Warmińsko – Mazurska
Strategia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
2014 – 2020

WARMIA MAZURY

WORD OLSZTYN

WARMIŃSKO-MAZURSKIE OBSERWATORIUM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

WOJEWÓDZKA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO WARMIŃSKO - MAZURSKA

SŁOWNIK POJĘĆ

Wypadek drogowy

zdarzenie drogowe, w wyniku którego co najmniej jedna osoba zginęła lub odniosła obrażenia ciała powodujące rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

Kolizja

zdarzenie drogowe, w którym żaden z uczestników nie doznał obrażeń ciała, odnotowano jedynie straty materialne.

Ofiara śmiertelna

osoba zmarła w wyniku obrażeń doznanych w wypadku drogowym: na miejscu lub w ciągu 30 dni po wypadku.

Ofiara ranna

osoba, która w wyniku wypadku drogowego odniosła obrażenia ciała powodujące rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

Ofiara ciężko ranna

osoba, która w wyniku wypadku drogowego odniosła obrażenia ciała wymagające leczenia szpitalnego

Ciężkość wypadków

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

Wskaźnik demograficzny

stosunek liczby wypadków/ofiar śmiertelnych na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą wskaźnika demograficznego jest liczba wypadków/ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców.

Gęstość wypadków

stosunek liczby wypadków na danym obszarze do długości sieci drogowej. Miarą gęstości wypadków jest liczba wypadków na 100 k m długości dróg.

Warmińsko – Mazurska

Strategia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

2014 – 2020

SPIS TREŚCI

Słowo wstępne **5**

Wprowadzenie **6**

W kierunku WIZJI ZERO **10**

Trendy bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2012 **14**

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku 2013 **19**

Strategia 2014 – 2020 **25**

Cel główny

Cele szczegółowe i priorytety

Plan Realizacyjny oraz Programy Działań

Wdrażanie strategii **31**

Instytucje wdrażające

Zasady finansowania

Zasady monitorowania

Kroki wdrożeniowe

Prognozowane efekty **33**

Załączniki **36**

SŁOWO WSTĘPNE

Niniejszy dokument przedstawia „Warmińsko – Mazurską Strategię Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020”. Układ i zakres opracowania; z diagnozą stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wyznaczonymi celami głównym i priorytetami, spełniają wszystkie wymagania nowoczesnej strategii prewencyjnej w zakresie zapobiegania wypadkom drogowym i stanowią kluczowy element działań systemowych, gwarantujących osiągnięcie wymiernych efektów w założonej perspektywie czasowej. Warunkiem koniecznym realizacji takiego scenariusza jest jednak zapewnienie silnej woli ze strony lokalnych decydentów dla wdrożenia proponowanych w tym dokumencie kierunków działań oraz aktywne zaangażowanie w realizację Strategii wszystkich potencjalnych partnerów.

WPROWADZENIE

Złożony charakter zjawiska powstawania wypadków drogowych sprawia, że skuteczne działania prewencyjne powinny być prowadzone w sposób kompleksowy, uporządkowany i skoordynowany z zaangażowaniem spójnego zestawu metod oraz odpowiednich środków technicznych i organizacyjnych. Oznacza to, że na każdym poziomie administracyjnym niezbędne jest funkcjonowanie systemu zarzadzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, który jest zdolny do działania długofalowego oraz do systematycznego korygowania i usprawniania w taki sposób, by wszystkie okazje służące poprawie bezpieczeństwa były rozpoznawane i wdrażane.

Państwa, które poradziły sobie z problemem wypadków drogowych zrobiły to dzięki metodycznym i systemowym działaniom prewencyjnym, doprowadzając w ostatnich trzech dekadach do ponad dwukrotnej redukcji liczby śmiertelnych ofiar, podczas gdy w tym samym okresie ruch drogowy wzrósł tam kilkakrotnie. Oznacza to, że społeczeństwa świadome wielkości ryzyka, jakie niesie za sobą rozwój motoryzacji, potrafiły przeciwstawić się negatywnym trendom i zredukować ryzyko. Ważnym krokiem w tym procesie było przekonanie polityków i decydentów, o tym że wypadki drogowe nie są przeznaczeniem (nie zdarzają się przypadkiem, a wręcz są przewidywalne), lecz efektem błędów popełnianych w tworzeniu i eksploatacji systemu transportu. Zatem jego doskonalenie powinno być zadaniem państwa, na równi z ochroną zdrowia czy środowiska.

Na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego ma wpływ szereg czynników, a efekt końcowy w postaci ograniczenia liczby wypadków drogowych uzależniony jest od podejmowania, w pierwszej kolejności działań najbardziej efektywnych. Bazą dla systemowego, stałego procesu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest stworzenie właściwych podstaw do działań długofalowych. Wypracowanie odpowiednich struktur organizacyjnych, form i metod zarządzania bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz realizacja działań w ujęciu sektorowym, a przy tym w sposób skoordynowany warunkują utworzenie takich podstaw.

„Warmińsko – Mazurska Strategia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2014 – 2020” jest podstawowym dokumentem określającym cele i priorytety województwa w zakresie prac ukierunkowanych na zmniejszenie problemu wypadków drogowych w regionie. Uwzględniając aktualne uwarunkowania europejskiej i krajowej polityki transportowej, jest kluczowym narzędziem regionalnego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, stanowi także kontynuację wieloletnich działań związanych z realizacją poprzedniego programu wojewódzkiego pn. „GAMBIT Warmińsko – Mazurski”.

Uwarunkowania europejskie

Biała Księga, opublikowana w 2011 roku, jest ważnym, ale nie jedynym dokumentem, w którym sformułowane zostały kierunki polityki transportowej UE, w tym dotyczące bezpieczeństwa transportu. Największym współczesnym wyzwaniem jest pogodzenie wspomagania mobilności i rozwoju sektora transportu (jako jednego z kluczowych działów gospodarki), z oszczędnością energii, obniżeniem emisji gazów cieplarnianych i liczby ofiar wypadków. Szczególnie trudne będzie osiągnięcie dwóch ostatnich. W roku 2030, w krajach EU27, mimo szybkiego wzrostu liczby podróży i przewozów ładunków, emisja gazów cieplarnianych z transportu powinna być niższa o 20% od emisji w roku 2008. Celem dla roku 2050 jest „osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym"; zgodnie z powyższym UE dąży do celu pośredniego w postaci zmniejszenia o połowę liczby ofiar wypadków drogowych do 2020 r. Z analizy unijnej polityki transportowej wynika, iż wielkim wyzwaniem jest radykalna poprawa bezpieczeństwa transportu. Najtrudniejsze do osiągnięcia są cele dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kierunki działań wymienianych w dokumentach to: bezpieczny pojazd; „wybaczająca" droga; zaawansowane rozwiązania ITS (inteligentne systemy transportu); prawo i jego egzekucja oraz edukacja i wychowanie. Szczególna waga powinna być przywiązywana do bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg.

Komisja Europejska podkreśliła znaczenie mobilności dla spójności społecznej, gospodarki bardziej przyjaznej środowisku, edukacji i innowacji dla Europy. Cele te powinny znaleźć swoje odzwierciedlenie w różnych aspektach europejskiej polityki transportowej, której głównym zadaniem powinno być zapewnienie zrównoważonej mobilności dla wszystkich obywateli, ograniczenie emisji dwutlenku węgla w transporcie i pełne wykorzystanie postępu technologicznego. Bezpieczeństwo ruchu drogowego będzie stanowić kluczowy element przygotowywanej białej księgi dotyczącej polityki transportowej do roku 2020, ponieważ zmniejszenie liczby ofiar wśród użytkowników dróg jest kluczowym zadaniem w zakresie poprawy ogólnych parametrów systemu transportowego oraz spełnieniem oczekiwań obywateli.

Politykę bezpieczeństwa ruchu drogowego UE określają trzy dokumenty: Biała Księga w sprawie transportu, IV Ramowy Program BRD oraz raport Parlamentu Europejskiego. Głównym celem tej polityki jest zmniejszenie o 50% liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do roku 2020 oraz zbliżenie się do celu programu „Wizja Zero", czyli zero zabitych na drogach w 2050 roku. W dokumentach tych zapowiedziano także, po ujednoliceniu w Unii definicji, wprowadzenie dodatkowego celu działań, dotyczącego redukcji liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych.

Komisja Europejska zaleciła koncentrację działań na realizacji 7 celów szczegółowych, obejmujących następujące obszary: szkolenie i edukacja użytkowników dróg; poprawa egzekwowania przepisów; bezpieczniejsza infrastruktura drogowa; bezpieczniejsze pojazdy; wykorzystanie nowoczesnych technologii (ITS); poprawa systemu ratownictwa i opieki nad ofiarami wypadków oraz poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2014 – 2020

Zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie o połowę liczby zabitych na polskich drogach, ograniczenie o 40 procent ilości ciężko rannych, walka z nadmierną prędkością oraz poprawa bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i motocyklistów – to główne założenia Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 przyjętego 20 czerwca 2013 r. przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020 jest kompleksowo opracowaną strategią poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach w latach 2013 – 2020. Oparty jest na pięciu filarach: bezpieczny człowiek, bezpieczna droga, bezpieczna prędkość, bezpieczny pojazd, ratownictwo medyczne i opieka powypadkowa. Program skierowany jest do wszystkich odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce, a więc m.in. do parlamentu, rządu, samorządów, zarządców dróg, projektantów dróg, służb nadzoru, a także wszystkich uczestników ruchu drogowego. Wyznacza konkretne cele do osiągnięcia w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego m.in.: nie więcej niż 2 000 ofiar śmiertelnych i 6 900 ciężko rannych w 2020 roku. Jego konstrukcja wzoruje się na - uznanych międzynarodowo – sposobach zmierzenia się z problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pierwsze z nich zakłada, że człowiek korzystający z drogi będzie zawsze popełniał błędy, a szeroko rozumiany system bezpieczeństwa ma ograniczyć konsekwencje ewentualnego zdarzenia. Drugim ważnym założeniem jest tzw. podejście 4xE, które wyznacza obszary działań i inicjatyw potrzebne do podniesienia stanu bezpieczeństwa na drogach. Są to: inżynieria, nadzór, edukacja oraz ratownictwo.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 nie jest planem działań, a jedynie programem wyznaczającym kierunek, w jakim należy podążać by osiągnąć zamierzone cele. Konkretne działania zostały zawarte w Programie Realizacyjnym na rok 2013, który 22 maja 2013 roku został przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Uwarunkowania regionalne

Województwo warmińsko-mazurskie jest jednym z nielicznych w kraju, gdzie działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie regionalnym, podejmowane są systemowo według metodycznie opracowanego programu. Od 2004 roku w regionie Warmii i Mazur realizowany był Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Warmińsko-Mazurski. Jego cel strategiczny, w ślad za uwarunkowaniami europejskimi i krajowymi, zakładał zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50% do roku 2013. Jak wynika z analiz i opracowań statystycznych, cel ten osiągnięto już w roku 2012.

Region Warmii i Mazur na przestrzeni ostatnich lat poczynił największy na tle innych województw postęp w redukcji liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. W okresie 2004-2012, przy średniej dla kraju 37%, w województwie spadek ten wyniósł aż 54%. Znamienne jest także, iż w tym czasie ciężkość wypadków w regionie zmniejszyła się o 43%. W chwili rozpoczęcia realizacji Programu wskaźnik ciężkości wynosił 15,8 natomiast w roku 2012 spadł do 9.

