



Krajowa Rada  
**BEZPIECZEŃSTWA**  
**RUCHU DROGOWEGO**

**Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego  
oraz działania realizowane w tym zakresie  
w 2014 r.**

# SŁOWNIK POJĘĆ

## **WYPADEK DROGOWY**

Zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą ofiary w ludziach, w tym także u sprawcy tego zdarzenia, bez względu na sposób zakończenia sprawy.

## **KOLIZJA DROGOWA**

Zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą wyłącznie straty materialne.

## **OFIARA ŚMIERTELNA**

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

## **OFIARA CIĘŻKO RANNA**

Osoba, która doznała ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej lub znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zeszpecenia lub zniekształcenia ciała; określenie to obejmuje także osobę, która doznała innych obrażeń powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia na okres trwający dłużej niż 7 dni.

## **OFIARA RANNA**

Osoba, która poniosła uszczerbek na zdrowiu w wyniku wypadku drogowego, naruszający czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia stwierdzony przez lekarza.

## **OFIARA LEKKO RANNA**

Osoba, która poniosła uszczerbek na zdrowiu naruszający czynności narządów ciała lub rozstrój zdrowia na okres trwający nie dłużej niż 7 dni, stwierdzony przez lekarza.

## **WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I**

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

## **WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II**

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

## **CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW**

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

## **GĘSTOŚĆ WYPADKÓW**

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



Krajowa Rada  
BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO

**STAN BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO  
oraz  
działania realizowane  
w tym zakresie  
w 2014 r.**

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

## Spis treści

SŁOWNIK POJĘĆ.....	2
SŁOWO WSTĘPNE.....	5
WPROWADZENIE .....	6
POLSKA NA TLE PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ .....	8
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE W ROKU 2014.....	10
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWACH W ROKU 2014 .....	30
MONITORING ZACHOWAŃ UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO .....	69
KOSZTY WYPADKÓW DROGOWYCH .....	74
INNE BADANIA I ANALIZY.....	76
PROGRAM REALIZACYJNY 2014 – 2015 .....	77
INNE DZIAŁANIA NA RZECZ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO REALIZOWANE W ROKU 2014.....	89
ZAŁĄCZNIK 1 .....	92
ZAŁĄCZNIK 2.....	93



Stan bezpieczeństwa na polskich drogach od kilku lat ulega poprawie. Rok 2014 był pod tym względem znaczący - na polskich drogach zginęło o 155 osób mniej niż w 2013 r., a o 1514 osób mniej zostało rannych. W rankingu bezpieczeństwa na drogach europejskich opracowanym przez Komisję Europejską w marcu 2015 roku, Polska awansowała o 3 pozycje w stosunku do poprzednich lat. Osiągnęliśmy też wyższy niż średnioeuropejski spadek liczby ofiar wypadków na drogach, niemal 3-procentowy, podczas gdy w całej Unii Europejskiej liczba ofiar wypadków drogowych od 2013 do 2014 r. spadła jedynie o 1 procent.

Poprawa bezpieczeństwa była możliwa przede wszystkim dzięki intensywnej rozbudowie i modernizacji istniejącej sieci drogowej w ciągu kilku ostatnich lat, intensyfikacji działań policji oraz inspekcji transportu drogowego w obszarze nadzoru, szeroko zakrojonym kampaniom społecznym i projektom informacyjno-edukacyjnym m. in. rozpoczętej w 2013 r. i kontynuowanej w 2014 r. kampanii Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pn. „10 mniej. Zwolnij” oraz usprawnianiu systemu ratownictwa i opieki powypadkowej. Podejmowane przez nas działania są zgodne z wytycznymi Unii Europejskiej określonymi w IV Europejskim Programie Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz kierunkami działań wskazanymi w Planie Globalnym na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020, Organizacji Narodów Zjednoczonych.

2014 rok to również kończenie starej perspektywy finansowej 2007-2013 i rozpoczęcie nowej 2014-2020. Zdecydowana większość funduszy europejskich w nowej perspektywie finansowej (ponad 32,3 mld euro) zostanie wykorzystana na rozwój infrastruktury w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. Ze środków programu sfinansowane zostaną m. in. modernizacja i budowa dróg krajowych w sieci TEN-T, drogi dla miast (obwodnice i trasy wylotowe), ekologiczny transport publiczny oraz projekty z zakresu ratownictwa medycznego (nowe oddziały ratunkowe w szpitalach, lotniska i lądowiska lotniczego pogotowia ratunkowego). Środki na transport zostały uwzględnione także w realizowanych w ramach nowej perspektywy 16 programach regionalnych.

Przed naszym krajem stoi obecnie niezwykle trudne zadanie podniesienia poziomu bezpieczeństwa na drogach do średniego poziomu notowanego w innych krajach Unii Europejskiej. Doświadczenia państw uzyskujących najlepsze wyniki w obszarze bezpieczeństwa na drogach wskazują, że wymierne efekty można uzyskać jedynie poprzez połączenie dynamicznego rozwoju infrastruktury drogowej z działaniami podejmowanymi równolegle w pozostałych obszarach zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego - podnoszeniem świadomości wszystkich użytkowników dróg, inicjowaniem nowych i egzekwowaniem obowiązujących regulacji, udoskonalaniem systemu ratownictwa oraz długofalowym programowaniem, realizacją i monitorowaniem podejmowanych działań.

W 2015 r. będziemy więc kontynuować wdrażanie Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, w szczególności poprzez zaproponowanie długofalowych i trwałych rozwiązań w kluczowych dla systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego obszarach: struktury instytucjonalnej, systemu finansowania działań oraz edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

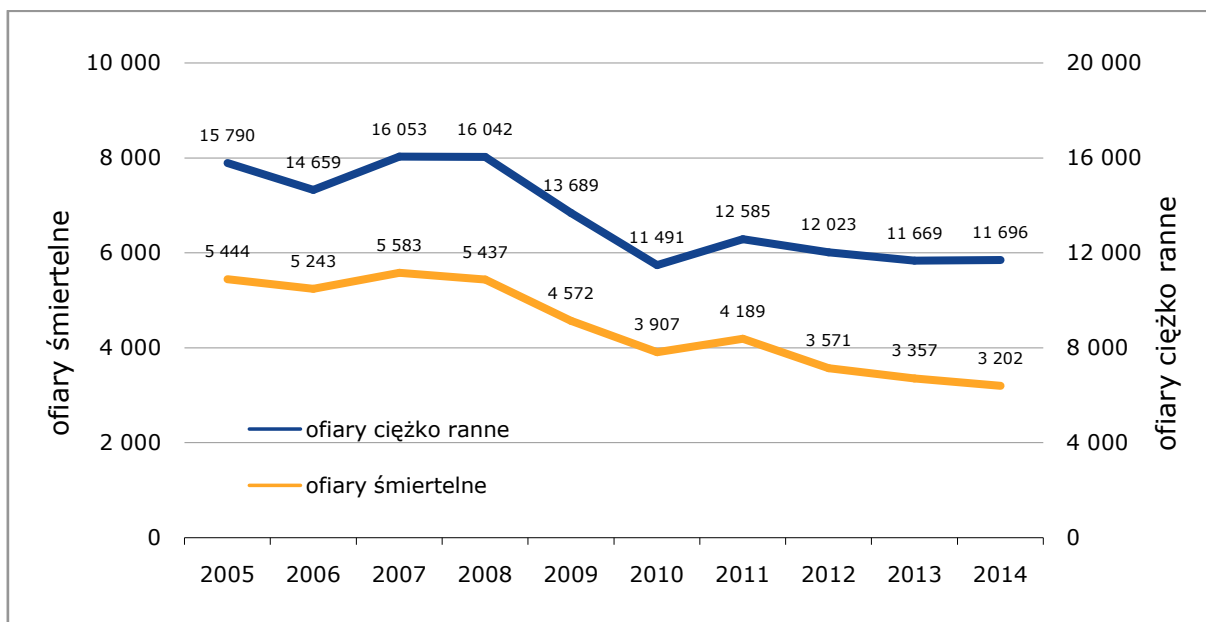
Warszawa, 26 marca 2015 r.

Przewodnicząca Krajowej Rady  
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

# Wprowadzenie

## TRENDY

2014 był kolejnym rokiem, w którym na polskich drogach odnotowano poprawę bezpieczeństwa. Dane odnoszące się do całego kraju wskazują na spadek liczby wypadków, ofiar śmiertelnych oraz rannych. Jednocześnie zaobserwowano niewielki wzrost liczby ofiar ciężko rannych.



