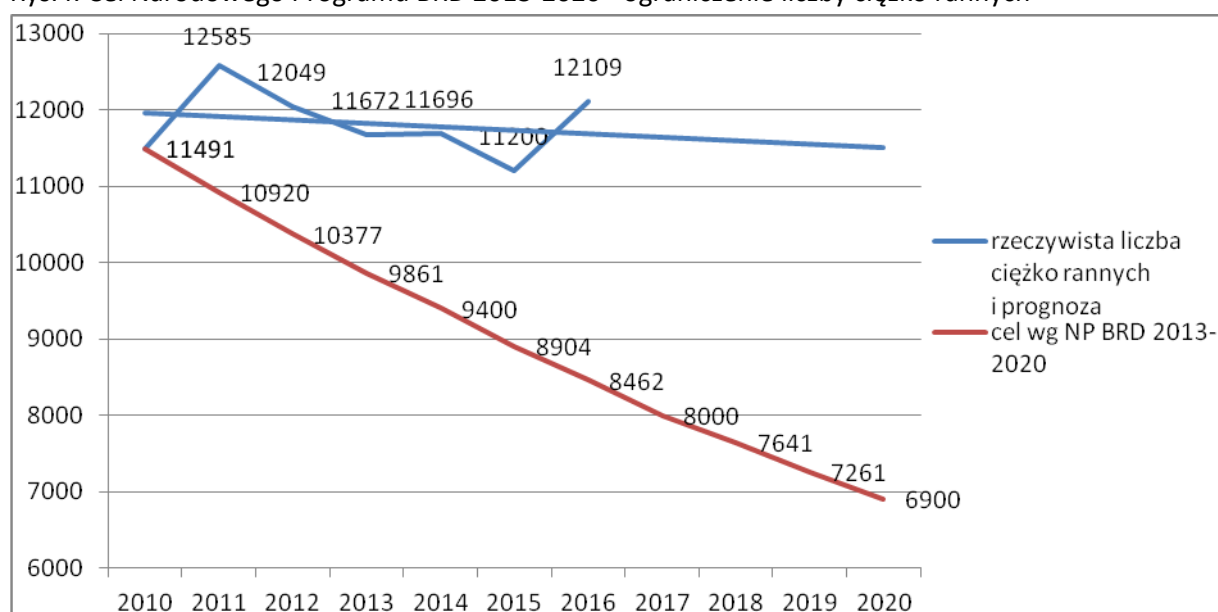
Na podstawie bieżącej diagnozy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w każdym filarze sformułowano działania priorytetowe, nastawione na rozwiązywanie najważniejszych problemów brd w Polsce.

Rys.3. Cel Narodowego Programu BRD 2013-2020 - ograniczenie liczby zabitych



Dane zaczerpnięte z raportu rocznego Komendy Głównej Policji – „Wypadki drogowe w Polsce w 2016r.”

Rys.4. Cel Narodowego Programu BRD 2013-2020 - ograniczenie liczby ciężko rannych



Dane zaczerpnięte ze strony internetowej Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Z powyższych wykresów - zawierających dane za lata 2010-2016 - wynika, że założony główny cel, dotyczący zmniejszenia liczby osób zabitych na polskich drogach, jest możliwy do osiągnięcia w 2020 roku, mimo, że cel etapowy (2014 rok - 3 000 zabitych) nie został zrealizowany. Drugi główny cel - zmniejszenie liczby osób ciężko rannych - jak i cele etapowe będą bardzo trudne do zrealizowania.

Być może jest to konsekwencja wyboru roku 2010 - najlepszego w poprzedniej dekadzie - jako bazowego do planowania poprawy brd na najbliższe lata. W roku 2011 nastąpiło pogorszenie stanu brd w Polsce, zwłaszcza jeśli chodzi o liczbę ofiar ciężko rannych w wypadkach komunikacyjnych. Poza tym poprawiła się jakość ratownictwa medycznego powypadkowego oraz elementy bezpieczeństwa w pojazdach.

WIELKOPOLSKA WIZJA ZERO

Wielkopolski Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2017-2020

CELE PROGRAMU

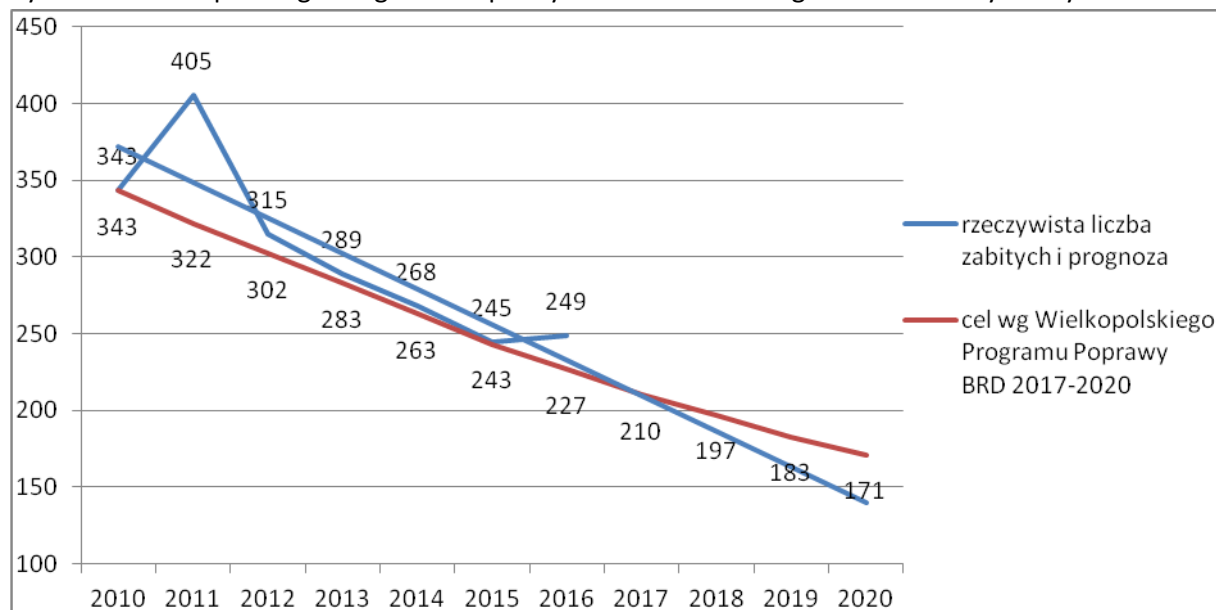
Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na posiedzeniu 15 lutego 2016 roku powołała Zespół Programowy ds. opracowania projektu Wielkopolskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Nowy program, będący kontynuacją programu przygotowanego na lata 2007-2013, powinien uwzględniać nadrzędny cel sformułowany w programie krajowym oraz uwzględniać specyfikę naszego regionu.