Rys. Zmiana liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w województwach w latach 2004 - 2012

Pomimo długofalowych pozytywnych tendencji, zarówno w odniesieniu do stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i podejmowanych działań, zagrożenie życia i zdrowia na drogach naszego województwa nadal jest bardzo wysokie. Wskaźniki demograficzne (pozwalające na porównanie zagrożenia śmierci w wyniku wypadku uwzględniając różnice w liczbie mieszkańców danego obszaru) w najbezpieczniejszych krajach Unii Europejskiej są ponad 3 razy niższe niż na Warmii i Mazurach. W Wielkiej Brytanii, Szwecji czy Norwegii wynoszą one 3 ofiary śmiertelne na 100 tys. mieszkańców, w Polsce 9, a w naszym regionie aż 10. Szczegółowe analizy wskazują też podstawowe obszary problemowe regionu czyli nadmierną prędkość w ruchu drogowym oraz wypadki w wyniku najechania na drzewa.

Należy podkreślić, iż w ostatnim roku (2013) odnotowano wyraźne pogorszenie bezpieczeństwa na drogach regionu. Nastąpił wzrost ciężkości zdarzeń drogowych w stosunku do roku poprzedniego, wzrosła ilość ofiar śmiertelnych wypadków związanych z najechaniem na pieszego i drzewo. Głównym problemem regionu po raz kolejny okazały się wypadki związane z najechaniem na drzewo. Ciężkość wypadków tego typu w naszym województwie jest najwyższa: przy ilości wypadków tej kategorii blisko dwukrotnie mniejszej od pierwszej kategorii jaką są najechania na pieszego - ilość ofiar śmiertelnych plasuje tę kategorię wypadków na pierwszym miejscu. Zmianie ulega struktura i lokalizacja wypadków z ofiarami śmiertelnymi - obserwowany jest stały spadek ilości ofiar śmiertelnych w wyniku zderzeń czołowych pojazdów, notuje się wzrost ilości ofiar śmiertelnych na drogach powiatowych i gminnych przy wyraźnym trendzie spadkowym na drogach krajowych i wojewódzkich.

Mając na względzie powyższe, opracowanie Wojewódzkiej Strategii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014-2020, a w dalszej kolejności wskazanie niezbędnych dla jej realizacji - narzędzi wsparcia i oddziaływania, będzie stanowić niezwykle istotny element regionalnego systemu zarządzania brd, warunkując tym samym utrzymanie pozytywnych trendów i dalszą, stopniową redukcję zagrożenia na drogach regionu.

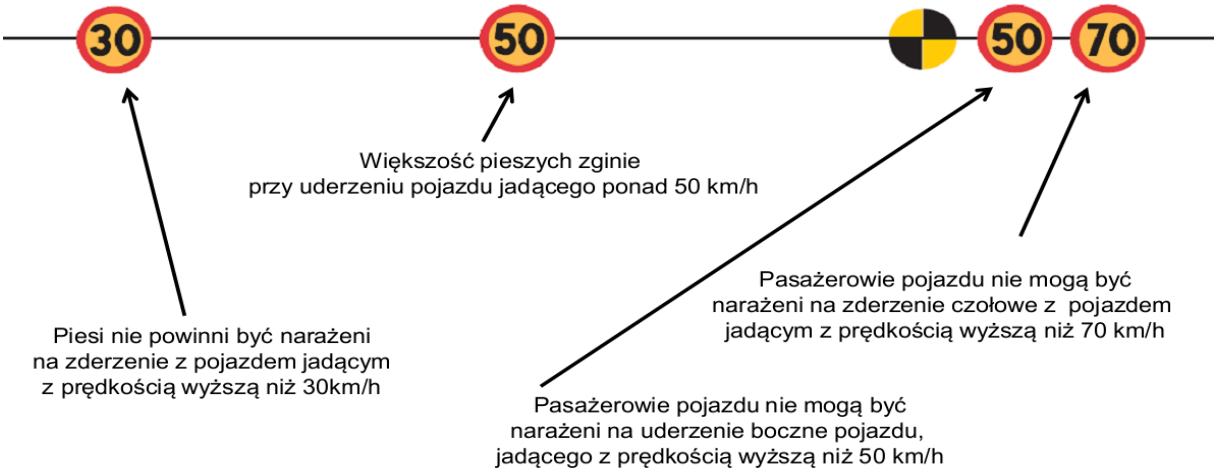
W KIERUNKU WIZJI ZERO

Wypadek drogowy jest zdarzeniem o bardzo skomplikowanych przyczynach, powstającym w bardzo złożonych okolicznościach. Trudno zatem liczyć na skuteczność prostych metod przeciwdziałania, bazujących na intuicji i subiektywnych opiniach. Badania naukowe powinny więc być podstawą systemowych działań prewencyjnych. Na podstawie takich badań Parlament Szwedzki ustanowił program „Wizja Zero", czyli zero zabitych na drodze. W preambule do Ustawy napisano „jest rzeczą niewyobrażalną, by we współczesnym, humanitarnym społeczeństwie człowiek, który popełnił niezamierzony błąd w ruchu drogowym, był karany wyrokiem śmierci z jego natychmiastowym wykonaniem".

Głównym celem szwedzkiego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego „Wizja Zero", przyjętego przez Parlament w październiku 1997, jest zmniejszenie do zera liczby zabitych i ciężko rannych w wypadkach drogowych. W programie tym przyjęto, że podstawowym kryterium projektowania systemu transportu drogowego powinien być poziom urazów, jaki ludzki organizm jest w stanie tolerować. Zatem wysoka prędkość jest dopuszczalna tylko w przypadku jednorodnego ruchu samochodowego. Natomiast tam, gdzie piesi, rowerzyści i motorowerzyści muszą poruszać się po jezdni wspólnie z samochodami, prędkość musi być ograniczona do 30 km/h (do prędkości przy której uderzenie w pieszego nie grozi utratą jego życia).

Możliwość przyjęcia urazu jako kryterium projektowania jest jednak warunkowana ustanowieniem współodpowiedzialności zarówno twórców, jak i użytkowników systemu. Twórcy systemu ponoszą odpowiedzialność za jego projektowanie, realizację i eksploatację, zatem są odpowiedzialni za poziom bezpieczeństwa zapewnianego użytkownikom systemu. Użytkownicy natomiast ponoszą pełną odpowiedzialność za jego użytkowanie zgodnie z prawem ustanowionym przez twórców systemu.

Złote zasady WIZJI ZERO



Biorąc jednakże pod uwagę ludzką skłonność do popełniania błędów, trzeba założyć, że nie każdy użytkownik będzie respektował prawo. Powodem może być niewiedza, brak akceptacji bądź okoliczności sprzyjające ignorowaniu prawa. Jeśli zatem w wyniku popełnionych przez człowieka błędów zdarzy się wypadek, to obowiązkiem twórców systemu transportu drogowego jest przedsięwzięcie takich kroków, aby skutkiem wypadku nie były ofiary śmiertelne bądź ciężko ranne.

Istotą programu „Wizja Zero" jest więc takie wykształcenie użytkownika drogi, by czuł się moralnie zobowiązany do przestrzegania prawa. Jeżeli jednak wskutek błędu ludzkiego dochodzi do niebezpiecznego manewru, droga powinna być zaprojektowana jako przyjazna uczestnikowi, czyli kompensująca skutki jego błędów. A gdy mimo wszystko dochodzi do kolizji, pojazd powinien zapewnić człowiekowi wyjście z niej bez urazów.

Szwedzi mają świadomość, że tylko systemowe podejście do zagadnienia jest szansą na osiągnięcie celu. Dlatego to właśnie społeczeństwo tego kraju poprzez swój Parlament zobligowało administrację do podjęcia prac nad wdrożeniem programu „Wizja Zero". Odtąd zadaniem wszystkich organizacji i instytucji, rządowych, samorządowych i prywatnych, a także wszystkich obywateli, jest podporządkowanie się wytycznym tego programu. Współuczestnictwo bowiem całego społeczeństwa w jego realizacji jest warunkiem koniecznym powodzenia tego programu.

Najbardziej interesujące jest to, że Szwedzi podeszli do zjawiska ofiar ruchu drogowego z zupełnie innej, niż dotychczas, strony: „Człowiek jest istotą omylną, zatem jako operator systemu (transportu) będzie popełniał błędy. Jednakże we współczesnym, humanitarnym społeczeństwie niedopuszczalne jest, by człowiek, który popełnił błąd w ruchu drogowym (często niezamierzony), był karany wyrokiem śmierci z jego natychmiastowym wykonaniem. Jest to założenie w duchu Europejskiej Konwencji zakazującej orzekania i wykonywania kary śmierci.

Koncepcja ta bazuje na dwóch zasadniczych założeniach:

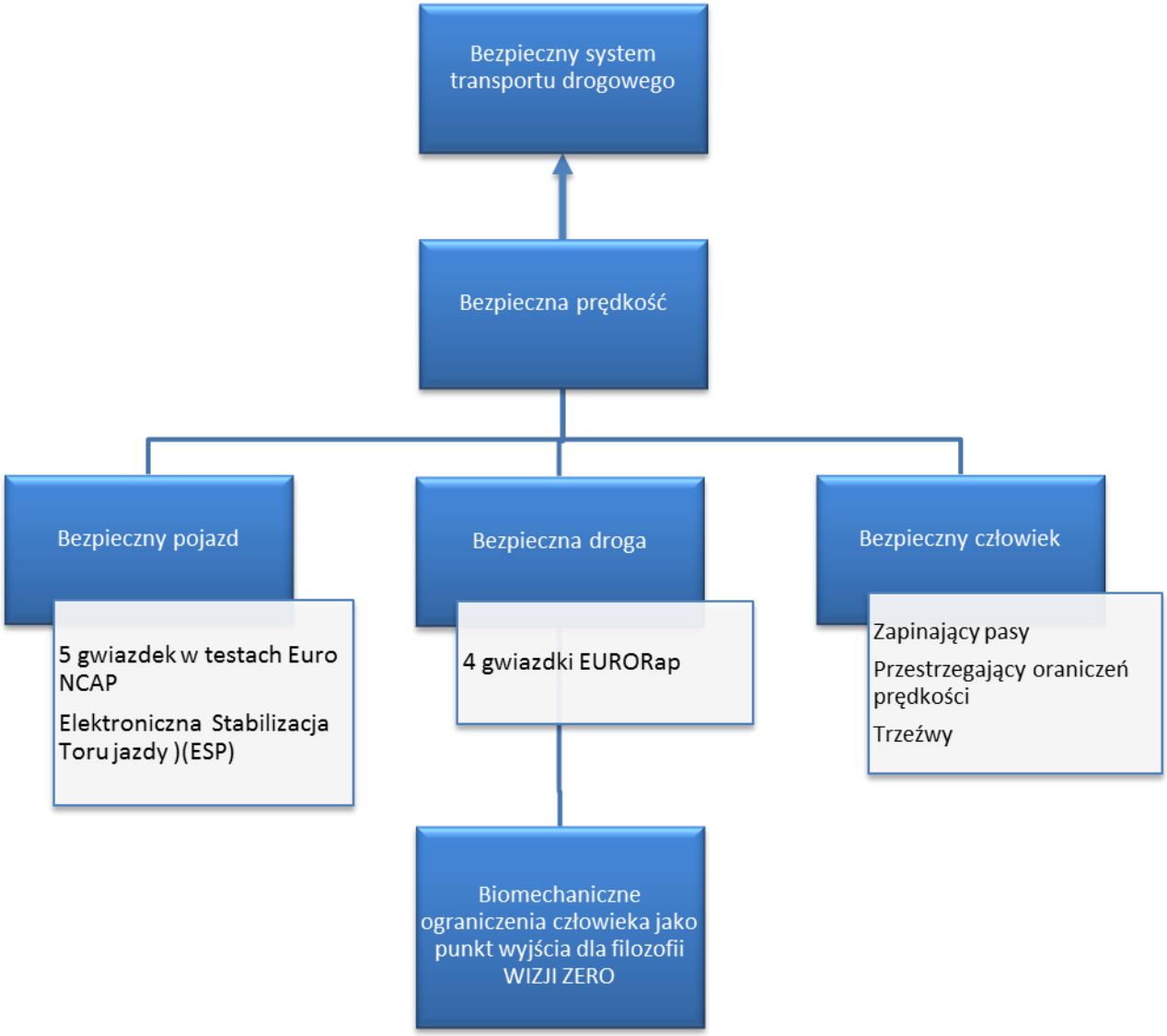
- człowiek, istota świadoma, respektuje prawo o ruchu drogowym, rozumiejąc, że ono istnieje dla ochrony zdrowia i życia użytkowników drogi,
- infrastruktura systemu transportu musi być projektowana z uwzględnieniem psychofizycznych cech człowieka.