Rys. 1 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2005–2014 (źródło: KGP)

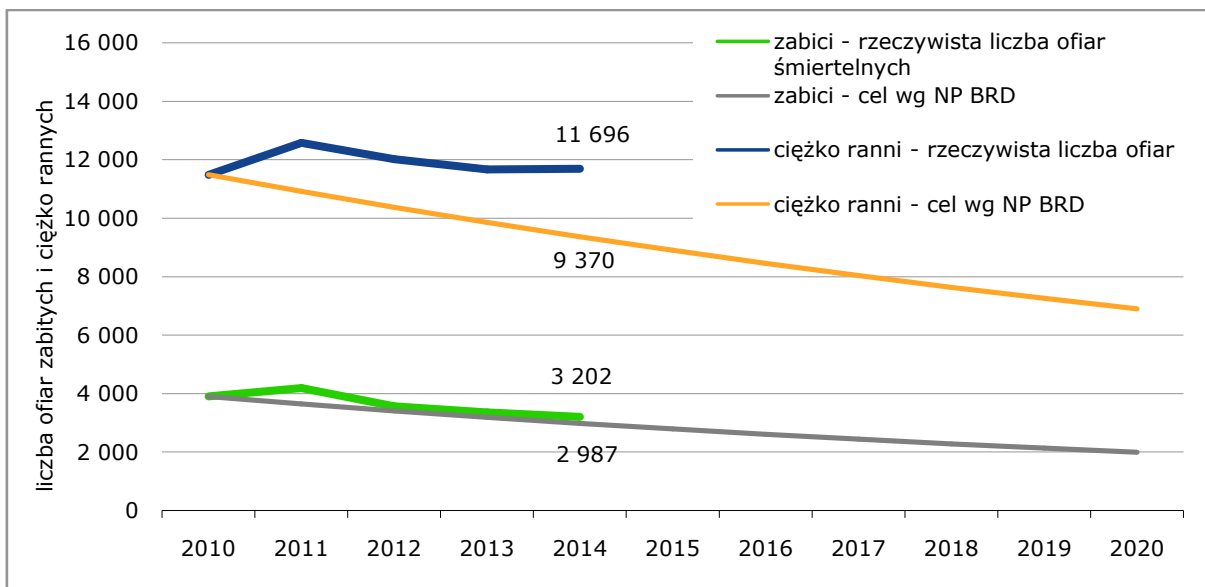
Pomimo pozytywnych trendów i utrzymującej się od kilku lat poprawy bezpieczeństwa, poziom zagrożenia na polskich drogach jest wciąż znacznie wyższy niż średnia europejska. Wpływ na taki stan miała z pewnością wolniejsza dynamika postępu w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego notowanego w Polsce względem innych krajów europejskich. W latach 2001-2013, średni roczny spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków w kraju wyniósł 4,3% przy średniej europejskiej na poziomie 6,2%. Oznacza to, iż w wymienionym okresie liczba ofiar śmiertelnych spadła w Polsce o 39%, podczas gdy średni spadek odnotowany w Europie wyniósł 53%<sup>1</sup>.

## PROGRAMOWANIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Drugi rok wdrażania *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020* (NPBRD) wskazuje, iż cele ilościowe wyznaczone w dokumencie wciąż stanowią wielkie wyzwanie, a ich realizacja wymagać będzie znacznego zintensyfikowania podejmowanych działań. Bez dodatkowego zaangażowania na każdym szczeblu administracji rządowej oraz samorządowej, osiągnięcie przyjętych dla roku 2020 liczb w odniesieniu do ofiar śmiertelnych i ciężko rannych będzie niezwykle trudne.

<sup>1</sup> Źródło: Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu

Priorytetem powinny się stać działania warunkujące dalsze usprawnienie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, a w szczególności wzmocnienie funkcji zarządzania instytucjonalnego – kluczowych dla efektywnego wdrażania skutecznych rozwiązań. Koncentracja na rezultatach, skuteczna koordynacja, sprzyjające ustawodawstwo, długofalowa strategia finansowania czy stałe monitorowanie i ocena zrealizowanych zadań to tylko najważniejsze z tych funkcji.



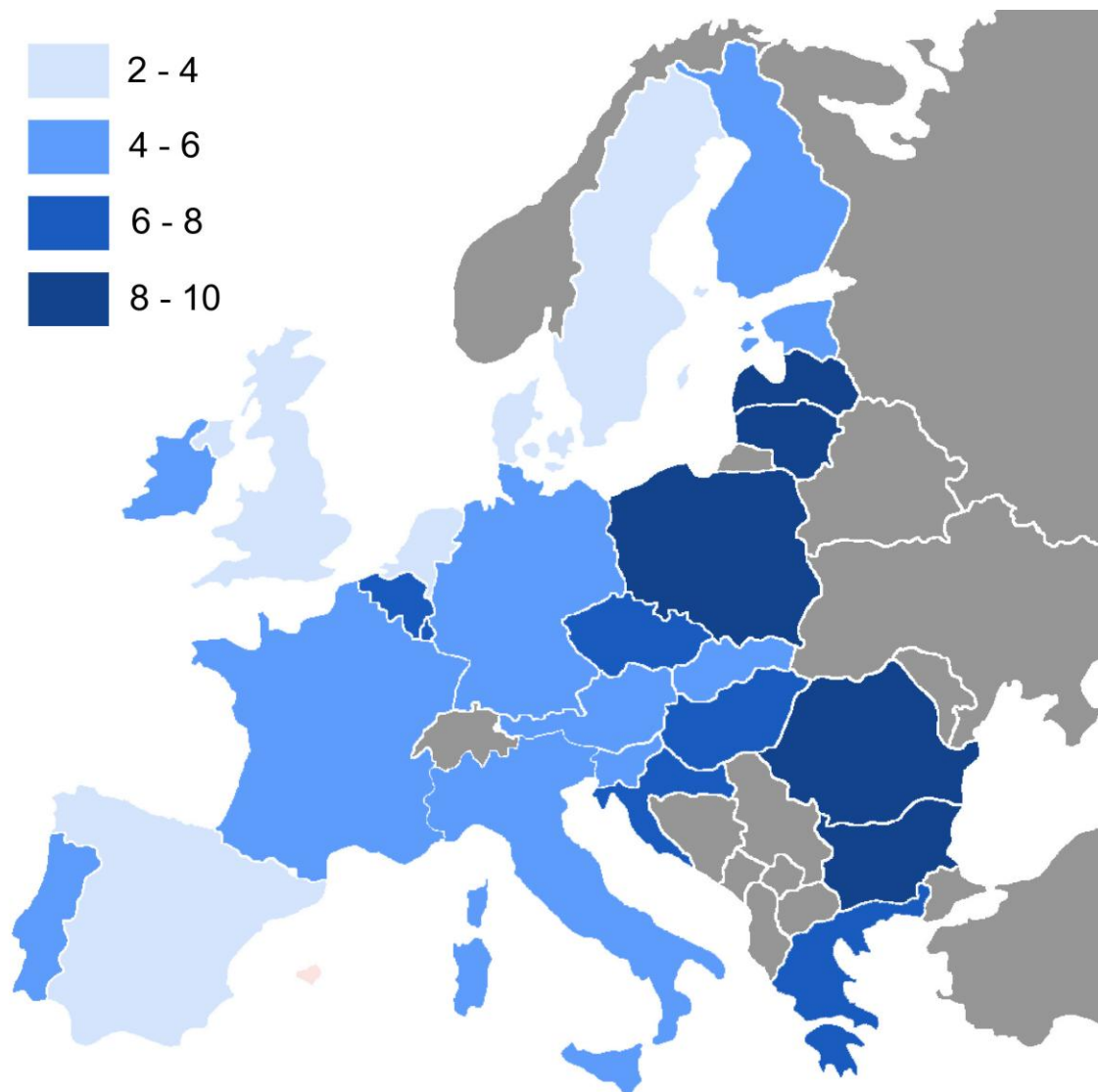
Rys. 2 Barometr realizacji celów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020 (źródło: KGP)

## PODEJŚCIE SYSTEMOWE

Doświadczenia państw o najniższym poziomie zagrożenia w ruchu drogowym wskazują, iż wypadki, wraz z towarzyszącymi im stratami społeczno-ekonomicznymi, nie muszą być swoistą kontrybucją za dynamiczny rozwój motoryzacji i zapotrzebowania na mobilność. Przykłady stosowanych rozwiązań potwierdzają konieczność budowy wszystkich uwarunkowań związanych z ruchem drogowym w taki sposób, by uczestniczący w tym ruchu nie ponosili pełnej odpowiedzialności za popełniony, często niezamierzony błąd. Zgodnie z założeniami najbardziej znanej, szwedzkiej koncepcji tzw. *Wizji Zero*, człowiek posiada ograniczoną odporność i popełnia błędy, natomiast zarządzający kompleksowo środowiskiem drogowym – świadomi tych ograniczeń – stoją przed wyzwaniem stworzenia uwarunkowań, które negatywne konsekwencje tych błędów ograniczą w stopniu jak największym. Sytuacja obserwowana na polskich drogach, wraz z charakterystycznymi od lat problemami: niezwykle wysokim zagrożeniem pieszych, nagminnym i powszechnym przekraczaniem dopuszczalnych limitów prędkości czy wciąż aktualnym problemem nietrzeźwych kierujących, stanowi niejako potwierdzenie słuszności ww. założeń, wg których warunkiem skutecznej polityki prewencyjnej są rozwiązania systemowe; z jednej strony ukierunkowane na ograniczenie ryzyka popełniania błędów, ale z drugiej – skoncentrowane na ograniczeniu negatywnych konsekwencji w przypadku ich popełnienia.