Cele główne sformułowane w Narodowym Programie BRD 2013-2020 w odniesieniu do Województwa Wielkopolskiego to:

- **ograniczyć roczną liczbę zabitych w wypadkach drogowych o co najmniej 50% w stosunku do 2010 roku (343 ofiary);**

NIE WIĘCEJ NIŻ 171 OFIAR ŚMIERTELNYCH W 2020 ROKU

Rys.5. Cel Wielkopolskiego Programu Poprawy BRD 2017-2020 - ograniczenie liczby zabitych

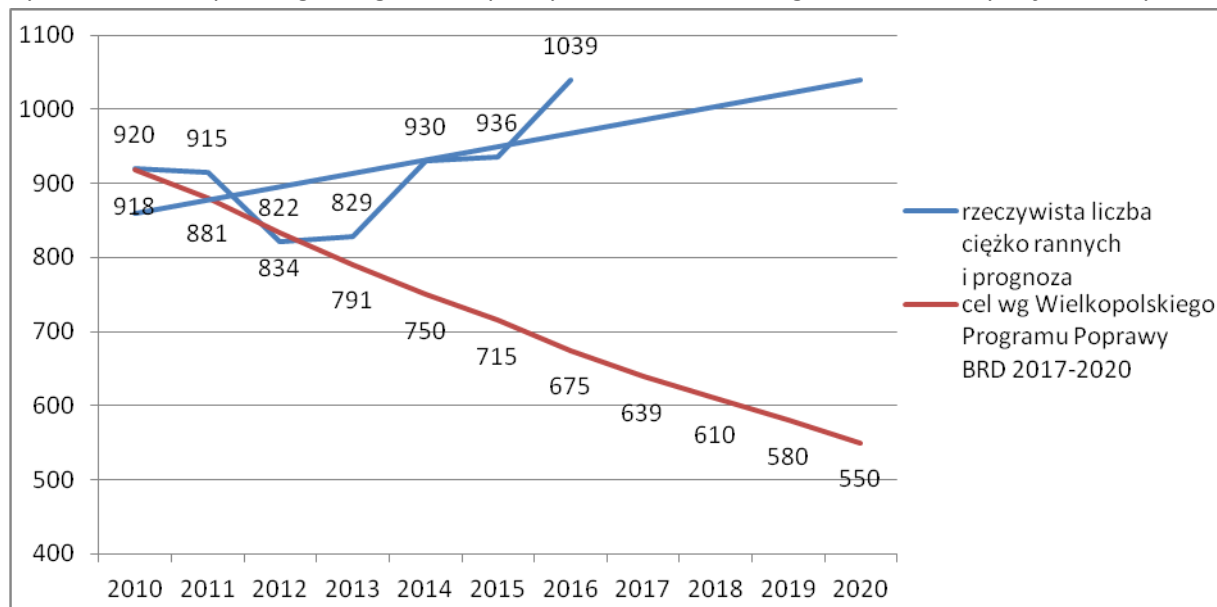


Dane zaczerpnięte z opracowań przygotowanych przez Komendę Wojewódzką Policji w Poznaniu

- ograniczyć roczną liczbę ciężko rannych w wypadkach drogowych o co najmniej 40% w stosunku do 2010 roku (918 ofiar);

NIE WIĘCEJ NIŻ 550 CIĘŻKO RANNYCH W ROKU 2020 ROKU

Rys.6. Cel Wielkopolskiego Programu Poprawy BRD 2017-2020 - ograniczenie liczby ciężko rannych



Dane zaczerpnięte ze strony internetowej Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Cele etapowe do osiągnięcia w roku 2014 to nie więcej niż 263 zabitych i 750 ciężko rannych oraz nie więcej niż 210 zabitych i 639 ciężko rannych w roku 2017.

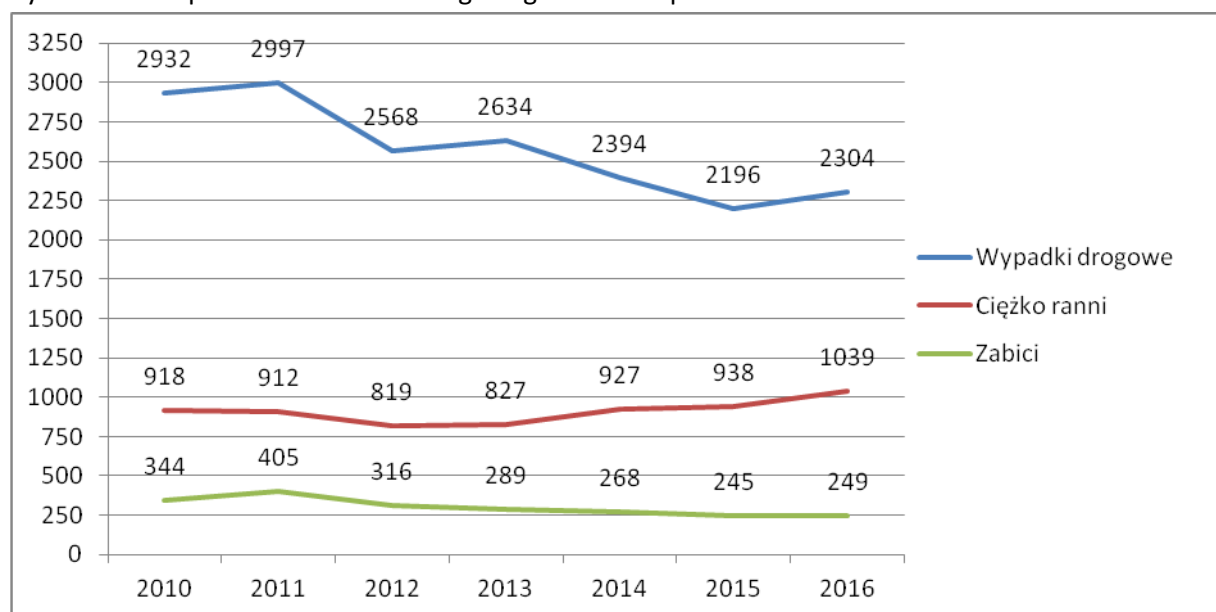
Z powyższych wykresów dotyczących Wielkopolski - zawierających dane za lata 2010-2016 - wynika, że założony główny cel, dotyczący zmniejszenia liczby osób zabitych na drogach naszego regionu, jest możliwy do osiągnięcia w 2020 roku. Podobnie jak w przypadku Polski, drugi cel - zmniejszenie liczby osób ciężko rannych – może nawet niemożliwy do zrealizowania.

STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WIELKOPOLSCE - 2016

Wielkopolska zajmuje drugi co do wielkości w Polsce - po województwie mazowieckim - obszar o powierzchni 29 826 km²; zamieszkuje go 3 462 200 mieszkańców. Województwo wielkopolskie, z racji swojego położenia geograficznego, stanowi pomost między Europą Wschodnią i Europą Zachodnią, połączonymi drogą tranzytową - autostradą A2. Długość dróg publicznych wynosi 40 331 km, w tym 1 736 km dróg krajowych, 2 701 km wojewódzkich, 12 324 km powiatowych i 23 571 km gminnych. Struktura sieci drogowej jest zbliżona do średniej krajowej; (dane za 2015 r.).