Pierwsze założenie nie wymaga komentarza, aczkolwiek jego realność jest silnie związana z poziomem kulturowym i wykształceniem społeczeństwa. Drugie zaś jest całkowicie nowym podejściem do filozofii planowania i projektowania infrastruktury, zwłaszcza drogowej. Czyni się tu podstawowe założenie, że współczesny człowiek respektuje prawo o ruchu drogowym z taką samą powagą jak inne prawa. Jeśli jednak kierowca popełnia niezamierzony błąd, to wybaczająca droga (forgiving road) umożliwia mu naprawienie tego błędu, a jej miękkie otoczenie łagodzi jego. Typowym przykładem rozwiązań inżynierskich są na przykład bariery energochłonne.

Gdy jednak dochodzi do kolizji, to odpowiednio wyposażony pojazd, czyli mający wzmocnienia podłużne, strefy kontrolowanego zgniotu, pasy bezpieczeństwa, poduszki powietrzne, ABS itp., powoduje, że człowiek wychodzi z kolizji bez istotnych obrażeń. Jeśli natomiast mimo wybaczającej drogi i wysokiego wskaźnika biernego bezpieczeństwa

pojazdu człowiek doznaje obrażeń, to system ratownictwa drogowego powinien być tak sprawny, by w szybkim czasie zapewnić ludziom pomoc medyczną i rekonwalescencję oraz powrót do społeczeństwa bez uszczerbku na ciele.

Model bezpieczeństwa w ruchu drogowym



Wizja bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie warmińsko – mazurskim

Mając na względzie uwarunkowania europejskie i krajowe, a także stan i prognozy dotyczące rozwoju motoryzacji i bezpieczeństwa w ruchu drogowym, proponuje się by w długofalowej perspektywie dążyć do całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych i ciężko rannych, w ruchu drogowym na terenie województwa warmińsko - mazurskiego.

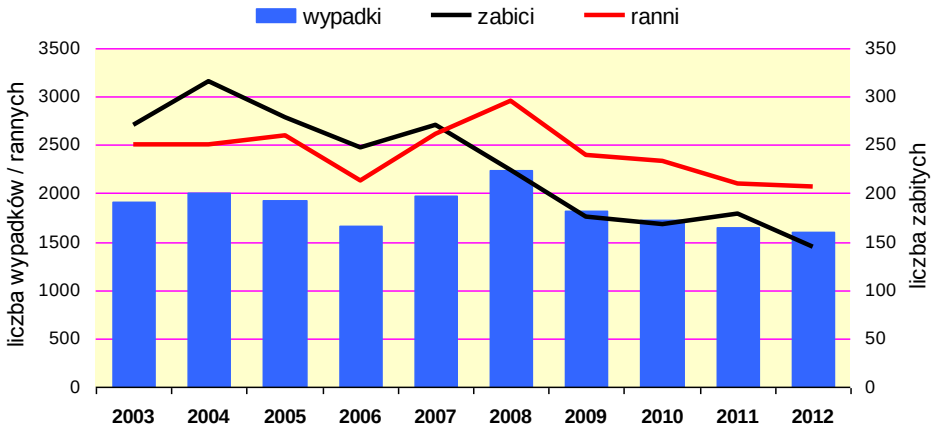
ZERO OFIAR ŚMIERTELNYCH I CIĘŻKO RANNYCH NA DROGACH WARMII I MAZUR

Tak sformułowana WIZJA oznacza, że:

- działania chroniące życie oraz zdrowie uczestników ruchu drogowego powinny być traktowane priorytetowo i stawiane ponad potrzebą mobilności i innymi celami funkcjonowania systemu transportu,
- system transportowy powinien być tak projektowany, budowany, eksploatowany i zarządzany, aby mógł kompensować niedoskonałości infrastruktury oraz wybaczać błędy jego użytkowników,
- ograniczanie liczby wypadków drogowych oraz ich konsekwencji jest podstawowym obowiązkiem wszystkich tworzących, zarządzających i korzystających z systemu transportowego.

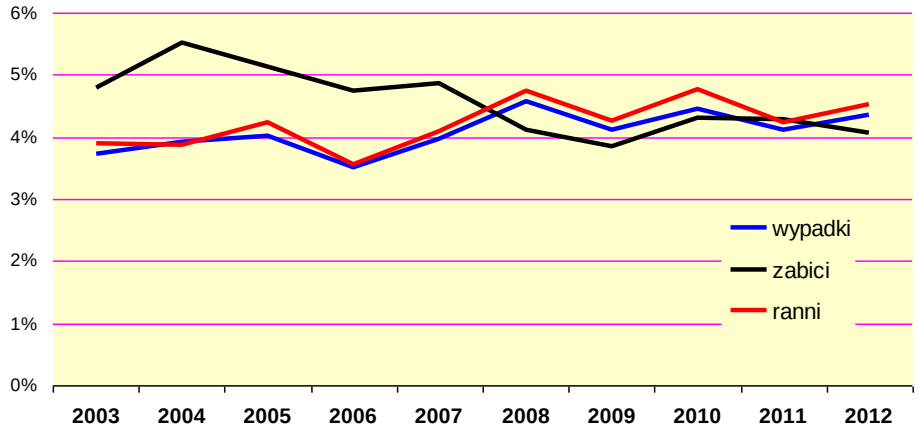
Trendy – wypadki i ich skutki

Analizując dane dotyczące liczby wypadków i ich ofiar zaistniałych w ciągu ostatnich 10 lat daje się zauważyć pozytywny trend: zarówno liczba wypadków jak i liczba osób które w ich wyniku ucierpiały - stopniowo maleje. Przy czym spadek ten nie jest jednakowy, zarówno pod względem okresu trwania jak i ilości.



Rys. Liczba wypadków i ich ofiar na terenie województwa w latach 2003-2012

Liczba wypadków najwyższa w roku 2008, a wynosząca 2246 w ciągu 5 lat spadła do 1609, a więc blisko o 1/3 (29%). Niemal identyczne rezultaty uzyskano w odniesieniu do liczby ofiar rannych (spadek o 30%). Znacznie trwalszy jest trend spadkowy dotyczący ofiar zabitych: od najbardziej tragicznego pod tym względem roku 2004 (316 ofiar śmiertelnych) w ciągu 8 lat liczba osób zabitych spadła o 55% (145 osób zabitych w roku 2012) i jest to najlepszy wynik w kraju.



Rys. Udział liczby wypadków i ich ofiar na terenie Warmii i Mazur w danych krajowych

Ocena spadku liczby wypadków i liczby ofiar jest mniej optymistyczna w momencie porównania procentowego udziału regionu w ogólnej liczbie dla wszystkich województw. O ile udział regionu w liczbie ofiar zabitych zmalał w okresie 2004-2012, to wkład województwa w liczbę wypadków i ofiar rannych na terenie kraju nieznacznie rośnie.

Oznacza to, że pozostałe województwa osiągnęły w tym czasie większą poprawę w redukcji wypadków i rannych niż region Warmii i Mazur.

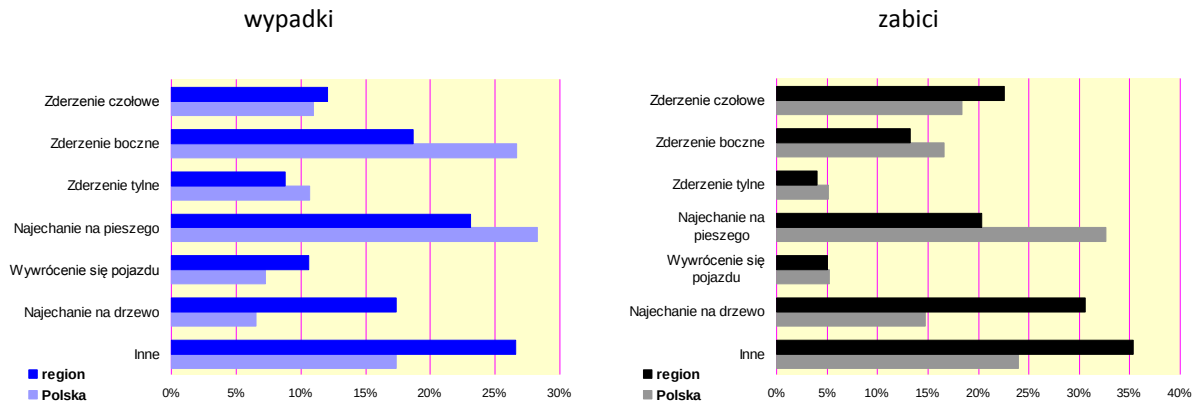
Trendy - główne zagrożenia

Najczęstszymi typami wypadków do jakich dochodziło na terenie Warmii i Mazur w ciągu ostatnich 5 lat są:

- najechanie na pieszego - 23%,
- zderzenie boczne - 19%,
- najechanie na drzewo - 17%,

wkład tych wypadków w ogólną liczbę ofiar zabitych nie jest identyczny i wynosi:

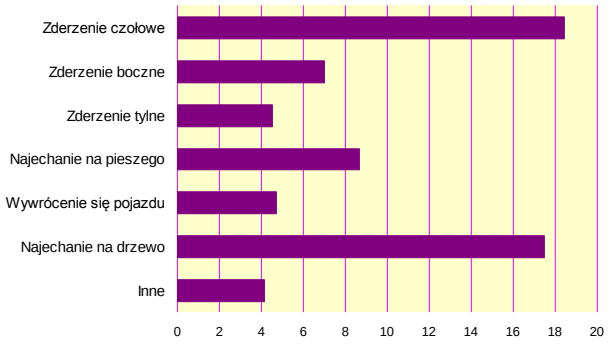
- najechanie na drzewo - 31%,
- zderzenie czołowe - 23%,
- najechanie na pieszego – 20%.



Rys. Struktura wypadków i ofiar zabitych w latach 2008-2012

Udział głównych rodzajów wypadków i ofiar zabitych na terenie województwa różni się od struktury dla obszaru całego kraju. Cechą charakterystyczną dla regionu jest kilkukrotnie wyższy udział zderzeń z drzewami oraz dwukrotnie wyższe ryzyko śmierci w wyniku takiego wypadku. Również wywrócenia pojazdu występują na Warmii i Mazurach znacznie częściej niż na pozostałej części kraju.

Mniejszy jest za to udział wypadków z pieszymi oraz ich śmiertelność: piesi stanowią tylko 20% ofiar śmiertelnych wobec 33% na terenie kraju. Również zderzenia boczne występują w województwie warmińsko-mazurskim rzadziej niż w pozostałych regionach.

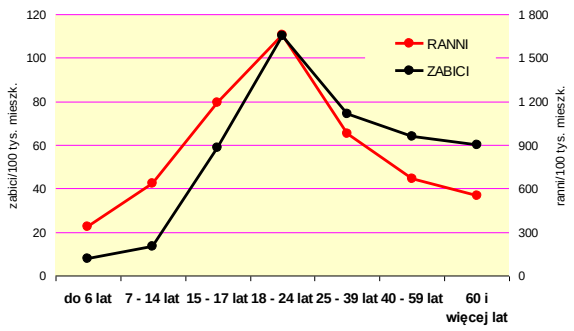


Rys.
Ciężkość głównych typów wypadków na terenie województwa w latach 2008-2012

Ciężkość wypadków mierzona liczbą ofiar zabitych przypadających na 100 wypadków w województwie warmińsko-mazurskim nie jest jednakowa – najbardziej dotkliwe w skutkach są zderzenia czołowe oraz najechania na drzewo, w których co 5. wypadek jest zdarzeniem ze skutkiem śmiertelnym. W dalszej kolejności są wypadki z udziałem pieszych oraz zderzenia boczne przynoszące 7-8 ofiar zabitych na 100 wypadków.