## Polska na tle państw Unii Europejskiej

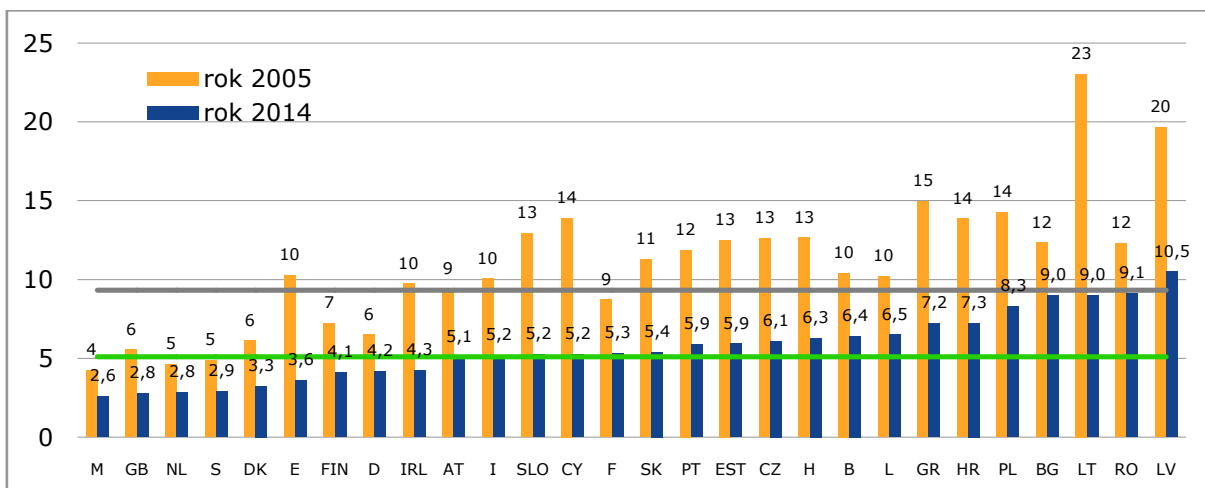
Poziom zagrożenia na sieci dróg europejskich jest wciąż bardzo zróżnicowany. Niestety w gronie państw, w których mieszkańcy narażeni są na najwyższe ryzyko odniesienia ciężkich obrażeń lub śmierci w wyniku wypadku drogowego, znajduje się także Polska.



Rys. 3 Wskaźnik demograficzny: liczba zabitych/100 tys. mieszkańców w krajach UE w roku 2014 (źródło: *Road Safety in the European Union – Trends, statistics and main challenges*, Komisja Europejska, marzec 2015 r.)

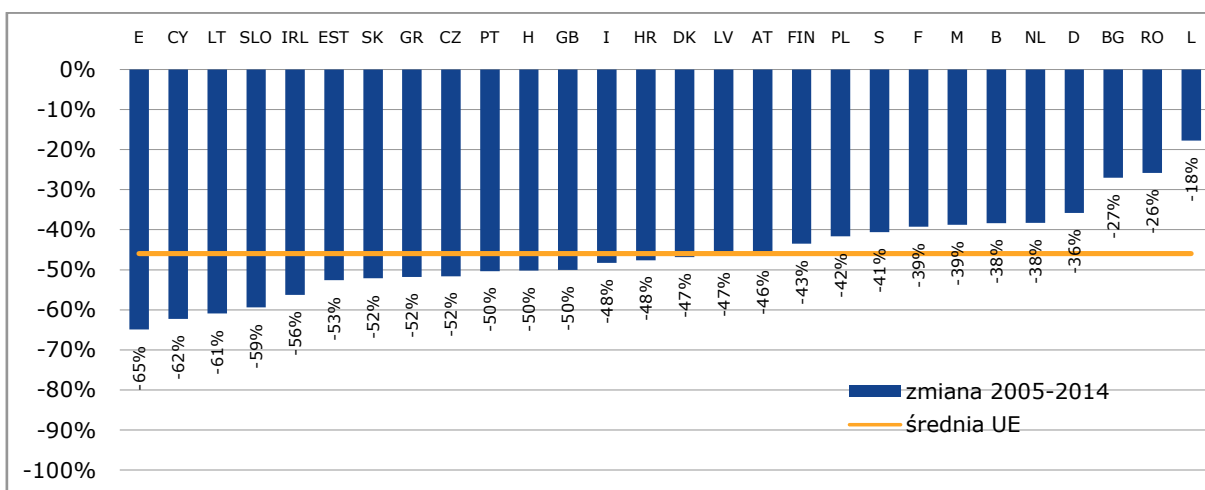
W porównaniu z rokiem 2013 wielkość wskaźnika demograficznego określonego liczbą zabitych/100 tys. mieszkańców uległa nieznacznemu zmniejszeniu i obecnie wynosi 8,3. Taka sytuacja stawia Polskę w grupie krajów charakteryzujących się wyższym od średniego w Europie poziomem zagrożenia, który wg wstępnych danych osiągnął w 2014 roku wartość 5,1 zabitych/100 tys. mieszkańców.





Rys. 4 Wskaźnik demograficzny: liczba zabitych/100 tys. mieszkańców w krajach UE w roku 2005 i 2014 (źródło: *Road Safety in the European Union – Trends, statistics and main challenges*, Komisja Europejska, marzec 2015 r.)

Obserwując szereg niewątpliwie pozytywnych zmian w kontekście bezpieczeństwa na polskich drogach należy podkreślić, iż postęp poczyniony na przestrzeni ostatniej dekady nie może być powodem do pełnej satysfakcji. Porównanie obserwowanego obecnie stanu zagrożenia z sytuacją sprzed dekady (czyli z rokiem 2005), pozwala stwierdzić, iż dynamika pozytywnych zmian oscyluje w okolicach średniej osiągniętej przez kraje UE. Oznacza to, że szybkie dogonienie czołowych pod względem bezpieczeństwa krajów Europy będzie stanowić niezwykle trudne zadanie, wymagające osiągnięcia lub nawet przewyższenia celów przyjętych w NPBRD.



Rys. 5 Zmiana wskaźnika demograficznego: liczba zabitych/100 tys. mieszkańców w krajach UE w roku 2005 i 2014 (źródło: *Road Safety in the European Union – Trends, statistics and main challenges*, Komisja Europejska, marzec 2015 r.)

# Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w roku 2014





## Informacje podstawowe




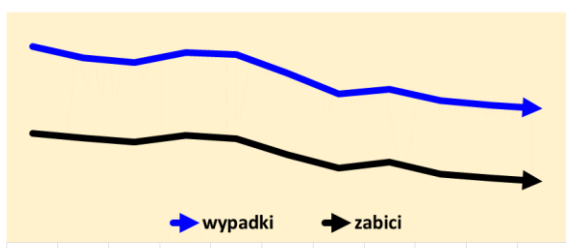
### POLSKA

Liczba mieszkańców	38 484,0 tys.
Powierzchnia	312 679 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	415 972 km
Zarejestrowane pojazdy	25 683,6 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII <sup>2</sup>		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	19 296 km		4,6%
wojewódzkie	28 480 km		6,8%
powiatowe	125 274 km		30,1%
gminne	242 923 km		58,4%



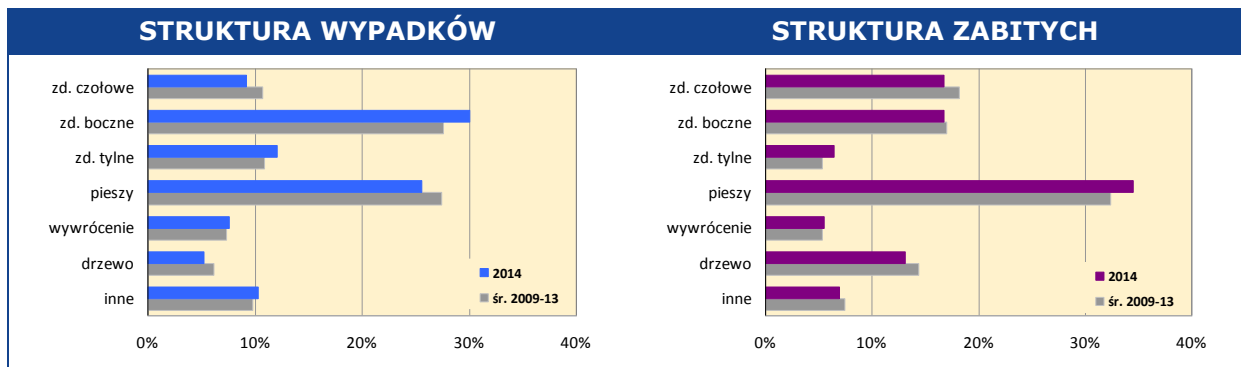
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	<b>34 970</b>	↘-2,4%	
zabici	<b>3 202</b>	↘-4,6%	
ranni	<b>42 545</b>	↘-3,4%	
ciężko ranni	<b>11 696</b>	↗+0,2%	
kolizje	<b>348 028</b>	↘-2,2%	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		
Wskaźnik demograficzny I	wypadki / 100 tys. mieszk.	<b>91</b>
Wskaźnik demograficzny II	zabici / 100 tys. mieszk.	<b>8</b>
Ciężkość wypadków	zabici / 100 wypadków	<b>9</b>
Gęstość wypadków	wypadków / 100 km	<b>8</b>

<sup>2</sup> Transport – wyniki działalności w 2013 r. – suplement, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2014 r.