W roku 2016 na drogach województwa wielkopolskiego zarejestrowano **36 758** zdarzeń drogowych, w tym **2 304** wypadki, w których **249** osób poniosło śmierć, a **2 669** zostało rannych (w tym 1 039 ciężko). W porównaniu z rokiem 2015 r. zanotowano wzrost liczby wypadków drogowych, osób zabitych oraz znaczący wzrost liczby ofiar ciężko rannych. Statystyki i tendencje dotyczące wypadków drogowych i ich ofiar w latach 2010-2016 przedstawia poniższy wykres.

Rys.7. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Wielkopolsce 2010-2016



Dane zaczerpnięte ze strony internetowej Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Szczegółowa geografia zdarzeń drogowych i ich skutków na terenie służbowego działania poszczególnych komend miejskich i powiatowych Policji, w latach 2015-2016 w Wielkopolsce, przedstawia się następująco:

Tab.1. Wypadki drogowe w Wielkopolsce na terenie komend miejskich/powiatowych Policji

POWIAT	Liczba wypadków		Liczba zabitych		Liczba rannych		Liczba ciężko rannych	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Kalisz	111	104	17	14	122	118	88	86
Konin	125	113	19	12	148	143	66	63
Leszno	193	193	1	10	243	247	85	83
Poznań	494	661	39	30	564	819	322	413
Chodzież	30	29	2	0	32	33	10	5
Czarnków	55	45	11	12	70	55	11	21
Gniezno	61	76	16	11	64	79	29	29
Gostyń	43	47	5	5	45	45	28	18
Grodzisk Wlkp.	21	21	2	4	20	20	1	10
Jarocin	36	30	7	4	40	33	6	3
Kępno	19	21	5	4	17	21	3	2

Koło	66	49	11	10	64	46	1	5
Kościan	111	107	10	5	138	137	36	45
Krotoszyn	33	32	11	3	29	33	2	2
Międzychód	16	15	1	5	20	10	13	5
Nowy Tomyśl	60	61	7	7	79	67	4	8
Oborniki	21	26	2	13	24	24	3	6
Ostrów Wlkp.	88	83	14	10	94	90	74	67
Ostrzeszów	38	47	6	4	54	46	35	25
Piła	74	85	8	19	93	122	14	20
Pleszew	87	74	7	4	98	91	16	21
Rawicz	75	57	1	5	86	66	22	27
Słupca	42	40	3	4	50	48	27	32
Szamotuły	28	30	6	7	29	30	12	21
Śrem	32	32	4	5	39	30	8	2
Środa Wlkp.	32	32	6	8	29	31	1	2
Turek	36	35	6	13	37	26	1	5
Wągrowiec	29	29	3	5	28	27	5	5
Wolsztyn	28	27	3	3	30	27	6	2
Września	66	60	6	10	85	64	1	3
Złotów	44	43	6	3	49	41	6	3
OGÓŁEM	2194	2304	245	249	2520	2669	936	1039

Dane zaczerpnięte z opracowań przygotowanych przez Komendę Wojewódzką Policji w Poznaniu

Analizując zagrożenia w ruchu drogowym wg miejsca zdarzenia należy stwierdzić, że w 2016 roku większe zagrożenie występowało na obszarach zabudowanych, gdzie odnotowano 1 485 wypadków, w których zginęło 86 osób, a 1 685 zostało rannych. Na obszarach niezabudowanych doszło do 819 wypadków, w których 163 osoby poniosły śmierć, a 984 zostały ranne.

Sprawcami zdarzeń drogowych byli przede wszystkim **kierujący pojazdami**; z ich winy doszło do 2 013 wypadków, w których zginęło 201 osób, a 2 367 odniosło rany. Głównymi przyczynami wypadków było nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu i niedostosowanie prędkości do panujących warunków ruchu.

Tab.2. Przyczyny wypadków drogowych z winy kierującego

Przyczyny zdarzeń drogowych z winy kierującego w 2016 r.	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	593	30	691
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	439	65	554
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu	298	17	299
Nieprawidłowe wyprzedzanie	116	24	142
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	132	4	173
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych	83	0	0
Nieprawidłowe skręcanie	52	4	59

Nieprawidłowe wymijanie	32	7	32
Zmęczenie, zaśnięcie	47	9	69
Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	33	4	43
Inne	188	37	305
OGÓŁEM	2 013	201	2 367

Dane zaczerpnięte z opracowań przygotowanych przez Komendę Wojewódzką Policji w Poznaniu

Z winy **pieszych** doszło do 122 wypadków, w których zginęło 20 osób, a 112 odniosło obrażenia. Najczęstszymi przyczynami tych zdarzeń były nieostrożne wejście na ulicę oraz przekraczanie jezdni w niedozwolonym miejscu.

Tab.3. Przyczyny wypadków z winy pieszych

Przyczyny zdarzeń drogowych z winy pieszych w 2016 r.	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych
Nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	61	10	51
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	23	4	19
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	12	0	13
Nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody	12	3	9
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	8	3	8
Stanie na jezdni, leżenie	4	0	4
Zatrzymanie, cofnięcie się	2	0	2
Inne przyczyny	0	0	6
OGÓŁEM	122	20	112

Dane zaczerpnięte z opracowań przygotowanych przez Komendę Wojewódzką Policji w Poznaniu

W 2016 roku **nietrzeźwi użytkownicy dróg** byli sprawcami 110 wypadków na drogach Wielkopolski, w których zginęło 26 osób, a 114 zostało rannych. W porównaniu do roku 2015 nastąpił wzrost tego rodzaju zdarzeń.

Analizując zagrożenie w ruchu drogowym w roku 2016, należy stwierdzić, że najwięcej wypadków powodują kierujący pojazdami osobowymi. Należy zwrócić też uwagę na dość dużą liczbę wypadków z udziałem rowerzystów.

Tab.4. Wypadki drogowe i ich skutki wg kategorii pojazdów w 2016 r.

	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych
Samochód osobowy	1 500	70	347
Samochód ciężarowy	194	4	40
Rower	133	9	101
Motocykl	60	8	38
Motorower	58	5	44
Inne	77	2	4
OGÓŁEM	2 032	96	574

Dane zaczerpnięte z opracowań przygotowanych przez Komendę Wojewódzką Policji w Poznaniu

Wśród kierujących samochodami osobowymi sprawcami największej liczby wypadków byli kierowcy w wieku 25-39 lat oraz 40-59 lat. Wśród kierujących samochodami ciężarowymi sprawcami największej liczby wypadków byli kierowcy w wieku 40-59 lat oraz 25-39 lat.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego według kategorii dróg przebiegających przez teren Wielkopolski przedstawia się następująco:

Tab.5. Wypadki i ich skutki na poszczególnych kategoriach dróg

Kategoria drogi	2015	2016	2015	2016	2015	2016
	Liczba wypadków		Liczba zabitych		Liczba rannych	
Autostrada	29	20	4	2	36	21
Droga krajowa	466	515	69	78	578	622
Droga wojewódzka	407	390	66	64	473	497
Droga powiatowa	807	871	86	69	898	994
Droga gminna	407	385	18	25	451	404

Dane zaczerpnięte z opracowań przygotowanych przez Komendę Wojewódzką Policji w Poznaniu

STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WIELKOPOLSCE NA TLE KRAJU – 2016

Tab.6. Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w poszczególnych województwach

Województwa	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2015= 100%	Ogółem	2015= 100%	Ogółem	2015= 100%
Dolnośląskie	2 324	101,9	226	122,2	2 907	97,9
Kujawsko-pomorskie	1 018	101,0	178	116,3	1 101	97,0
Lubelskie	1 262	100,8	178	94,7	1 484	103,3
Lubuskie	684	107,0	113	122,8	878	111,7
Łódzkie	4 222	105,8	214	90,7	5 298	109,8
Małopolskie	3 939	102,6	185	93,4	4 764	103,1
Mazowieckie (bez KSP)	2 396	108,4	351	110,7	2 883	107,6
Opolskie	754	106,2	99	97,1	859	106,3
Podkarpackie	1 682	98,8	141	103,7	2 019	95,2
Podlaskie	686	99,4	120	101,7	834	96,5
Pomorskie	2 725	101,9	144	84,7	3 357	100,3
Śląskie	3 650	96,3	257	100,8	4 347	94,8
Świętokrzyskie	1 365	100,9	107	99,1	1 724	102,9
Warmińsko-mazurskie	1 627	106,0	158	112,9	2 025	108,3
Wielkopolskie	2 316	105,5	249	101,6	2 683	106,3
Zachodniopomorskie	1 332	102,6	149	119,2	1 608	109,4

KSP Warszawa	1 682	93,7	157	92,4	1 995	96,5
Polska	33 664	102,1	3 026	103,0	40 766	102,5

Dane zaczerpnięte z raportu rocznego Komendy Głównej Policji – „Wypadki drogowe w Polsce w 2016r.”

Biorąc pod uwagę różnice pomiędzy poszczególnymi województwami; liczbę mieszkańców, powierzchnię, natężenie ruchu oraz inne uwarunkowania, dla celów porównawczych przyjmuje się wskaźnik liczby zabitych i rannych na 100 wypadków drogowych.

Tab.7. Wskaźnik zabitych i rannych wg województw

Województwo	Wypadki	Zabici	Ranni	Wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków	Wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków
Dolnośląskie	2 324	226	2 907	9,7	125,1
Kujawsko-pomorskie	1 018	178	1 101	17,5	108,2
Lubelskie	1 262	178	1 484	14,1	117,6
Lubuskie	684	113	878	16,5	128,4
Łódzkie	4 222	214	5 298	5,1	125,5
Małopolskie	3 939	185	4 764	4,7	120,9
Mazowieckie (bez KSP)	2 396	351	2 883	14,6	120,3
Opolskie	754	99	859	13,1	113,9
Podkarpackie	1 682	141	2 019	8,4	120,0
Podlaskie	686	120	834	17,5	121,6
Pomorskie	2 725	144	3 357	5,3	123,2
Śląskie	3 650	257	4 347	7,0	119,1
Świętokrzyskie	1 365	107	1 724	7,8	126,3
Warmińsko-mazurskie	1 627	158	2 025	9,7	124,5
Wielkopolskie	2 316	249	2 683	10,8	115,8
Zachodniopomorskie	1 332	149	1 608	11,2	120,7
KSP Warszawa	1 682	157	1 995	9,3	118,6
Polska	33 664	3 026	40 766	9,0	121,1

Dane zaczerpnięte z raportu rocznego Komendy Głównej Policji – „Wypadki drogowe w Polsce w 2016r.”

Z powyższych danych wynika, że w Wielkopolsce liczba osób zabitych na 100 wypadków jest wyższa niż średnia w całej Polsce, natomiast liczba osób rannych na 100 wypadków jest niższa niż w Polsce.

Tab.8. Wskaźniki stanu bezpieczeństwa w zależności od liczby mieszkańców w poszczególnych województwach

Województwo	Ludność*	Wskaźnik liczby wypadków na 100 000 mieszkańców	Wskaźnik liczby zabitych na 100 000 mieszkańców	Wskaźnik liczby rannych na 100 000 mieszkańców
Dolnośląskie	2 903 812	80,0	7,8	100,1
Kujawsko-pomorskie	2 084 524	48,8	8,5	52,8
Lubelskie	2 135 715	59,1	8,3	69,5
Lubuskie	1 017 450	67,2	11,1	86,3
Łódzkie	2 488 417	169,7	8,6	212,9
Małopolskie	3 376 329	116,7	5,5	141,1
Mazowieckie (bez KSP)	2 358 438	101,6	14,9	122,2
Opolskie	994 489	75,8	10,0	86,4
Podkarpackie	2 126 824	79,1	6,6	94,9
Podlaskie	1 187 587	57,8	10,1	70,2
Pomorskie	2 311 469	117,9	6,2	145,2
Śląskie	4 564 394	80,0	5,6	95,2
Świętokrzyskie	1 254 505	108,8	8,5	137,4
Warmińsko-mazurskie	1 437 812	113,2	11,0	140,8
Wielkopolskie	3 477 755	66,6	7,2	77,1
Zachodniopomorskie	1 708 889	77,9	8,7	94,1
KSP Warszawa**	2 998 400	56,1	5,2	66,5
Polska	38 426 809	87,6	7,9	106,1

*dane GUS wg stanu na 30.06.2016 r.

** wskaźniki liczone dla m. Warszawy łącznie z podległymi KSP powiatami

Dane zaczerpnięte z raportu rocznego Komendy Głównej Policji – „Wypadki drogowe w Polsce w 2016r.”

Z danych w tabeli wynika, że wskaźniki liczby wypadków i rannych na 100 000 mieszkańców są dla Wielkopolski znacznie niższe niż średnia w Polsce oraz niewiele niższe jeśli chodzi o liczbę zabitych w wypadkach drogowych.

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego corocznie przygotowuje syntetyczne opracowanie, dotyczące podejmowanych działań na rzecz poprawy brd w kraju i poszczególnych województwach. Z dokumentu przedstawiającego sytuację w roku 2016 wynika, że –w porównaniu do roku 2015 – w Polsce nastąpił nieznaczny wzrost liczby wypadków, osób zabitych i rannych w wypadkach drogowych. W Wielkopolsce struktura wypadków jest podobna do przedstawionej w opracowaniu dla całej Polski. Stan bezpieczeństwa opisywany wskaźnikami demograficznymi (Tab.8), plasuje województwo w gronie regionów o średnim zagrożeniu. Na tle innych regionów zauważalny jest nieznaczny spadek liczby wypadków z udziałem pieszych. Odnotowano też, po raz kolejny, najniższy w kraju procent wypadków z udziałem osób nietrzeźwych.

DZIAŁANIA PODEJMOWANE W ROKU 2016 NA RZECZ POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WIELKOPOLSCE

Sekretariat Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Poznaniu corocznie przygotowuje - dla Krajowej Rady BRD - syntetyczne opracowanie, dotyczące podejmowanych działań na rzecz poprawy brd w województwie wielkopolskim w 5 obszarach: System brd, Inżynieria, Nadzór, Edukacja i Ratownictwo.