Trendy - grupy ryzyka

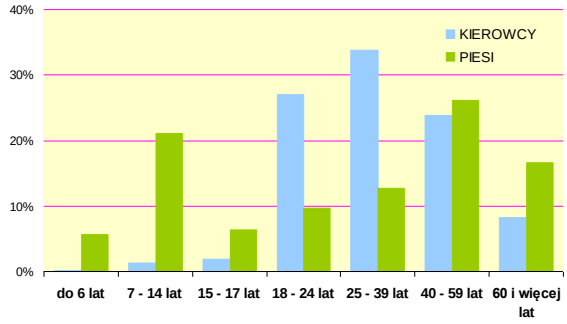
Statystycznie wśród ofiar przeważają grupy wiekowe z przedziału 18-59 lat, czyli największej aktywności zawodowej. Ofiary w tym wieku stanowią 73% rannych i 77% ofiar zabitych. Jednak z przeliczenia liczby ofiar na wielkość danej populacji wynika, że grupą największego ryzyka jest przedział wiekowy 18-24 lata. Stanowi on jednocześnie granicę pomiędzy obszarami wieku, w których przeważa ryzyko bycia ofiara ranną (wiek 0-18 lat) i ryzyko bycia zabitym (24 i więcej lat).



Rys.
Ofiary wypadków w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców w grupach wiekowych w latach 2008 - 2012

W odniesieniu do sprawców wypadków drogowych wśród pieszych najbardziej zagrożoną grupą są dzieci w wieku 7-14 lat oraz osoby starsze w wieku powyżej 40 lat. Wśród kierowców brak takiego wyróżnienia – sprawcami są wszyscy w okresie aktywności zawodowej.

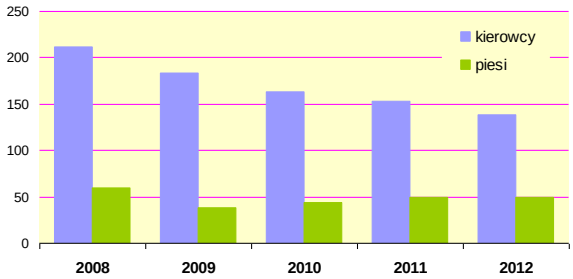
Rys.
Udział grup wiekowych wśród sprawców w latach 2008 – 2012



Wśród kierujących główną przyczyną wypadków jest nadmierna prędkość (44%) oraz nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu (17%), przy czym udział tego ostatniego wykroczenia w okresie 2008-2012 systematycznie rośnie – z 15 do 18% w odróżnieniu do niedostosowania prędkości (spadek z 45% do 40%).

Głównym przewinieniem pieszych jako sprawców wypadków jest nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem, które przyczyniło się do niemal 2/3 wypadków z winy pieszych.

Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego w roku 2012 w wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu odnotowano spadek liczby wypadków i ich ofiar – większy niż w odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń.



Rys.

Liczba nietrzeźwych sprawców: kierujących i pieszych

Liczba nietrzeźwych kierowców systematycznie maleje jednak liczba nietrzeźwych pieszych utrzymuje się na stałym poziomie. W roku 2012 wśród sprawców wypadków co 10 kierowca i aż co 3 pieszy był pod wpływem alkoholu.

Trendy - wnioski

Przedstawiona, syntetyczna diagnoza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także wcześniejsze, dokładne opracowania, w tym *I Raport Warmińsko – Mazurskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* za rok 2012, pozwalają na wyciągnięcie głównych wniosków, dotyczących oceny stanu bezpieczeństwa na drogach regionu. Oto najważniejsze z nich:

1. Trend obserwowany na przestrzeni ostatnich 10 lat jest pozytywny – następuje spadek w większości kategorii zdarzeń drogowych i ich skutków.

2. Pomimo niskiego, przeciętnego natężenia ruchu, region charakteryzuje się wysokim zagrożeniem – świadczy o tym wskaźnik wypadków na 100 tys. mieszkańców.

3. Udział wypadków spowodowanych nadmierną prędkością jest najwyższy w kraju. W 2012 r. aż 33 procent ze wszystkich wypadków w województwie miało miejsce właśnie z tego powodu. Średnia dla kraju to 28 procent. W naszym województwie z powodu nadmiernej prędkości zginęło 67 osób, a 725 zostało rannych.

4. Specyfiką regionu są wypadki powodowane najechaniem na drzewo – udział tego typu zdarzeń jest najwyższy w Polsce i wynosi 16 procent. W roku 2012 zginęły w nich 42 osoby, a 328 zostało rannych.

5. Bardzo wysoki jest również udział wypadków spowodowanych pod wpływem alkoholu. Stanowią one 15 procent wszystkich wypadków, w 2012 r. zginęło w nich 29 osób, a 216 zostało rannych.

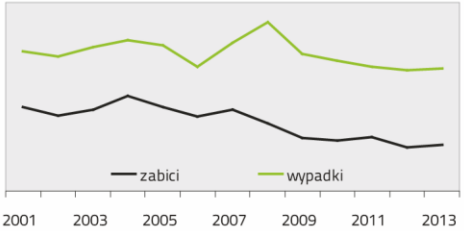
STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W ROKU 2013

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO 2013
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Liczba mieszkańców	1 450,7 tys.
Powierzchnia	24 173 km²
Długość dróg twardych	12 889 km
Zarejestrowane pojazdy	842,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	POLSKA
krajowe	1 331 km	10,3%	6,7%
wojewódzkie	1 911 km	14,8%	9,9%
powiatowe	6 941 km	53,9%	40,0%
gminne	2 706 km	21,0%	43,4%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	1 621	↗
zabici	154	↗↗
ranni	1 968	↘
ciężko ranni	578	↘↘
kolizje	14 632	↘

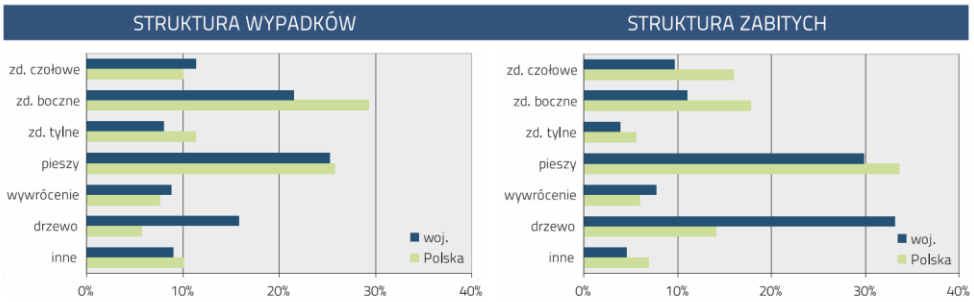


W porównaniu z rokiem ubiegłym:
↗ wzrost 0-5% ↗↗ wzrost 5-10% ↗↗↗ wzrost >10%
↘ spadek 0-5% ↘↘ spadek 5-10% ↘↘↘ spadek >10% → bez zmian

		min.	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	112	56	152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	11	6	12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	10	6	18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	13	6	21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W ROKU 2013



UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	25%	19%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	33%	18%		33%
Spowodowanych przez młodych kierujących	18%	14%		21%
Z udziałem nietrzeźwych	14%	7%		18%
W wyniku najechania na drzewo	16%	2%		16%

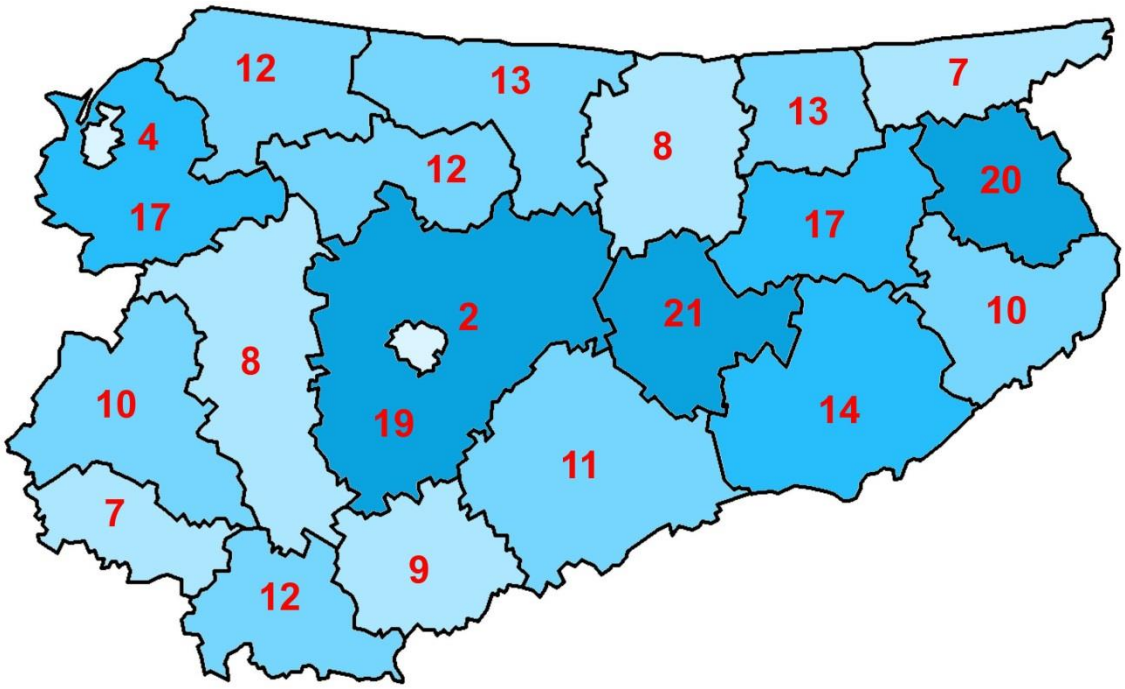
kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