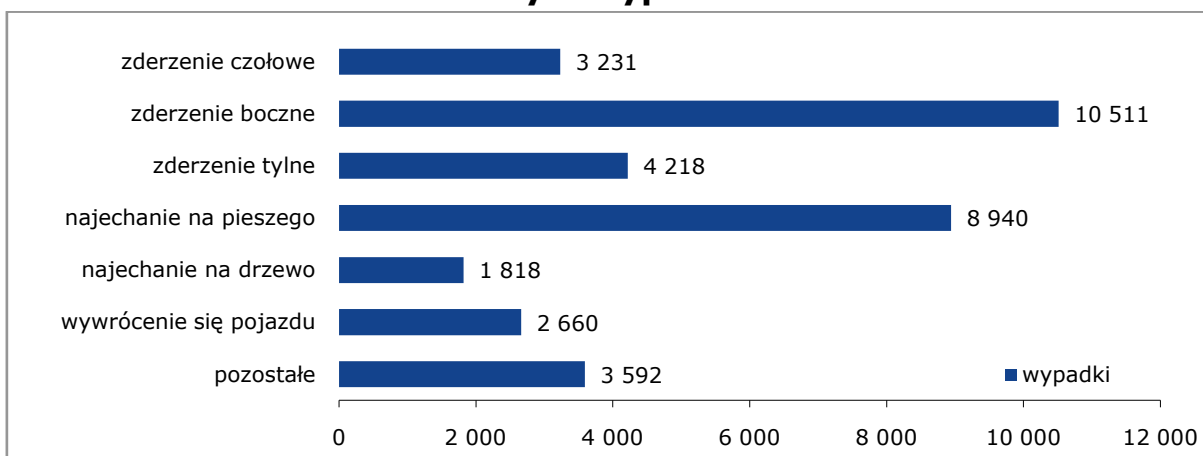
UDZIAŁ WYPADKÓW		
	rok 2014	rok 2013
Z udziałem pieszych	<b>26%</b> →	<b>26%</b>
Spowodowanych nadmierną prędkością	<b>22%</b> ↘	<b>24%</b>
Spowodowanych przez młodych <sup>3</sup> kierowców	<b>17%</b> →	<b>17%</b>
Z udziałem rowerzystów	<b>14%</b> ↗	<b>13%</b>
Z udziałem nietrzeźwych	<b>10%</b> ↘	<b>11%</b>
Z udziałem motocyklistów	<b>7%</b> ↗	<b>6%</b>
W wyniku najechania na drzewo	<b>5%</b> ↘	<b>6%</b>

↗ - wzrost    ↘ - spadek    → - bez zmian.

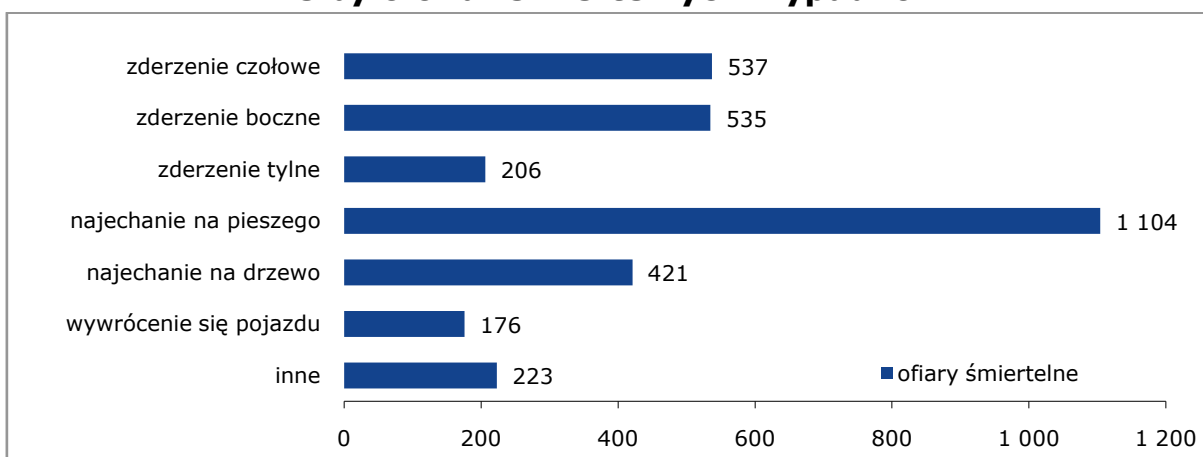
<sup>3</sup> W wieku 18-24 lat

## Rodzaje wypadków

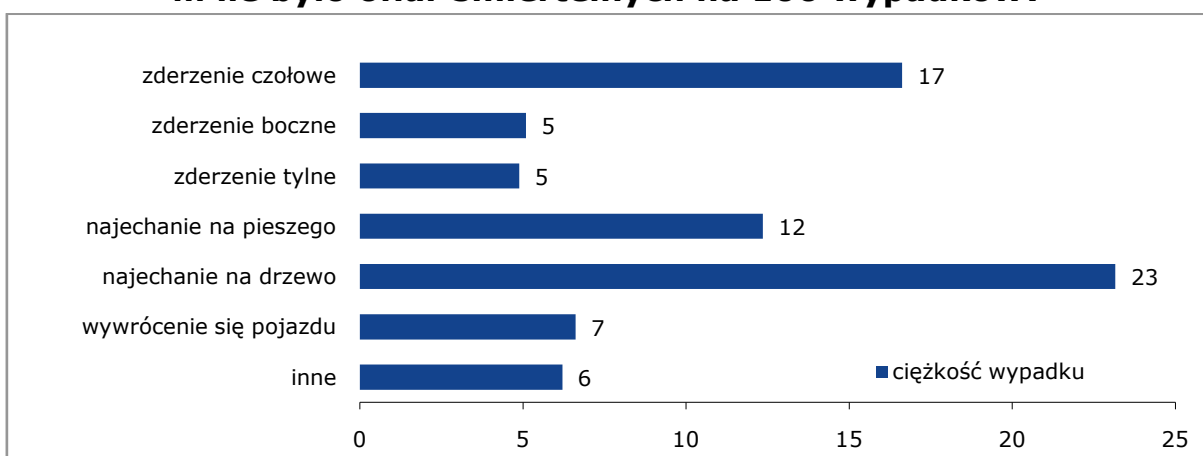
### ...ile było wypadków?



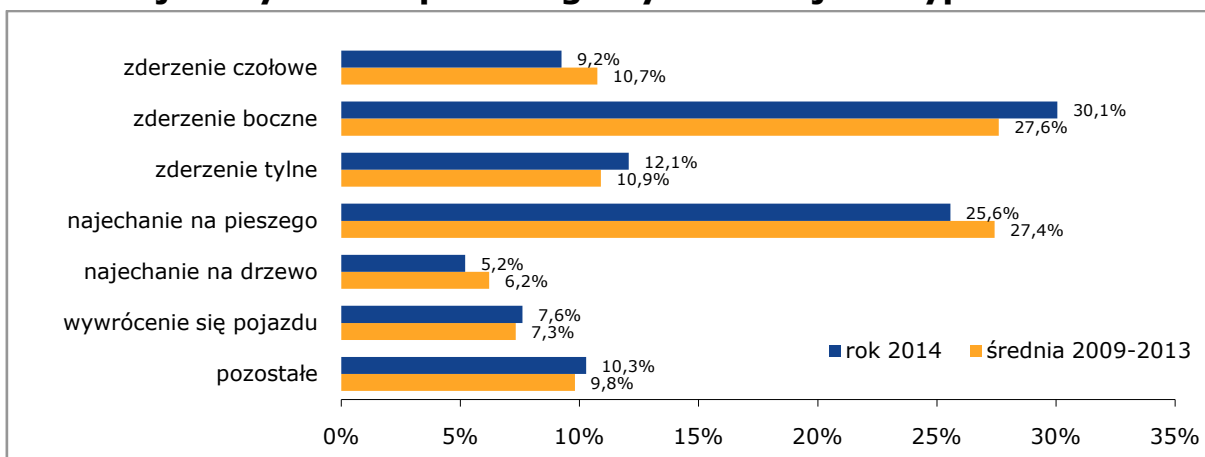
### ...ile było ofiar śmiertelnych wypadków ?