Najważniejsze działania podejmowane w Wielkopolsce w tych obszarach w 2016 r.:

1. System brd

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Poznaniu, w ramach obsługi Wojewódzkiej Rady BRD, opracował sprawozdanie dla Krajowej Rady BRD na temat podejmowanych przedsięwzięć na rzecz poprawy brd w Wielkopolsce w 2015 roku oraz przygotował posiedzenie Wojewódzkiej Rady BRD.

Współpraca wielu podmiotów zaangażowanych w poprawę brd na terenie regionu: WORD-y, Komenda Wojewódzka i Komendy Powiatowe Policji, Państwowa i Ochotnicza Straż Pożarna, administracja państwowa i samorządowa, placówki oświatowe, organizacje pozarządowe.

2. Inżynieria

Remonty dróg, wykonywanie nakładek bitumicznych, remonty zatok, budowa azylów na przejściach dla pieszych, budowa i remonty chodników, ciągów pieszko-rowerowych i dróg rowerowych, budowa kładek dla pieszych, budowa sygnalizacji świetlnych. Działania podejmowane na drogach w ramach Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych i poprawy brd w Województwie Wielkopolskim przez administratorów dróg. Wsparcie działań związanych z poprawą brd na drogach wojewódzkich Województwa Wielkopolskiego. Współpraca wielkopolskich WORD-ów z Wielkopolskim Zarządem Dróg Wojewódzkich przy realizacji „Programu likwidacji zagrożeń na dojazdach do szkół dzieci i młodzieży na drogach wojewódzkich”.

3. Nadzór

Komenda Wojewódzka, KM i KP Policji przeprowadziły działania ogólnokrajowe „Prędkość”, „Alkohol i narkotyki”, „Pasy”, „Niechronieni”, „Truck&Bus”. W ramach kontroli drogowych policjanci ruchu drogowego przeprowadzili 1 114 501 badań stanu trzeźwości; ujawnili 11 490 kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu; ujawnili 398 993 wykroczenia, nałożyli 355 738 mandatów karnych, sporządzili 10 760 wniosków o ukaranie do sądu; zatrzymali 768 uprawnień do kierowania pojazdami i 47 378 dowodów rejestracyjnych. Przy wykorzystaniu 36 pojazdów wyposażonych w urządzenia do rejestracji policjanci ujawnili 48 282 wykroczenia, nałożyli 45 473 mandaty karne na kwotę 7 032 480 zł.

Uruchomiono Krajową Mapę Zagrożeń Bezpieczeństwa; najczęściej zagrożeń dotyczy przekraczania dozwolonej prędkości i nieprawidłowego parkowania. Zgodnie z poleceniem Komendanta Głównego Policji powołano nieetatowy zespół do zwalczania agresywnych zachowań na drodze. Utworzono specjalną skrzynkę mailową, na którą nadsyłane są materiały zawierające zarejestrowane naruszenia przepisów.

Inspektorzy Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Poznaniu skontrolowali 16 660 pojazdów, zważyli 1 749 pojazdów ciężarowych, skontrolowali 141 przedsiębiorstw. Wystawili 6 344 mandatów karnych, zatrzymali 500 dowodów rejestracyjnych, wszczęli 2 128 postępowań administracyjnych.

Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego w Kaliszu, Lesznie i Poznaniu doposażyły jednostki policji w sprzęt służący do działań prewencyjnych na rzecz poprawy brd na drogach.

4. Edukacja

Organizacja turniejów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dzieci, młodzieży i dorosłych m.in. XXXIX Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym, XX Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny – współpraca administracji rządowej i samorządowej, WORD-ów, Policji, Państwowej i Ochotniczej Straży Pożarnej, Straży Miejskiej, Polskiego Związku Motorowego, Automobilklubu Wielkopolski, Żandarmerii Wojskowej, szkół i placówek oświatowych.

Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego w Kaliszu, Koninie, Lesznie i Poznaniu wspomagały placówki oświatowe przy organizacji szkolnych pracowni wychowania komunikacyjnego i miasteczek ruchu drogowego. Redagowano i przekazywano placówkom szkolnym wydawnictwa edukacyjne i oświatowe. Zakupiono i przekazano elementy odblaskowe; kamizelki i zawieszki.

Promowanie przestrzegania zasad ruchu drogowego w lokalnych mediach, udział w kampaniach społecznych. Prowadzenie serwisów i stron WWW propagujących zasady ruchu drogowego.

Organizacja i współorganizacja imprez masowych, festynów podczas których promowano zasady bezpiecznej i kulturalnej jazdy.

Wielkopolskie WORD-y, przy współpracy z Ośrodkiem Doskonalenia Nauczycieli, organizowały szkolenia dla nauczycieli wychowania komunikacyjnego egzaminujących na kartę rowerową. Przeprowadziły; szkolenia dla osób ubiegających się o uprawnienie do wykonywania niektórych czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym; dla kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego; kursy reedukacyjne w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii.

Automobilklub Wielkopolski i Polski Związek Motorowy organizowały pokazy ratownictwa medycznego i udzielania pierwszej pomocy; w ramach poradni dla kierowców udzielano fachowej pomocy zmotoryzowanym. Na terenie Toru Poznań prowadzona jest Akademia Jazdy, skierowana do kierowców, którzy chcą podnosić swoje umiejętności.

Jednostki PSP i OSP systematycznie przeprowadzają pokazy i szkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych oraz ratownictwa medycznego.

Komenda Wojewódzka Policji w Poznaniu kontynuowała współpracę z Krajowym Centrum BRD w Warszawie w ramach programu „Bezpiecznie – Chce się żyć”; realizowała program „Bezpiecznie to wiedzieć i znać”; współpracowała z Centrum Motoryzacji Skoda AutoLab oraz WORD Poznań w ramach akcji „Bezpieczna droga do szkoły”.

5. Ratownictwo

Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej oraz WORD-y Wielkopolski doposażyły jednostki PSP i OSP w sprzęt do działań ratowniczych na rzecz brd w regionie, zestawy do udzielania pierwszej pomocy.

PLANOWANE KIERUNKI DZIAŁAŃ W LATACH 2017-2020 NA RZECZ POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WIELKOPOLSCE

SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO

Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w województwie jest jednym z najważniejszych warunków realizacji założeń programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Wielkopolsce. System ten powinien określać zasady współpracy i kierunki działań różnych podmiotów, organizacji i osób, zaangażowanych w przedsięwzięcia związane z poprawą brd.

W poprzednim Wielkopolskim Programie Poprawy BRD na lata 2007-2013, zostały sformułowane najważniejsze zadania, mające na celu rozwój systemu brd w regionie, które były później realizowane i nadal są aktualne.