WNIOSKI

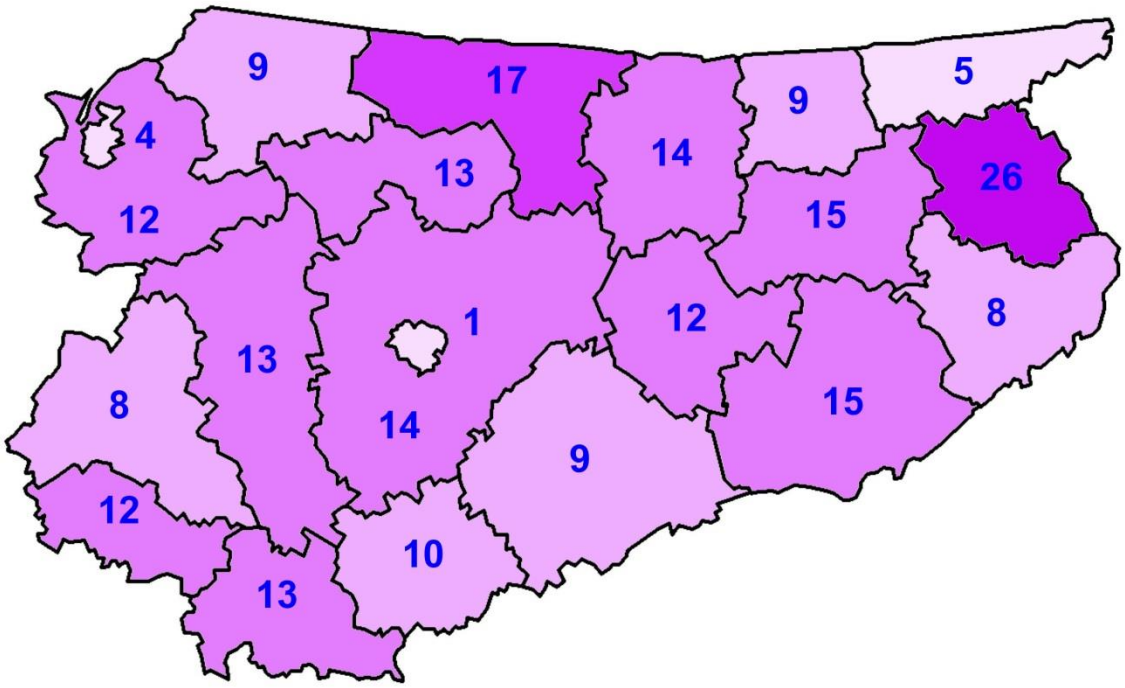
1. W roku 2013 nastąpiło pogorszenie stanu bezpieczeństwa. Zanotowano nieznaczny wzrost liczby wypadków i wyraźny wzrost liczby ofiar śmiertelnych.
2. Wskaźniki demograficzne określające ryzyko wypadku oraz ryzyko bycia ofiarą śmiertelną, plasują województwo w grupie szczególnie zagrożonych.
3. Odnotowano wiele czynników sprzyjających wzrostowi zagrożenia. Najważniejsze to: nadmierna prędkość, niewybaczające otoczenie drogi i alkohol.
4. Dominującym problemem są wypadki związane z najechaniem na drzewo. Zarówno udział wypadków tej kategorii, jak odsetek ofiar śmiertelnych stanowiący blisko jedną trzecią wszystkich ofiar śmiertelnych – są najwyższe w kraju.

STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W ROKU 2013

Wskaźnik demograficzny - Zabici/100 tys. mieszkańców

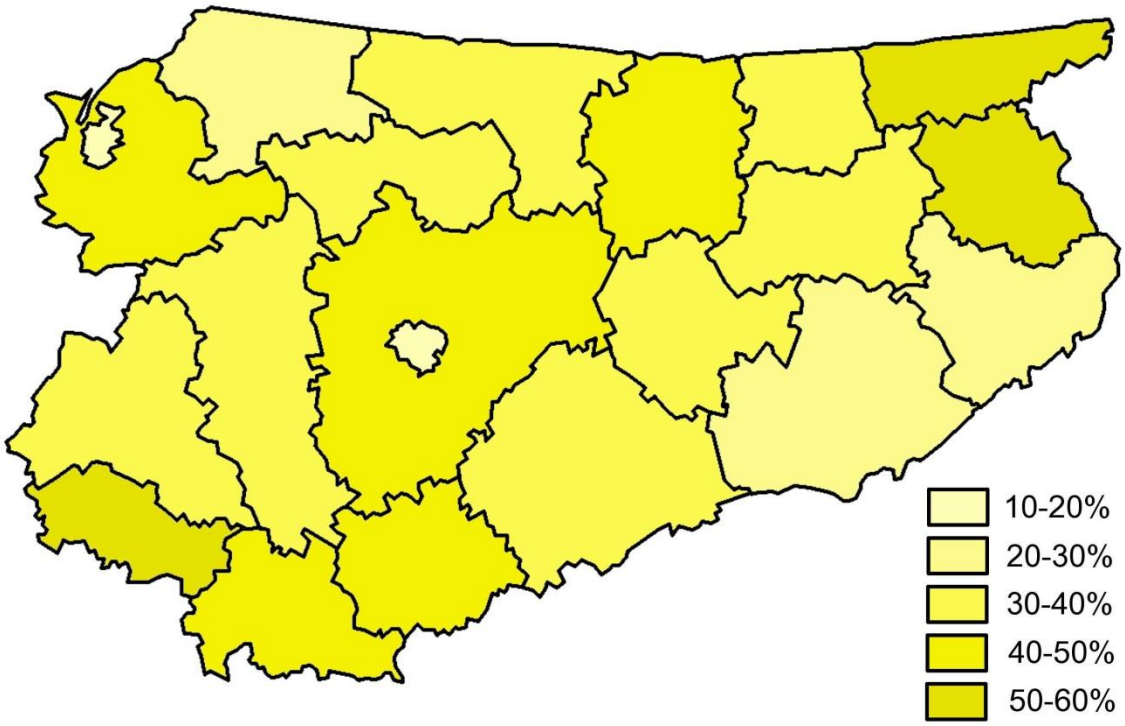


Wskaźnik ciężkości - Zabici/100 wypadków

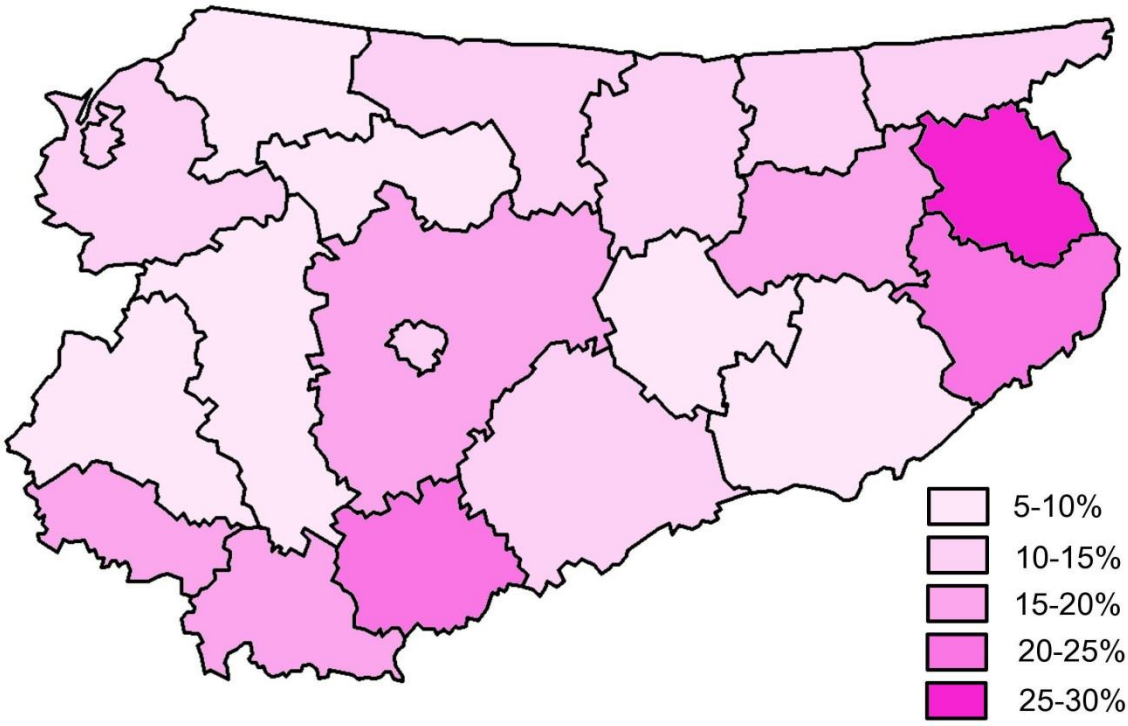


STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W ROKU 2013

Wypadki spowodowane nadmierną prędkością

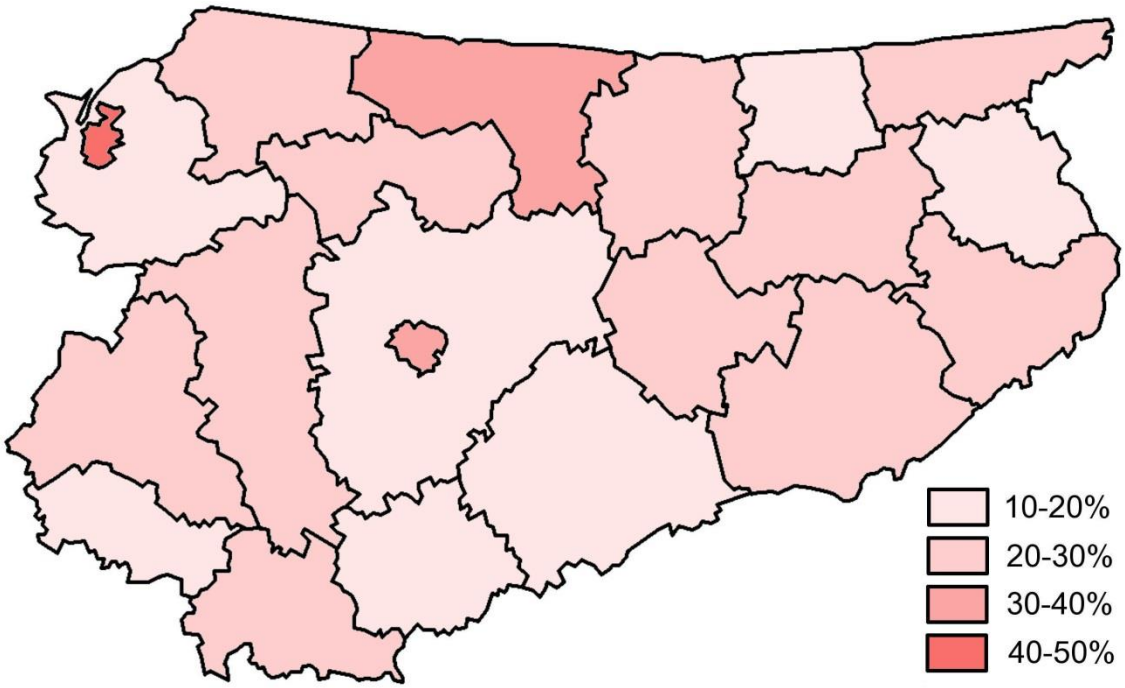


Wypadki z udziałem nietrzeźwych

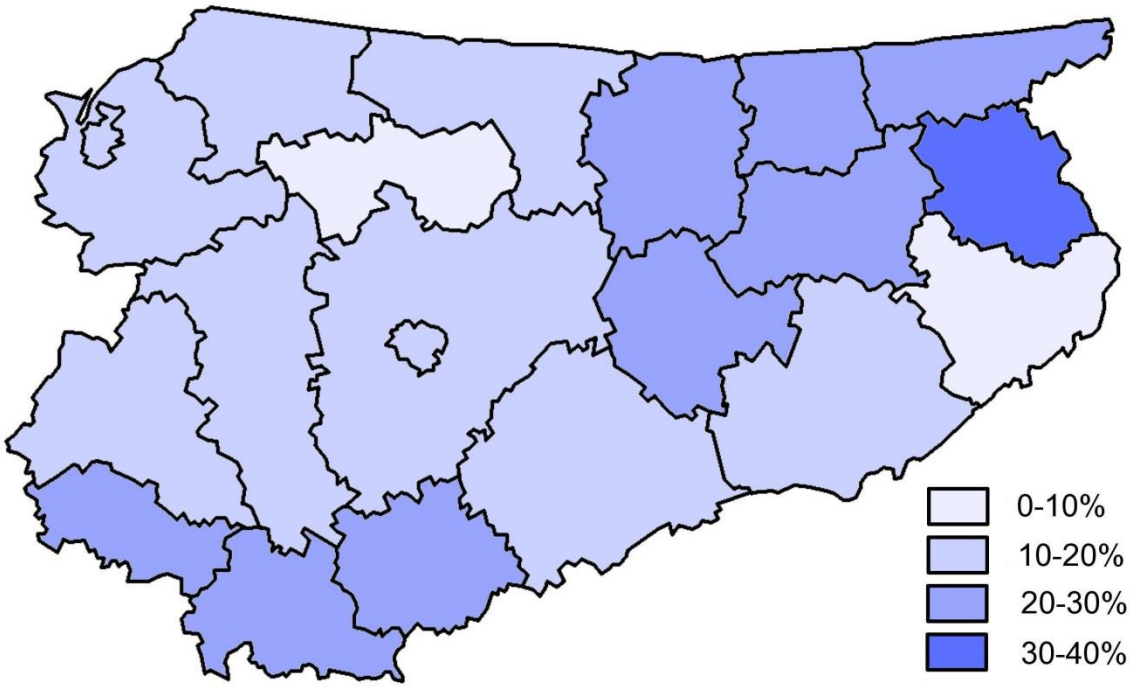


STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W ROKU 2013

Wypadki z udziałem pieszych

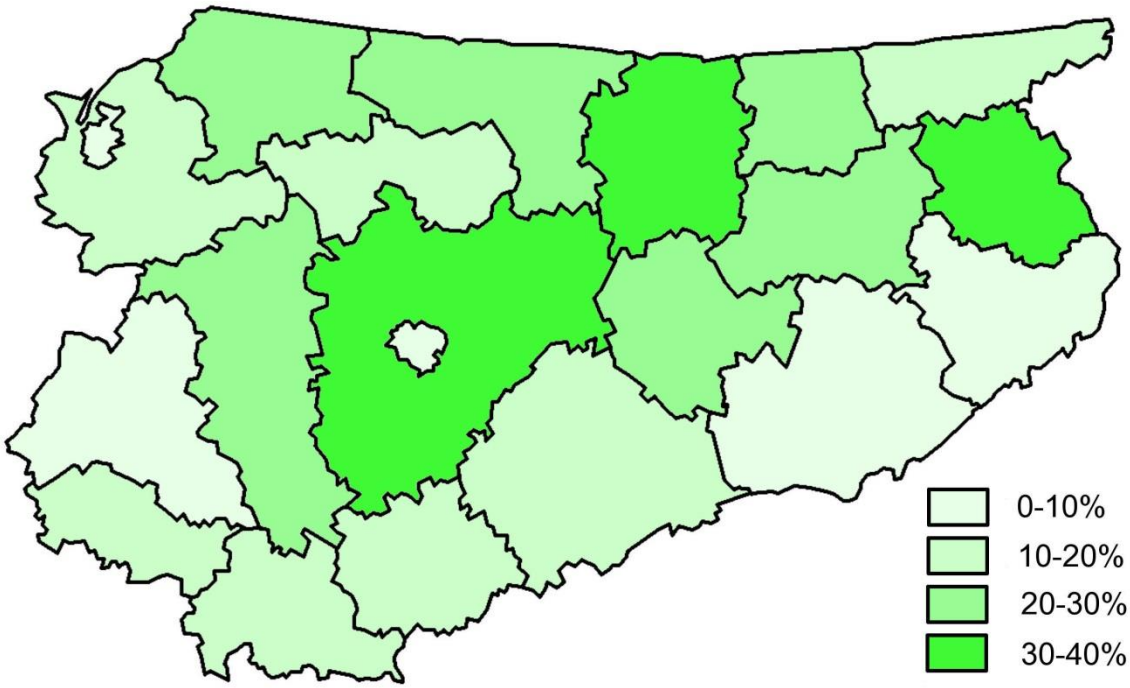


Wypadki spowodowane przez młodych kierowców

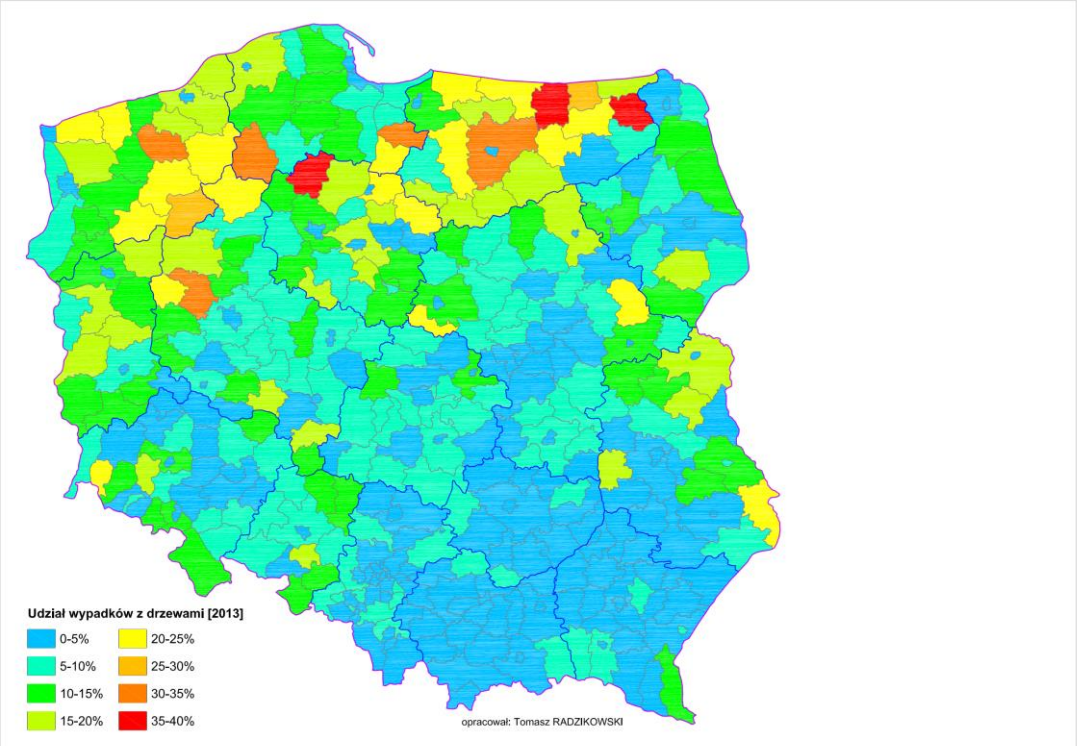


STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W ROKU 2013

Wypadki w wyniku najechania na drzewo



Wypadki w wyniku najechania na drzewo w Polsce



STRATEGIA 2014 – 2020

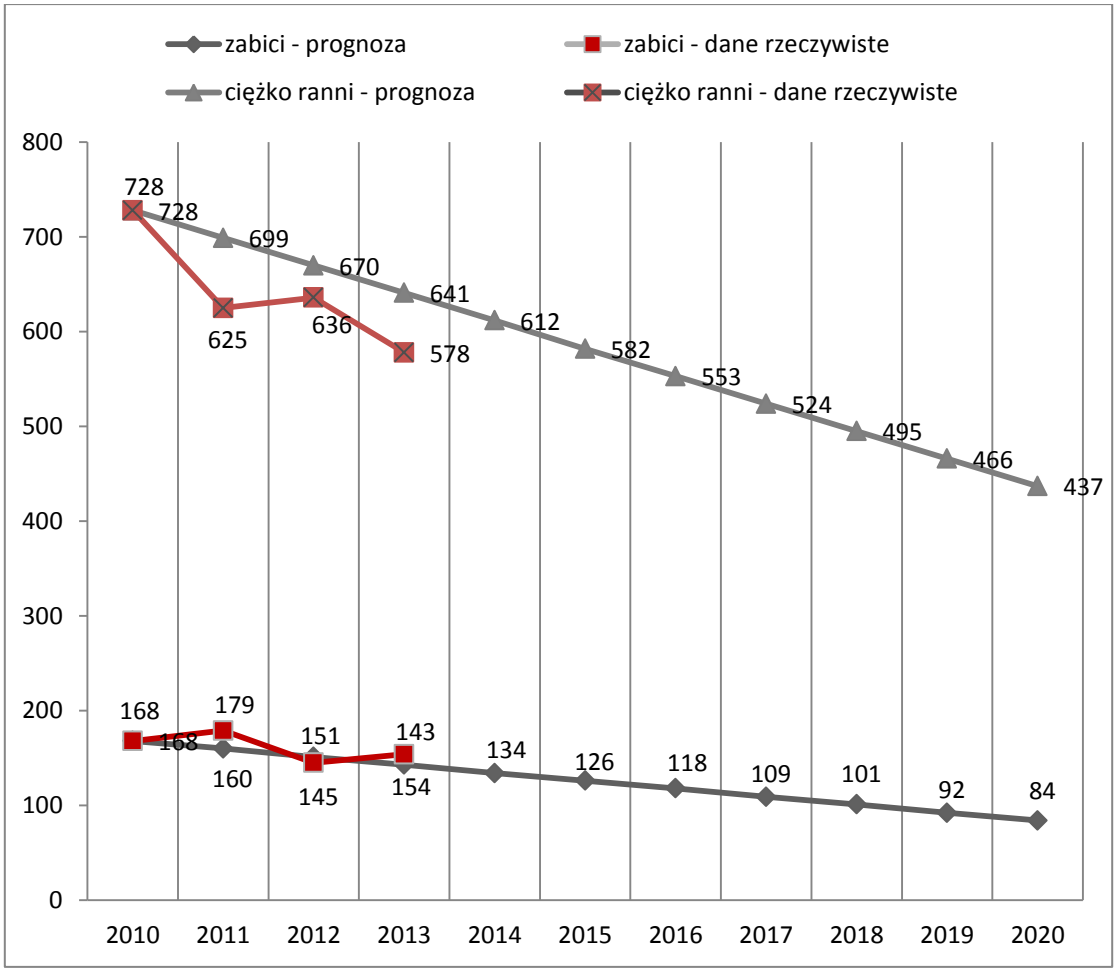
Cel główny

Przyjmuje się, iż główne cele Warmińsko – Mazurskiej Strategii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2014 – 2020, będą zgodne z rekomendacjami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Odpowiednie wartości przyjęte dla celów do roku 2020 wynoszą:

- zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 50% w stosunku do roku 2010 tj. nie więcej niż 84 ofiary śmiertelne

- zmniejszenie ilości ofiar ciężko rannych o 40% w stosunku do roku 2010, tj. nie więcej niż 437 ofiar ciężko rannych.

Rys. Cel główny Warmińsko – Mazurskiej Strategii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2014 - 2020



Cele szczegółowe i priorytety

Dla realizacji celu głównego w niniejszym dokumencie przyjęto 6 celów szczegółowych, do których przypisano po 3 priorytety. Taka konstrukcja strategii, w sposób kompleksowy obejmuje wszystkie obszary interwencji w zakresie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie. Z uwagi na założoną, syntetyczną formę dokumentu, zestawienie celów szczegółowych i priorytetów przygotowano w postaci krótkiego wykazu oraz tabeli zbiorczej.