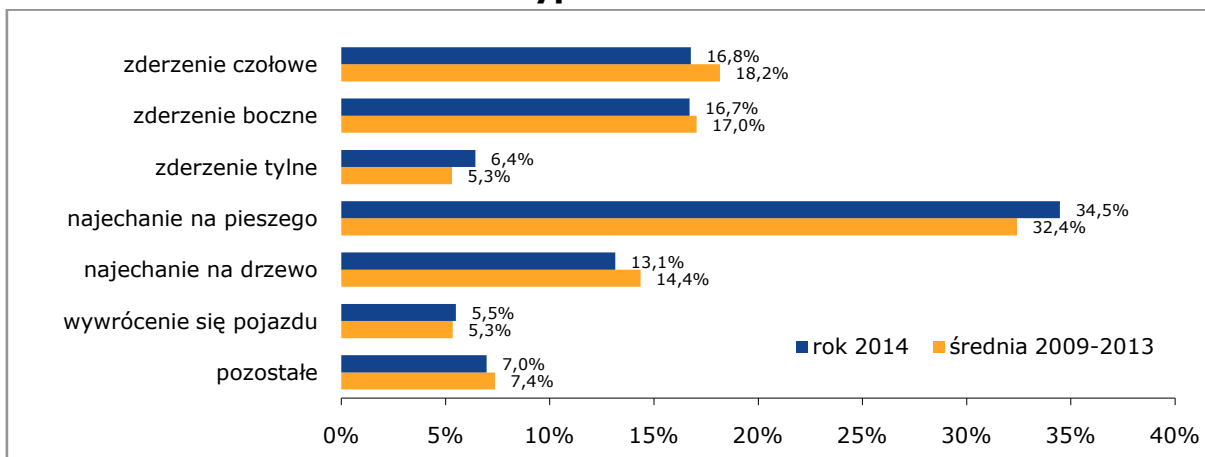
### ... ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



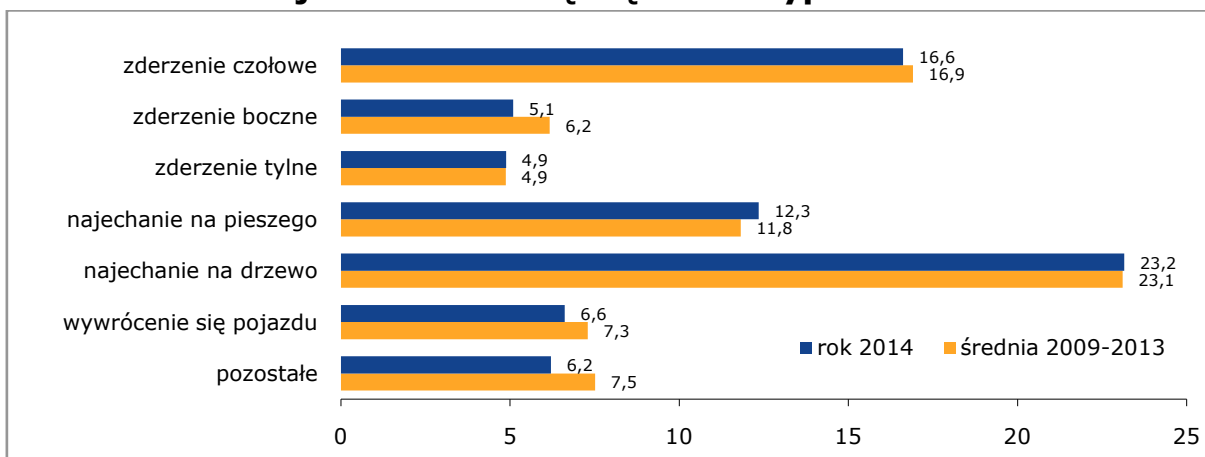
### ... jaki był udział poszczególnych rodzajów wypadków?



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

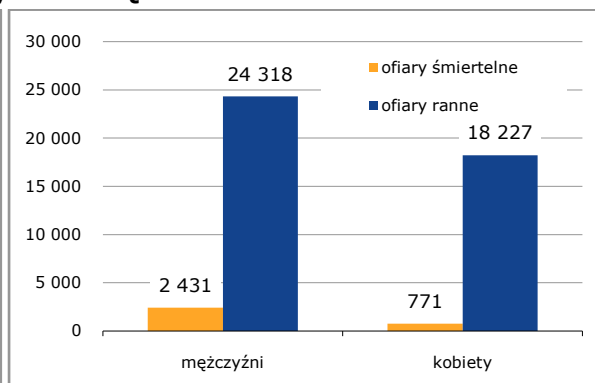
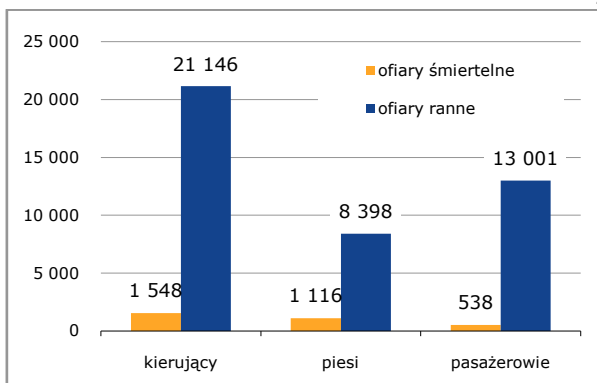