Najważniejsze zadania na lata 2017-2020:

- tworzenie i rozwój wyspecjalizowanych struktur zarządzania ruchem, w tym specjalizujących się w zagadnieniach brd w jednostkach administracji samorządowej i państwowej,
- inicjowanie szkolenia kadr w zakresie brd,
- prowadzenie całorocznej analizy brd na drogach województwa oraz opracowanie jednolitej - ogólnodostępnej - bazy danych o wypadkach drogowych,
- identyfikacja miejsc i odcinków dróg charakteryzujących się szczególnym zagrożeniem wraz z analizą przyczyn występowania wypadków w tych miejscach. Podejmowanie niezbędnych działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na tych odcinkach przez wszystkie podmioty odpowiedzialne za brd,
- stworzenie systemu umożliwiającego szybki kontakt użytkowników dróg z zarządcami dróg w sprawach dotyczących organizacji ruchu i występujących utrudnieniach; stworzenie ogólnodostępnej platformy internetowej (aplikacji?) działającej w czasie rzeczywistym,
- inspirowanie przedsiębiorców działających w dziedzinie motoryzacji, transportu i ruchu drogowego do wspierania przedsięwzięć poprawy brd - partnerstwo dla bezpieczeństwa na drogach.

BEZPIECZNY CZŁOWIEK

Najważniejszym zadaniem systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ochrona życia i zdrowia jego uczestników. To człowiek jest podmiotem wszystkich działań podejmowanych w ramach tego systemu. W różnych obszarach działania te będą bezpośrednio lub pośrednio nakierowane na zmianę niebezpiecznych zachowań użytkowników dróg - w tym też jazdy z nadmierną prędkością - lub też ich ochronę przed niebezpiecznymi zachowaniami.

Najważniejsze zadania na lata 2017-2020:

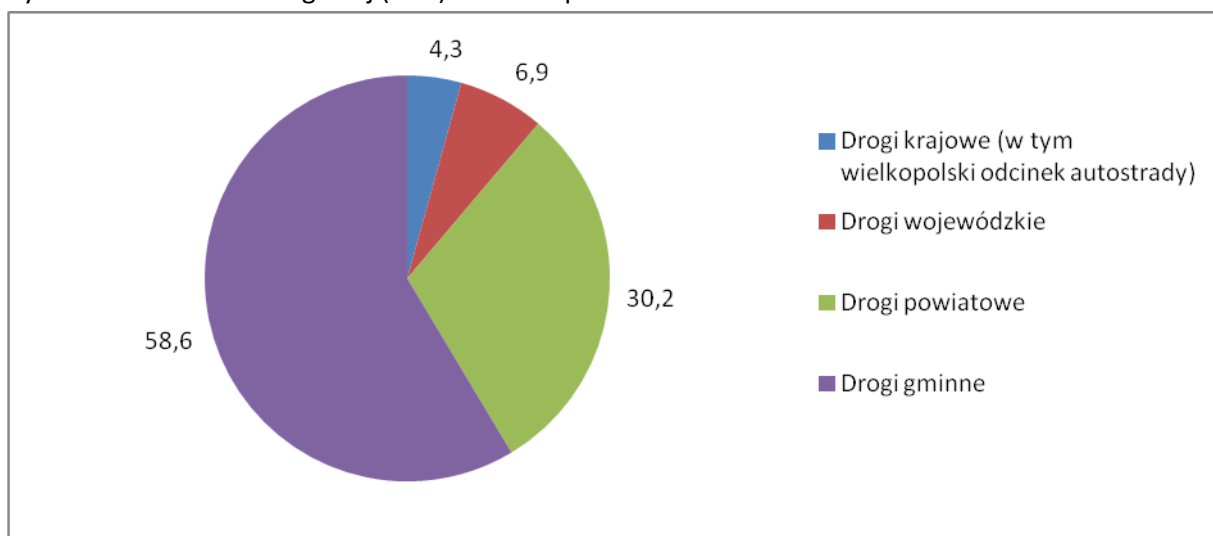
- **prędkość**; usprawnienie działania Policji i poprawa systemu zarządzania prędkością, zmiany organizacji ruchu na istniejących drogach i monitorowanie skutków,
- **pasy bezpieczeństwa i urządzenia ochronne**; działania prewencyjne i represyjne Policji,
- **alkohol i środki działające podobnie do alkoholu**; kontynuowanie kontroli,

- **piesi**; wzmocnienie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego - nowelizacja aktów prawnych,
- **ochrona uczestników ruchu drogowego**; upowszechnianie drogowych środków ochrony - szczególnie pieszych i rowerzystów, odpowiednia organizacja ruchu,
- **edukacja i profilaktyka**; w ramach systemowych rozwiązań należy zdecydowanie poprawić nadzór nad edukacją młodych kierowców, kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego, kultura jazdy, edukacja motoryzacyjna wśród dzieci, młodzieży i dorosłych, kampanie w mediach skierowane do wszystkich uczestników ruchu drogowego - pieszych i kierujących, rozwijanie systemu szkolnych miasteczek ruchu drogowego.

BEZPIECZNE DROGI

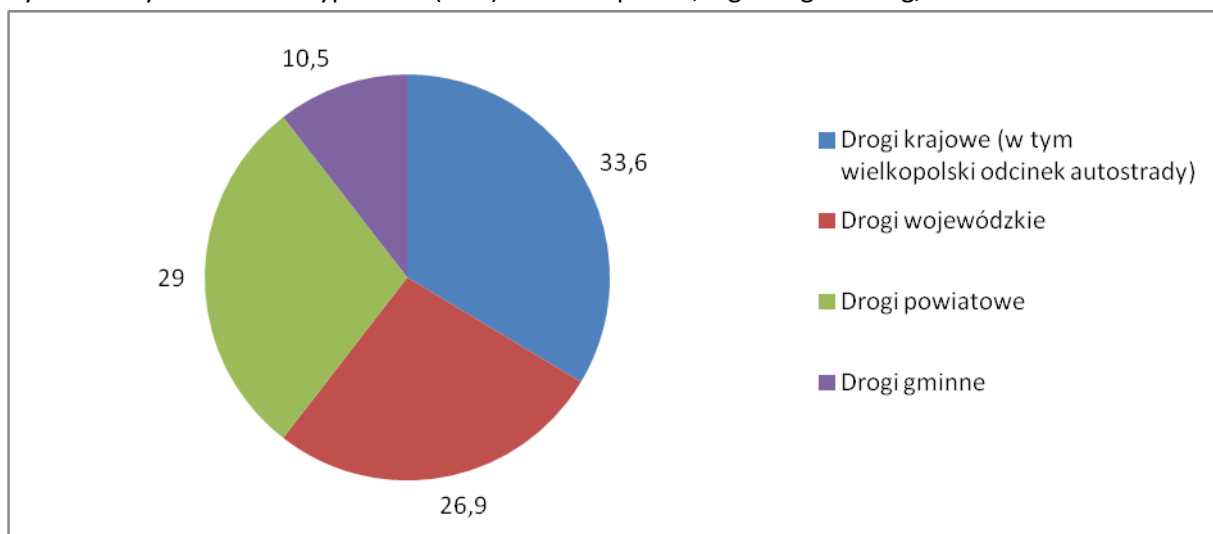
Błędy infrastruktury drogowej to jedna z przyczyn powstawania wypadków drogowych i ich ciężkości (liczba rannych i zabitych). W raportach powypadkowych stan infrastruktury drogowej rzadko jest podawany jako bezpośrednia przyczyna wypadków, jednak niekiedy to nieprawidłowości na drogach (m.in. w kształtowaniu i zarządzaniu infrastrukturą drogową) sprzyjają popełnianiu przez uczestników ruchu błędów, stając się tym samym bardzo ważną, pośrednią przyczyną wypadków. Istotne zagrożenie stwarzają także przeszkody w otoczeniu dróg, potęgując skutki wypadków.