Cel szczegółowy 1: **Działania systemowe**

Cel ten będzie realizowany przez trzy następujące priorytety:

I. Struktury organizacyjne

II. System zarządzania

III. Działania sektorowe

Cel szczegółowy 2: **Bezpieczny kierowca**

Cel ten będzie realizowany przez cztery następujące priorytety:

I. Prędkość

II. Pasy i inne urządzenia ochronne

III. Alkohol i inne podobnie działające środki

Cel szczegółowy 3: **Bezpieczny pieszy**

Cel ten będzie realizowany przez trzy następujące priorytety:

I. Drogowe środki ochrony pieszych

II. Zachowania kierowców

III. Edukacja pieszych i kierowców

Cel szczegółowy 4: **Bezpieczna infrastruktura drogowa**

Cel ten będzie realizowany przez trzy następujące priorytety:

I. Wybaczające otoczenie drogi

II. Działania kontrolne

III. Nowoczesne systemy zarządzania ruchem

Cel szczegółowy 5: **Bezpieczny pojazd**

Cel ten będzie realizowany przez trzy następujące priorytety:

I. Działania kontrolne

II. Edukacja kierowców

III. Nadzór

Cel szczegółowy 6: **Efektywny system ratownictwa i opieki powypadkowej**

Cel ten będzie realizowany przez trzy następujące priorytety:

I. Optymalizacja działań ratowniczych

II. Pierwsza pomoc

III. Wsparcie ofiar wypadków

Rys. Zestawienie celów szczegółowych i priorytetów

Cele szczegółowe	**Priorytety**		
Działania systemowe	Struktury organizacyjne	System zarządzania	Działania sektorowe
Bezpieczny kierowca	Prędkość	Pasy i inne urządzenia ochronne	Alkohol i podobnie działające środki
Bezpieczny pieszy	Drogowe środki ochrony pieszych	Nadzór nad zachowaniami pieszych i kierowców	Edukacja pieszych i kierowców
Bezpieczna infrastruktura drogowa	Wybaczające otoczenie drogi	Działania kontrolne	Nowoczesne systemy zarządzania ruchem
Bezpieczny pojazd	Działania kontrolne	Edukacja kierowców	Nadzór
Efektywny system ratownictwa i opieki powypadkowej	Optymalizacja działań ratowniczych	Pierwsza pomoc	Wsparcie ofiar wypadków

Plan Realizacyjny oraz Programy Działań

Corocznie, przygotowywany będzie Plan Realizacyjny, stanowiący podstawowy dokument wykonawczy Strategii. Plan Realizacyjny to zbiór zadań, których realizacja ma służyć wykonaniu strategicznych priorytetów, zdefiniowanych w Warmińsko – Mazurskiej Strategii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014 – 2020. Zadania określone w Planie Realizacyjnym zostaną przygotowane dla każdego z 6 niezależnych Programów Działań (filarów). Będą to w kolejności:

1. Program pn. „Działania systemowe”

2. Program pn. „Bezpieczny kierowca”

3. Program pn. „Bezpieczny pieszy”

4. Program pn. „Bezpieczna infrastruktura drogowa”

5. Program pn. „Bezpieczny pojazd”

6. Program pn. „Efektywny system ratownictwa i opieki powypadkowej”

Dla każdego, corocznego Planu Realizacyjnego, zgodnie z zasadą 4E przygotowane zostaną 52 główne zadania realizowane w ramach wszystkich obszarów systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym:

- z zakresu systemu brd – 9 zadań

- z zakresu inżynierii – 13 zadań

- z zakresu nadzoru – 11 zadań

- z zakresu edukacji – 9 zadań

- z zakresu ratownictwa – 9 zadań

Zadania przygotowywane corocznie dla Planów Realizacyjnych będą posiadały określony, szczegółowy zakres, budżet oraz wskazaną instytucję/jednostkę koordynującą. Zadania określone w Planach Realizacyjnych powinny wybiegać poza standardowe działania członków Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zatem ich realizacja będzie stanowić „wartość dodaną” do codziennych zadań jednostek zaangażowanych w ich realizację.

Rys. Zestawienie Programów Działań wraz z Zadaniami realizowanymi zgodnie z zasadą 4E

Program pn. „Działania systemowe”

Priorytety	**Zadania**		
Struktury organizacyjne	System	System	System
System zarządzania	System	System	System
Działania sektorowe	System	System	System

Program pn. „Bezpieczny kierowca”

Priorytety	**Zadania**		
Prędkość	Inżynieria	Nadzór	Edukacja
Pasy i inne urządzenia ochronne	Nadzór	Nadzór	Edukacja
Alkohol i podobnie działające środki	Nadzór	Nadzór	Edukacja

Program pn. „Bezpieczny pieszy”

Priorytety	**Zadania**		
Drogowe środki ochrony pieszych	Inżynieria	Inżynieria	Inżynieria
Nadzór nad zachowaniami pieszych i kierowców	Nadzór	Nadzór	Nadzór
Edukacja pieszych i kierowców	Edukacja	Edukacja	Edukacja

Program pn. „Bezpieczna infrastruktura drogowa”

Priorytety	**Zadania**		
Wybaczające otoczenie drogi	Inżynieria	Inżynieria	Inżynieria
Działania kontrolne	Inżynieria	Inżynieria	Inżynieria
Nowoczesne systemy zarządzania ruchem	Inżynieria	Inżynieria	Inżynieria

Program pn. „Bezpieczny pojazd”

Priorytety	**Zadania**		
Działania kontrolne	Nadzór	Nadzór	Nadzór
Edukacja kierowców	Edukacja	Edukacja	Edukacja
Nadzór	Nadzór	Nadzór	Nadzór

Program pn. „Efektywny system ratownictwa i opieki powypadkowej”

Priorytety	**Zadania**		
Optymalizacja działań ratowniczych	Ratownictwo	Ratownictwo	Ratownictwo
Pierwsza pomoc	Ratownictwo	Ratownictwo	Ratownictwo
Wsparcie ofiar wypadków	Ratownictwo	Ratownictwo	Ratownictwo

WDRAŻANIE STRATEGII

Instytucje wdrażające

Jednostką wiodącą, koordynującą wdrażanie Warmińsko – Mazurskiej Strategii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2014 – 2020 będzie Sekretariat Warmińsko – Mazurskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie (Sekretariat Rady). Do głównych zadań Sekretariatu Rady będą należały następujące zadania:

- planowanie i proponowanie kierunków działań z uwzględnieniem uwarunkowań krajowych i wojewódzkich,

- koordynacja współpracy pomiędzy interesariuszami Strategii,

- monitoring realizacji Strategii,

- monitoring stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- prowadzenie działań informacyjnych i promocyjnych.

Zasady finansowania

Finansowanie realizacji Warmińsko – Mazurskiej Strategii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014 – 2020 oparte będzie o budżety instytucji wchodzących w skład Warmińsko – Mazurskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Ważną rolę w mechanizmie finansowania odegrać powinna pula środków w ramach kolejnego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014 – 2020, w ramach której powinny zostać przewidziane pozycje dedykowane wparciu zadań ukierunkowanych na modernizację i wzrost bezpieczeństwa systemów transportowych, w szczególności – bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zasady monitorowania

Monitoring wdrażania Warmińsko – Mazurskiej Strategii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014 – 2020 będzie prowadzony na bieżąco. Do oceny stopnia realizacji założonych celów, a także poziomu wykonania zaplanowanych zadań przygotowany zostanie zestaw wskaźników umożliwiających ocenę aktualnego stanu bezpieczeństwa oraz wykonanie corocznych Planów Realizacyjnych. Ocena stanu bezpieczeństwa będzie oparta na tzw. wskaźnikach zagrożenia, a analiza i monitoring wykonania Planów Realizacyjnych – na wskaźnikach produktu, rezultatu i oddziaływania.

Kroki wdrożeniowe

Od momentu przyjęcia Uchwały Warmińsko – Mazurskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o przyjęciu dokumentu Warmińsko – Mazurskiej Strategii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014 – 2020, w dniu 20.10.2014 oraz zatwierdzonych uchwałą nr 3/2015 w dniu 23.11.2015, zmian w zakresie planowania z roku do dwóch lat, w następnych latach założono następujące kroki wdrożeniowe:

Do końca roku 2014:

1. IV kwartał 2014
   Wstępna ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2014 (KWP Olsztyn)

W roku 2015

1. I kwartał 2015
   Przygotowanie Sprawozdania z działań BRD w województwie za rok 2014 dla Krajowej Rady BRD
2. IV kwartał 2015
   Przygotowanie raportu Warmińsko – Mazurskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego za rok 2014
3. IV kwartał 2015
   Wstępna ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2015 (KWP Olsztyn)
4. III - IV kwartał 2015
   Przygotowanie i zatwierdzenie przez Wojewódzką Radę Programu Realizacyjnego na lata 2015 - 2016

W roku 2016

1. I kwartał 2016
   Przygotowanie Sprawozdania z działań BRD w województwie za rok 2015 dla Krajowej Rady BRD
2. II - III kwartał 2016
   Przygotowanie raportu Warmińsko – Mazurskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego za rok 2015
3. IV kwartał 2016
   Wstępna ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2016 (KWP Olsztyn)
4. III - IV kwartał 2016
   Przygotowanie i zatwierdzenie przez Wojewódzką Radę Planu Realizacyjnego na lata 2017 - 2018

Zakłada się, iż kroki wdrożeniowe w kolejnych latach będą tożsame z krokami zaplanowanymi do końca roku 2016. Z uwagi na zmieniające się uwarunkowania, w tym ewentualne dodatkowe wytyczne z poziomu krajowego, wynikające z Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014 – 2020, sposób wdrażania Warmińsko – Mazurskiej Strategii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2014 – 2020, będzie aktualizowany na bieżąco – po ich uwzględnieniu.

PROGNOZOWANE EFEKTY

Efekty ekonomiczne Strategii

Danymi wyjściowymi do oszacowania wartości planowanych korzyści wynikających z redukcji liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar na terenie województwa warmińsko-mazurskiego w ramach Strategii jest liczba kolizji, wypadków i ich ofiar w latach 1999-2012. Wykorzystano dane przedstawione przez Warmińsko-mazurskie Obserwatorium BRD.

Tab. 1 Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar w latach 1999-2012

rok	wypadki	zabici	ranni	kolizje
1999	1 869	314	2 429	11 976
2000	1 985	285	2 624	12 826
2001	1 860	279	2 395	12 732
2002	1 790	254	2 315	13 339
2003	1 914	271	2 505	13 846
2004	2 000	316	2 507	16 528
2005	1 933	279	2 599	15 737
2006	1 657	248	2 125	16 305
2007	1 979	271	2 611	15 844
2008	2 246	224	2 958	16 104
2009	1 827	176	2 402	16 789
2010	1 725	168	2 337	17 584
2011	1 647	179	2 098	15 710
2012	1 609	145	2 068	14 995

Na podstawie powyższych danych w oparciu o wykładnicze linie trendów dla poszczególnych kategorii obliczono prognozowaną liczbę zdarzeń i ich ofiar w okresie realizacji Strategii tj. w latach 2013-2020. Wyodrębniono przy tym liczbę ofiar ciężko rannych, których redukcja stanowi jeden z celów Strategii.

Tab. 2 Prognozowana liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar w latach 2013-2020

rok	wypadki	zabici	ranni	c. ranni	kolizje
2013	1 737	160	2 270	634	17 692
2014	1 723	152	2 251	618	18 098
2015	1 708	144	2 232	603	18 513
2016	1 693	137	2 214	588	18 938
2017	1 679	130	2 195	573	19 373
2018	1 664	123	2 177	558	19 818
2019	1 650	117	2 159	544	20 273
2020	1 636	111	2 141	531	20 738

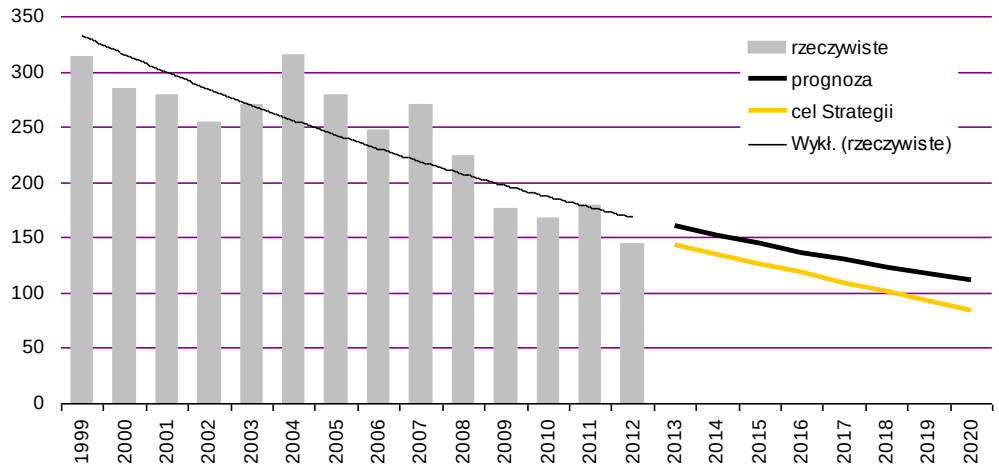
Wobec ogólnie malejących trendów wyjątek stanowią kolizje, których liczba systematycznie rośnie. Przyjęte w Strategii cele zbieżne z założeniami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zakładają redukcję liczby ofiar śmiertelnych o 50% w stosunku do roku 2010 tj. nie więcej niż 84 ofiary w roku 2020 oraz ilości ofiar ciężko rannych o 40% w stosunku do roku 2010, tj. nie więcej niż 437 ofiar ciężko rannych w roku 2020.