### ... jak zmieniła się ciężkość wypadków?



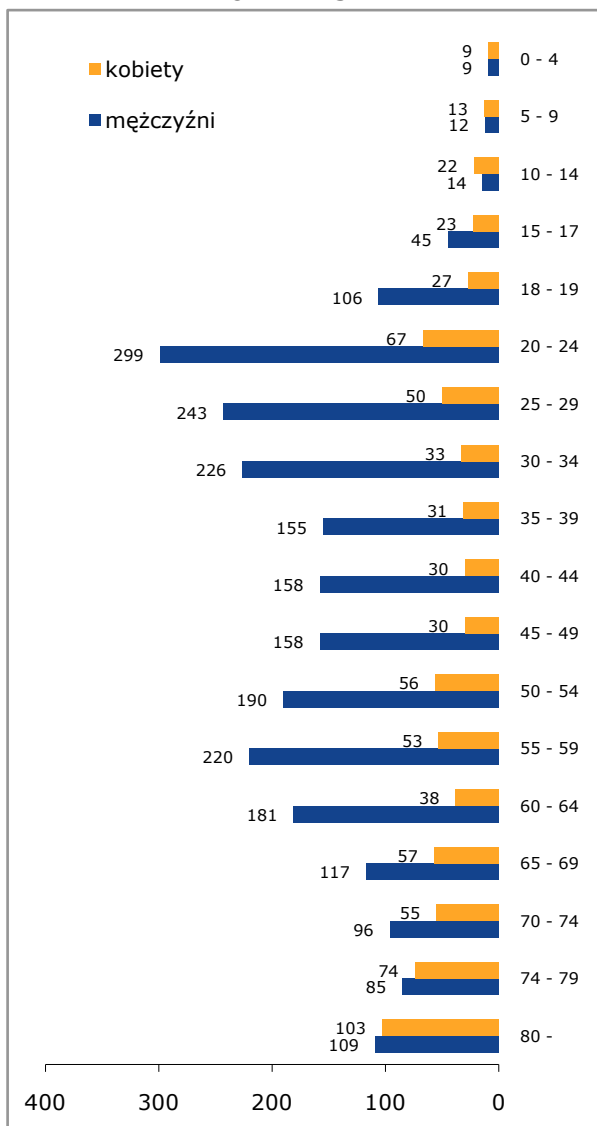
# Ofiary i sprawcy wypadków

## ... kto był ofiarą?

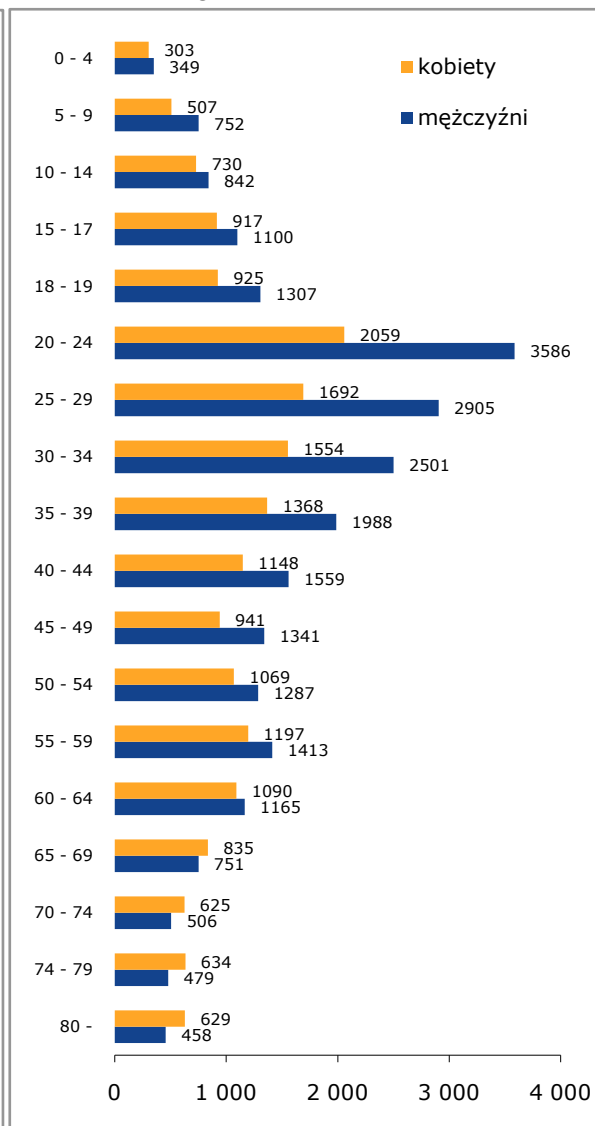


## ... w jakim wieku były ofiary?

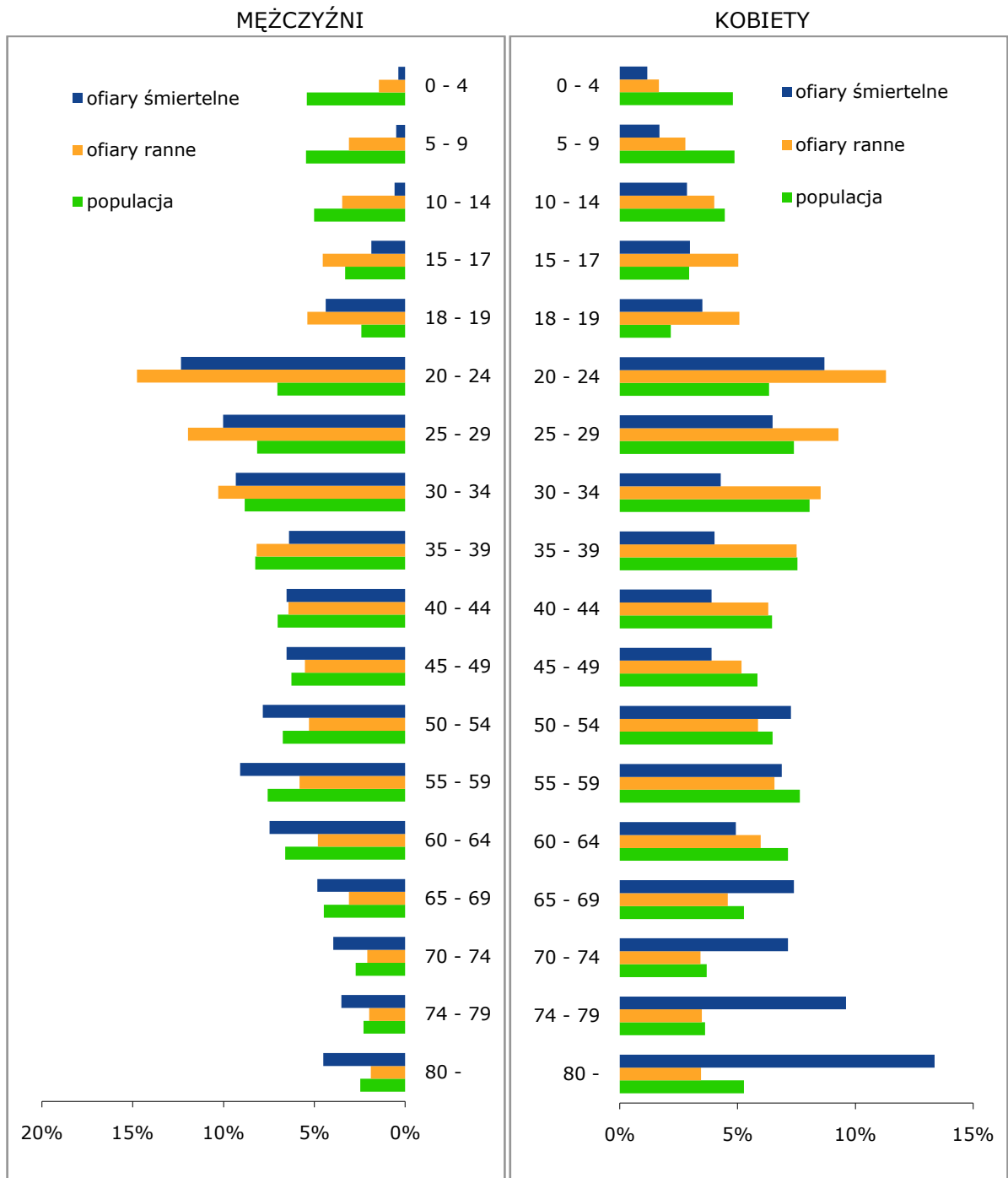
OFIARY ŚMIERTELNE



OFIARY RANNE

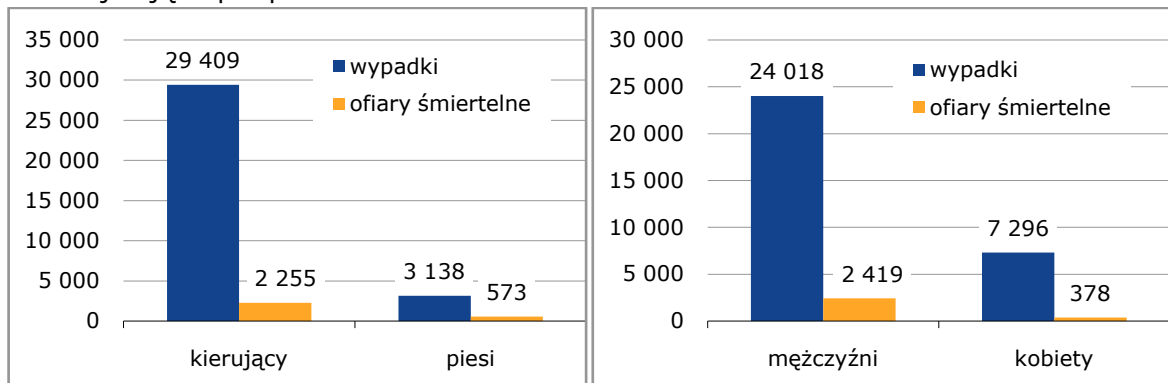


## ... jakiej płci były ofiary? (udział w populacji)



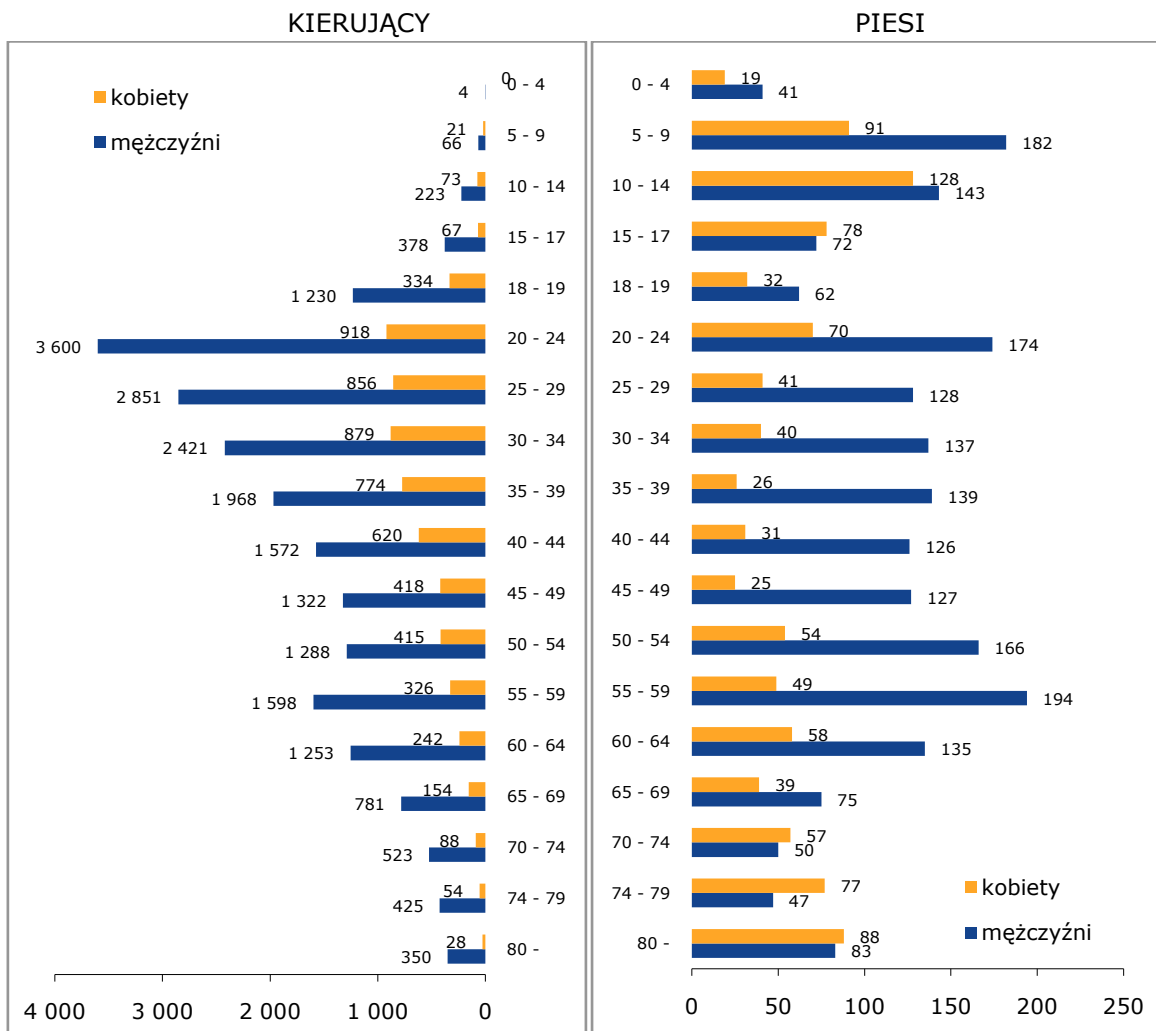
## ... kto był sprawcą?