Rys.8. Struktura sieci drogowej (w %) w Wielkopolsce



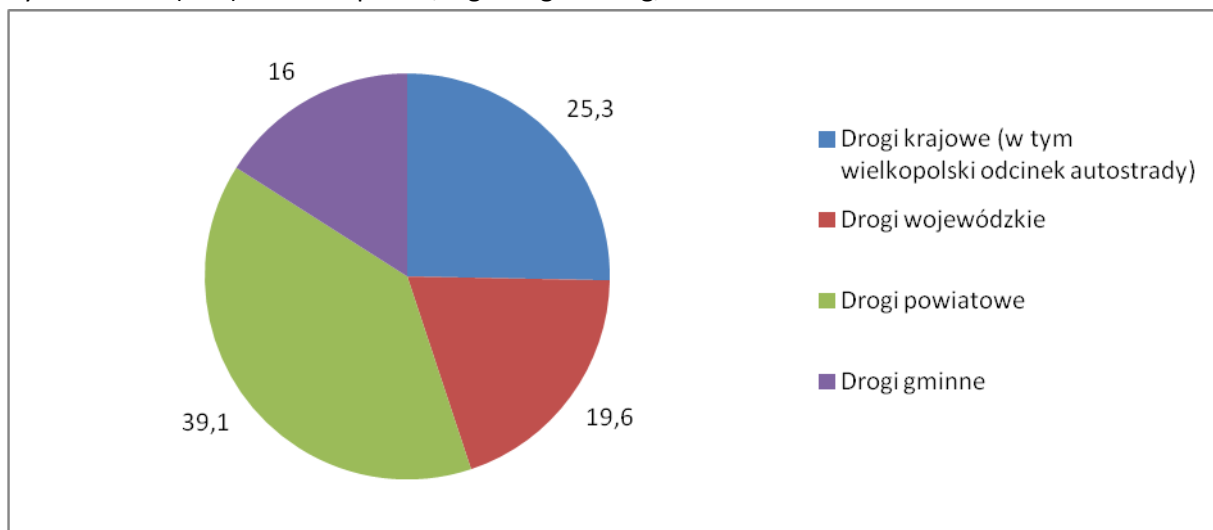
Dane zaczerpnięte z opracowania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 r.”

Rys.9. Ofiary śmiertelne wypadków (w %) w Wielkopolsce, wg kategorii dróg, w 2016 r.



Dane zaczerpnięte z opracowań przygotowanych przez Komendę Wojewódzką Policji w Poznaniu

Rys.10. Ranni (w %) w Wielkopolsce, wg kategorii dróg, w 2016 r.



Dane zaczerpnięte z opracowań przygotowanych przez Komendę Wojewódzką Policji w Poznaniu

Z powyższych danych wynika, że na drogach krajowych, stanowiących ok. 4,3% dróg publicznych w Wielkopolsce, zanotowano ok. 33,6% wszystkich ofiar śmiertelnych i ok. 25,3% rannych w województwie. Na drogach wojewódzkich (6,9% dróg) zanotowano ok. 26,9% zabitych i ok. 19,6% rannych. Na drogach powiatowych (30,2% dróg) zanotowano ok. 29% zabitych i ok. 39,1% rannych. Na drogach gminnych (58,6% dróg) zanotowano ok. 10,5% zabitych i ok. 16% rannych.

Nie uwzględniono w tych zestawieniach natężenia ruchu na poszczególnych kategoriach dróg w Wielkopolsce; w przypadku dróg krajowych średni dobowy ruch przekracza 10 000 pojazdów na dobę. Wg badań międzynarodowych ta wielkość SDR jest zbliżona do granicznej wartości przepustowości drogi jednojezdniowej (o szer. 7,0 m z utwardzonymi pobocznymi o szer. 2,0 m).

Najważniejsze zadania na lata 2017-2020:

- wdrożenie elementów zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej - eliminowanie największych zagrożeń w ruchu drogowym,
- ocena wpływu drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego dokumentacji projektowej,
- klasyfikacja odcinków niebezpiecznych; programy likwidacji miejsc niebezpiecznych,
- kontynuowanie programu likwidacji zagrożeń na dojeżdżaniach do szkół dzieci i młodzieży na drogach wojewódzkich,
- kontrola infrastruktury drogowej pod kątem brd,
- budowa ścieżek rowerowych.

BEZPIECZNY POJAZD

Według danych statystycznych pojazd stosunkowo rzadko jest główną przyczyną zdarzenia drogowego, jednak często jego stan techniczny znacząco wpływa na ciężkość wypadków. Stan techniczny pojazdów jest sprawdzany okresowo w stacjach kontroli pojazdów; niestety wielu kierowców, między kontrolami, zaniedbuje stan techniczny elementów mających wpływ na bezpieczeństwo: hamulców, szyb, oświetlenia, układu kierowniczego itp. Dotyczy to również pojazdów powypadkowych, sprowadzanych często z zagranicy.

Problemem jest też używanie części zamiennych do pojazdów; często tańsze zamienniki nie spełniają norm technicznych i mogą, w sposób pośredni, przyczynić się do pogorszenia stanu brd na drogach.

Tab.9. Działania kontrolne przeprowadzane na drogach przez inspektorów Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Poznaniu

Działania	2014	2015	2016
liczba skontrolowanych pojazdów	17 190	17 803	16 660
liczba zważonych pojazdów	2 024	2 078	1 749
liczba skontrolowanych przedsiębiorstw	219	166	141
liczba skontrolowanych autobusów	2 064	2 058	1 942
liczba skontrolowanych taksówek	615	493	294
liczba kontroli przewozów ADR	1 761	1 499	1 158
liczba kontroli przewozów zwierząt	192	192	253
liczba kontroli przewozów odpadów	318	345	234
liczba kontroli przewozów ATP	608	586	565
liczba kontroli emisji spalin (zadymienia)	184	285	166
liczba kontroli jakości paliwa	220	330	263
liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych	840	695	500
liczba wystawionych mandatów karnych	7 051	7 326	6 344
liczba wydanych dec.adm UTD	799	1365	1 783
liczba wydanych dec.adm (waga)	468	459	300

Dane zaczerpnięte z opracowania przygotowanego przez Wielkopolski Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Poznaniu

Policjanci Ruchu Drogowego z województwa wielkopolskiego w trakcie systematycznych kontroli na drogach w roku 2016 zatrzymali 47 378 dowodów rejestracyjnych.

Kontrole przeprowadzane przez inspektorów ITD oraz policjantów RD mają na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach oraz kontrolę stanu technicznego pojazdów w celu eliminacji z ruchu pojazdów zagrażających brd.