Mimo, że Strategia nie definiuje celów w odniesieniu do liczby wypadków, ofiar lekko rannych i kolizji dla potrzeb niniejszej analizy przyjęto podobne wskaźniki (tj. redukcja o 40% wypadków i rannych) Ponieważ prognoza wskazuje wzrost liczby kolizji jako cel przyjęto utrzymanie ich liczby na stałym poziomie w stosunku do roku 2010.

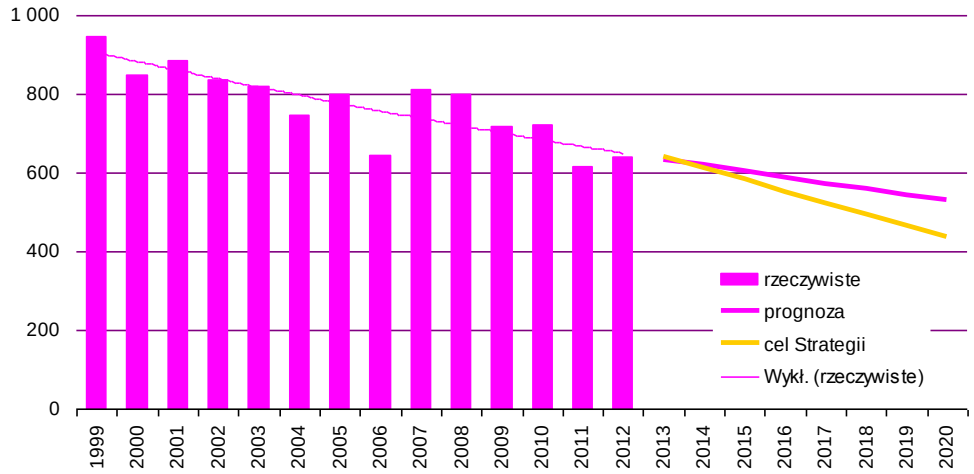
Tab. 3 Cele Strategii w odniesieniu do liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar w latach 2013-2020

rok	wypadki	zabici	ranni	c. ranni	kolizje
2013	1 518	143	2 057	641	17 584
2014	1 449	134	1 963	612	17 584
2015	1 380	126	1 870	582	17 584
2016	1 311	118	1 776	553	17 584
2017	1 242	109	1 683	524	17 584
2018	1 173	101	1 589	495	17 584
2019	1 104	92	1 496	466	17 584
2020	1 035	84	1 402	437	17 584

Rys. Rzeczywista i szacunkowa liczba ofiar zabitych w latach 1999-2020



Rys. Rzeczywista i szacunkowa liczba ofiar ciężko rannych w latach 1999-2020

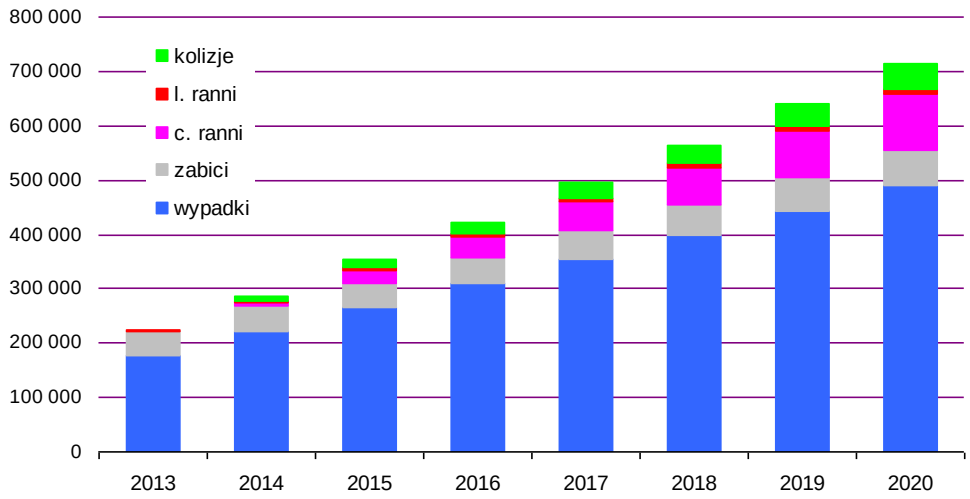


Różnica pomiędzy wartościami prognozowanymi zdarzeń drogowych a wartościami docelowymi stanowi szacunkowy efekt realizacji celów Strategii. Oszacowania kosztów potencjalnych korzyści dokonano w oparciu o koszty jednostkowe składowych kosztów wypadków i kolizji drogowych w roku 2012 opracowane przez IBDiM w Warszawie.

Tab. 4 Szacunkowa wartość korzyści w latach 2013-2020 w tys. zł

rok	wypadki	zabici	c. ranni	l. ranni	kolizje
koszt jedn.	**813 000 zł**	**2 471 000 zł**	**1 093 000 zł**	**15 000 zł**	**15 000 zł**
2013	178 047	42 007	0	3 195	1 620
2014	222 762	44 478	6 558	4 215	7 710
2015	266 664	44 478	22 953	5 130	13 935
2016	310 566	46 949	38 255	6 045	20 310
2017	355 281	51 891	53 557	6 960	26 835
2018	399 183	54 362	68 859	7 875	33 510
2019	443 898	61 775	85 254	8 775	40 335
2020	488 613	66 717	102 742	9 690	47 310

Rys. 3 Szacunkowa wartość korzyści w latach 2013-2020 w tys. zł



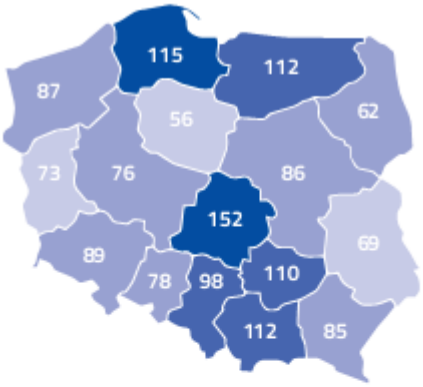
Osiągnięcie celów założonych w Strategii w zakresie redukcji liczby wypadków i ich ofiar przyniesie szacunkową korzyść rosnącą od wysokości 225 mln zł w roku 2013 do 715 mln zł w roku 2020.

..

ZAŁĄCZNIKI

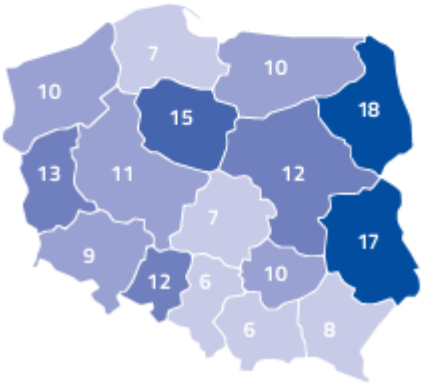
Wskaźniki zagrożenia w Polsce w roku 2013

Wskaźnik demograficzny I
(wypadki/100 tys. mieszkańców)

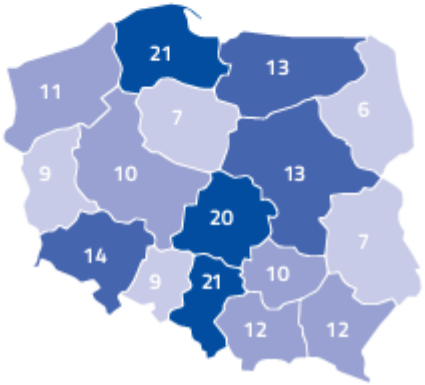


Wskaźnik demograficzny II
(zabici/100 tys. mieszkańców)

Ciężkość wypadków
(zabici/100 wypadków)



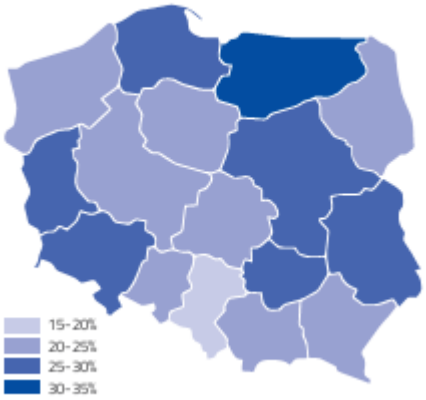
Gęstość wypadków
(wypadki/100 km)



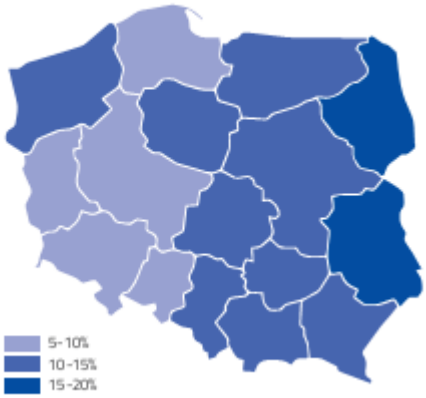
ZAŁĄCZNIKI

Problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w roku 2013

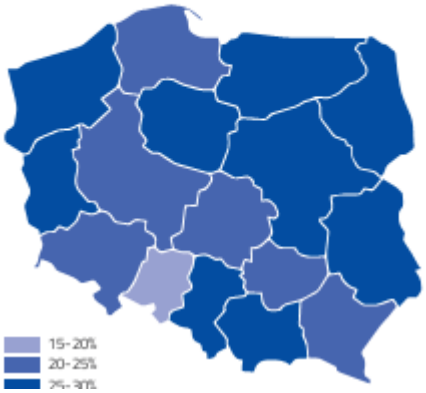
Wypadki spowodowane nadmierną prędkością



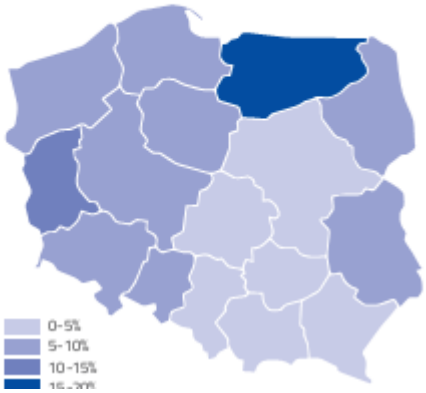
Wypadki z udziałem nietrzeźwych



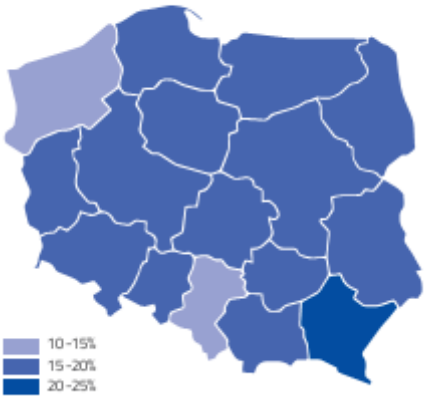
Wypadki z udziałem pieszych



Wypadki w wyniku najechania na drzewo



Wypadki spowodowane przez młodych kierujących



Sekretariat Warmińsko – Mazurskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Olsztynie

Ul. Towarowa 17, 10 – 416 Olsztyn,

Tel.: 89 538 11 36, Mail: brd@word.olsztyn.pl