dane obejmują współsprawstwo



## ... w jakim wieku byli sprawcy?

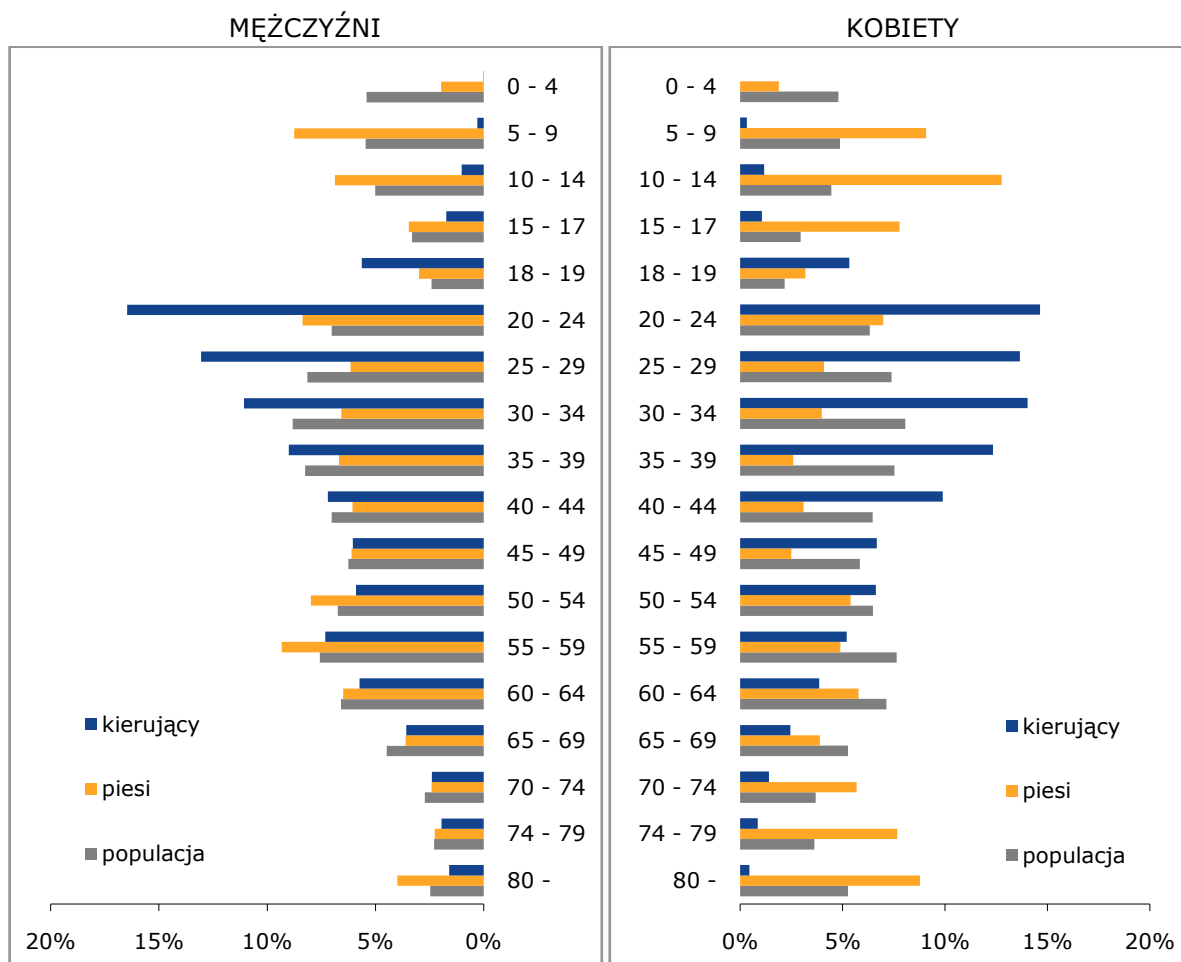
dane obejmują współsprawstwo





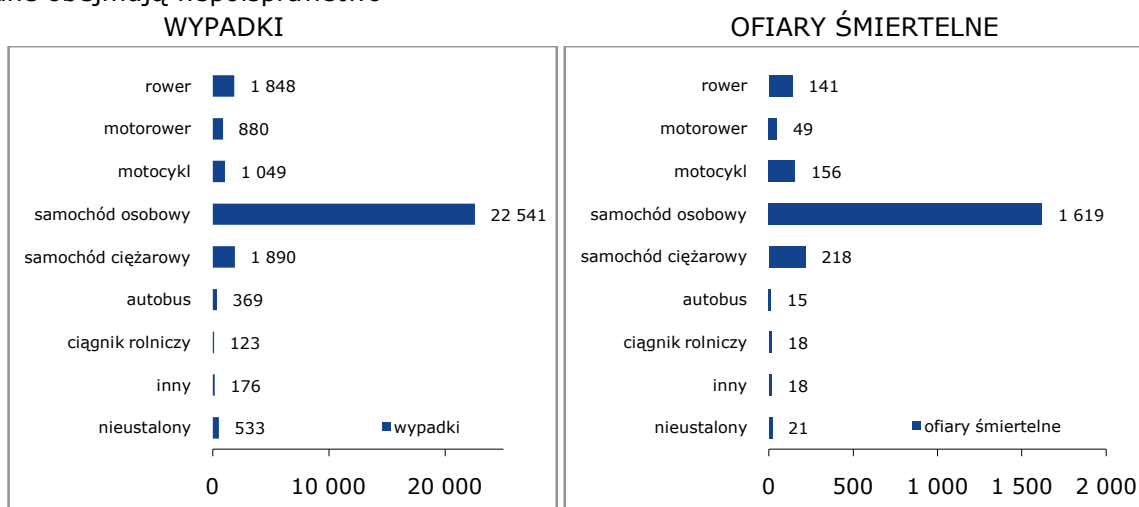
## ... jakiej płci byli sprawcy? (udział w populacji)

dane obejmują współsprawstwo



## ... jakim pojazdem się poruszali?

dane obejmują współsprawstwo

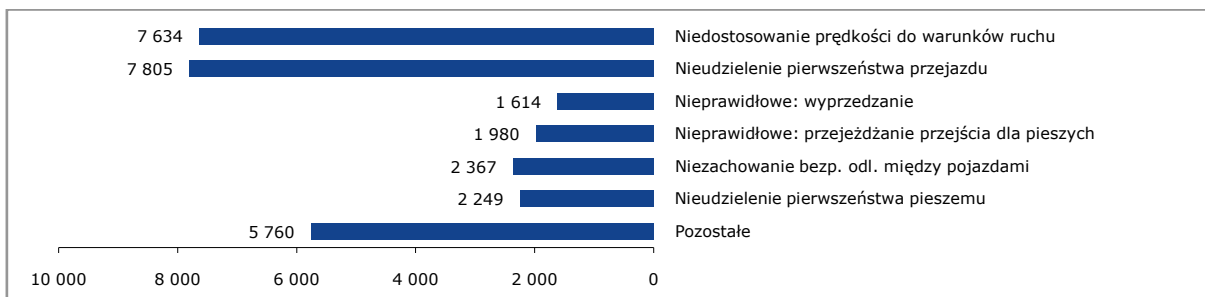


## Okoliczności wypadków

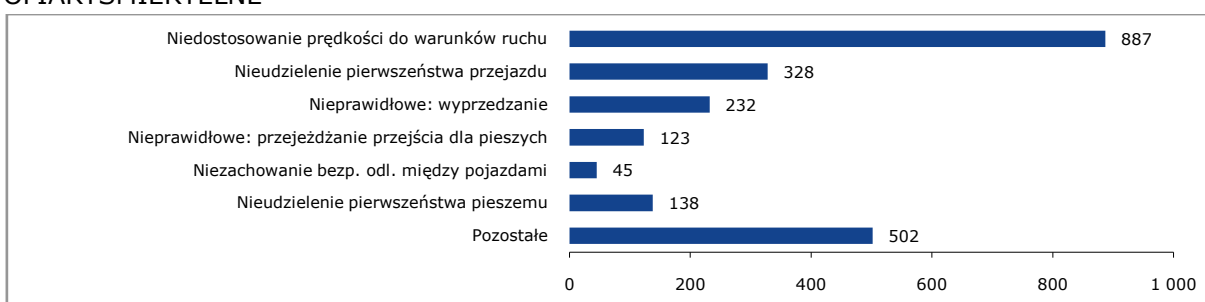
### ... jakie było zachowanie kierującego?