Najważniejsze zadania na lata 2017-2020:

- usprawnienie systemu kontroli pojazdów, mające na celu zmniejszenie ryzyka wypadków spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów, szczegółowe kontrole powypadkowe; współpraca z towarzystwami ubezpieczeniowymi i autoryzowanymi serwisami z UE,
- kampanie edukacyjne na temat zależności bezpieczeństwa na drogach od stanu technicznego pojazdu,
- popularyzacja wśród kierowców zasad działania nowoczesnych systemów bezpieczeństwa w pojazdach.

RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA

Najważniejsze działania w zakresie brd mają charakter prewencyjny; celem jest niedopuszczenie do wypadków drogowych. Stan bezpieczeństwa na polskich drogach systematycznie poprawia się, nadal jednak problemem jest liczba osób zabitych i rannych w wypadkach drogowych.

Bardzo ważnym elementem bezpieczeństwa na drogach jest stworzenie efektywnego systemu ratownictwa medycznego oraz opieki powypadkowej. W zakresie ratownictwa drogowego niezbędne jest zastosowanie odpowiednich metod organizacji ruchu, umożliwiających przejazd pojazdom służb ratowniczych, aby skuteczna pomoc ofiarom wypadków mogła być udzielona jak najszybciej.

Najważniejsze zadania na lata 2017-2020:

- integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa,
- doskonalenie systemu przyjmowania i obsługi zgłoszeń alarmowych; rozwój nowoczesnych systemów łączności i lokalizacji wydarzeń,
- tworzenie systemów nadzoru nad ruchem w strefach zagrożeń,
- szkolenie ratowników,
- edukacja szkolna; kształtowanie odpowiednich postaw i nawyków - pierwsza pomoc,
- wyposażanie jednostek ratowniczych w odpowiedni sprzęt,
- kampanie społeczne dotyczące pomocy przedmedycznej.

UWAGI KOŃCOWE

W opracowaniu, Jamroz K., Michalski L. i inni: *Ocena realizacji Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005 i doświadczenia z tego wynikające*, które poprzedziło powstanie nowego Narodowego Programu BRD 2013-2020 podkreślono, że nie wprowadzono w ubiegłych latach stabilnego systemu finansowania działań brd. Należałoby, w najbliższym czasie, przedstawić konkretne rozwiązania (legislacyjne) zapewniające długofalową realizację celów założonych w nowym dokumencie; stworzenie centralnego/wojewódzkiego funduszu BRD (np. wpływy z mandatów, nawiązek sądowych, akcyzy na paliwa). Należy zauważyć, że realizacja programu wiąże się m.in. z dużymi nakładami na infrastrukturę drogową, zasadne jest pytanie, czy będą wystarczające fundusze na realizację tych zadań?

Należy stworzyć długoletni program poprawy jakości dróg w oparciu o zintegrowany system i wyraźnie sformułowane wytyczne dla określonych kategorii dróg. Systematyczna ewaluacja założeń i realizacji pozwoli na w miarę szybkie korekty programu, finansowe i techniczne.

Program kładzie duży nacisk na kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego, m.in. poprzez edukację i kampanie informacyjne dot. brd oraz nadzór nad ruchem drogowym. Musimy zdawać sobie sprawę, że efekty mogą być widoczne i wymierne dopiero za kilka, kilkanaście lat; jak wychowamy nowe pokolenia! Należy poprawić edukację szkolną wspomagając placówki oświatowe w organizacji pracowni komunikacyjnych i miasteczek ruchu drogowego. Sprawdzianem realizacji założeń programowych może być np. kontrola ilości wydanych kart rowerowych w szkole/gminie. Kuratorium powinno, w ramach wizytacji, wzmocnić systematyczny nadzór nad szkołami w zakresie realizacji wychowania komunikacyjnego.

Dorośli kierowcy powinni mieć świadomość nieuchronności kary, związanej z nieprzestrzeganiem przepisów ruchu drogowego. Dotyczy to zarówno przekraczania dozwolonej prędkości jak i prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu lub innego środka odurzającego. Należy jak najszybciej wprowadzić okres próbny dla początkujących kierowców oraz podjąć zdecydowane działania edukacyjne/redukacyjne w stosunku do starszych uczestników ruchu drogowego.

Ryzyko utraty życia na polskich drogach jest dwukrotnie większe niż średnia europejska, a ponad trzykrotnie większe niż w Wielkiej Brytanii, Holandii czy Szwecji. Z danych statystycznych wynika, że prawie jedna trzecia ofiar wypadków w Polsce umiera w ciągu 30 dni od wypadku. W nowym programie zwrócono uwagę na problem osób ciężko rannych w wypadkach drogowych; koszty rehabilitacji mogą być bardzo wysokie, pojawiają się już opracowania które próbują określić wydatki poniesione na ten cel; warto zastanowić się, czy np. towarzystwa ubezpieczeniowe nie powinny ponosić, lub partycypować, w kosztach rehabilitacji ofiar wypadków na drogach, zwłaszcza bezpośrednio po zdarzeniu drogowym? Bardzo często długotrwałe procedury (sądowe, odszkodowawcze), zmuszają osoby poszkodowane w wypadkach (i niejednokrotnie ich rodziny) do finansowania z własnych dochodów koszty leczenia i rehabilitacji, a potem do starania się o zwrot poniesionych środków finansowych na ww. cel. Należałoby powołać fundusz celowy (może ze składek ubezpieczeniowych) oraz na poziomie województwa(?) organ, który wspomagałby prawnie i finansowo ofiary wypadków.

Wydatki na poprawę brd powinny być traktowane jak inwestycja w nasze społeczeństwo!!!

SŁOWNIK POJĘĆ¹

WYPADEK DROGOWY – zdarzenie drogowe, w wyniku którego była osoba zabita lub ranna.

KOLIZJA DROGOWA – zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne.

ZDARZENIE DROGOWE – wypadek lub kolizja drogowa.

ŚMIERTELNA OFIARA WYPADKU – osoba zmarła na miejscu wypadku drogowego lub w ciągu 30 dni od dnia wypadku drogowego na skutek doznanych w jego wyniku obrażeń ciała.

OFIARA (OSOBA) CIĘŻKO RANNA – osoba, która doznała uszczerbku na zdrowiu w postaci:

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

OFIARA (OSOBA) LEKKO RANNA – osoba, wobec której lekarz lub ratownik medyczny stwierdził, że doznała ona uszczerbku na zdrowiu lub obrażeń innych niż wskazane w definicji ofiary (osoby) ciężko rannej.

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I – stosunek liczby wypadków na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miara tego wskaźnika jest liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców.

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II – stosunek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miara tego wskaźnika jest liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców.

CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW – stosunek liczby ofiar śmiertelnych do liczby wypadków, w których ofiary uczestniczyły. Miara ciężkości wypadków jest liczba zabitych na 100 wypadków.

GĘSTOŚĆ WYPADKÓW – stosunek liczby wypadków na danym obszarze do długości sieci drogowej. Miara gęstości wypadków jest liczba wypadków na 100 km długości dróg.

¹Opracowanie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 r.”