dane obejmują współsprawstwo

#### WYPADKI



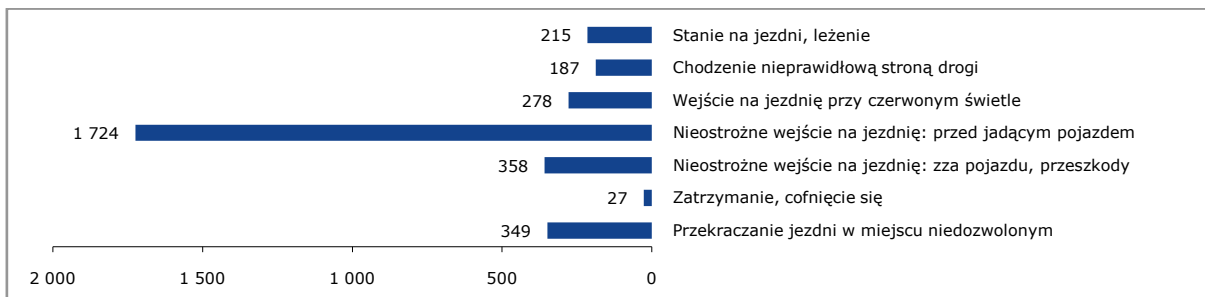
#### OFIARY ŚMIERTELNE



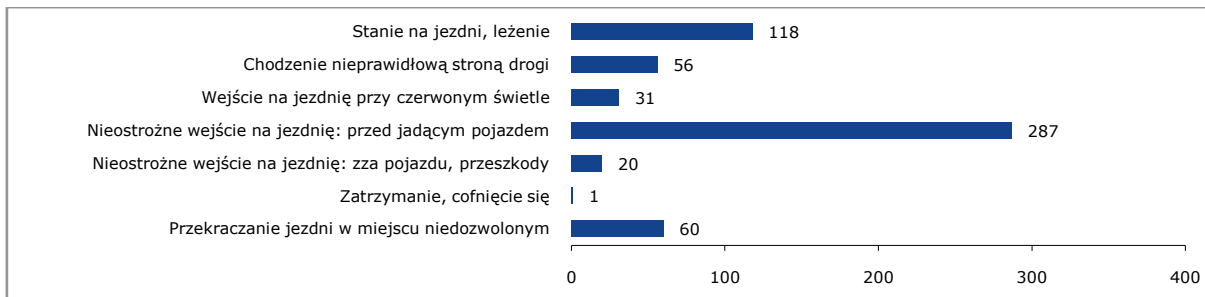
### ... jakie było zachowanie pieszego?

dane obejmują współsprawstwo

#### WYPADKI



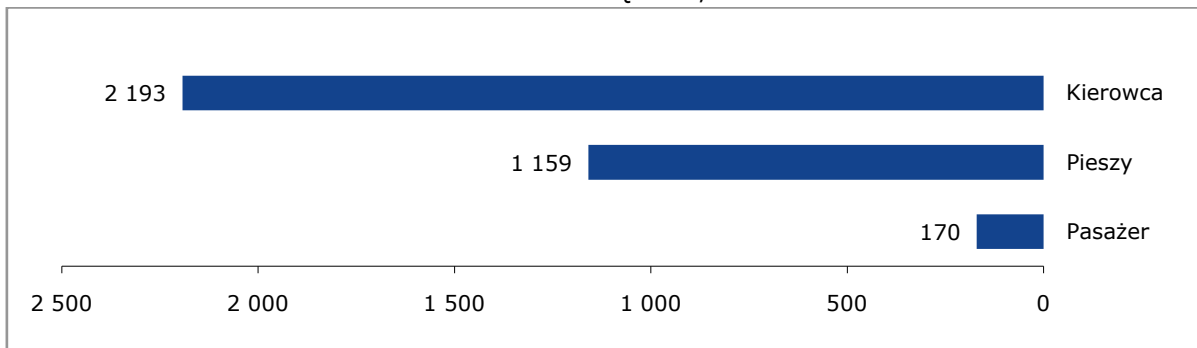
#### OFIARY ŚMIERTELNE



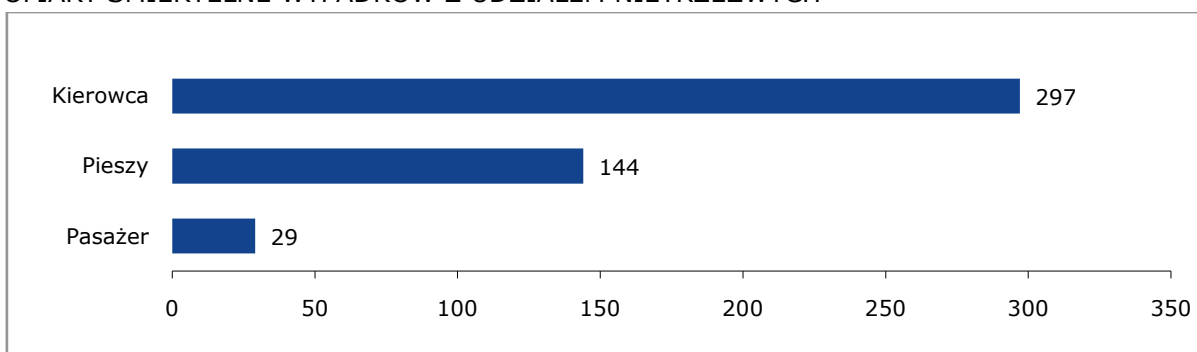
## ... ile było wypadków z udziałem nietrzeźwych oraz jakie były ich konsekwencje ?

wg kategorii uczestnika

### WYPADKI Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH KIERUJĄCYCH, PIESZYCH I PASAŻERÓW

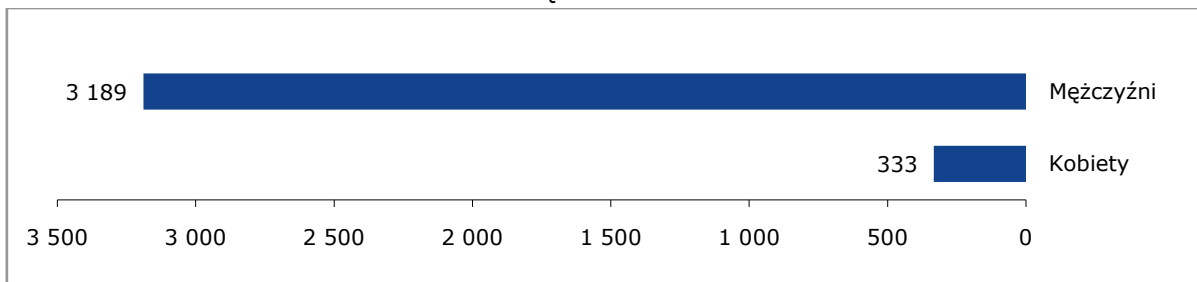


### OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH

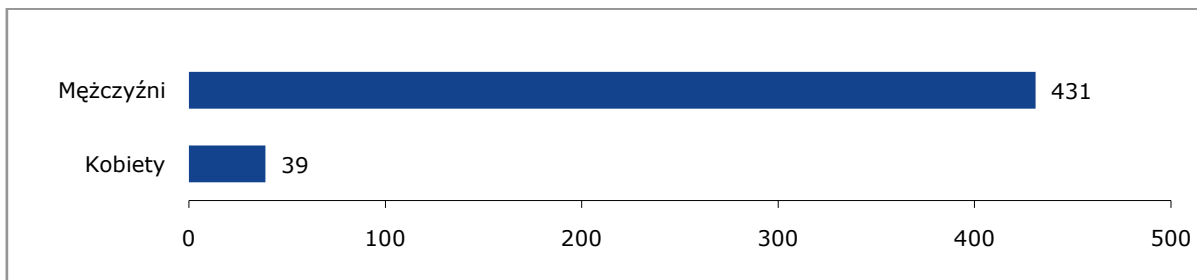


wg płci uczestnika

### WYPADKI Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH MĘŻCZYŹN I KOBIET

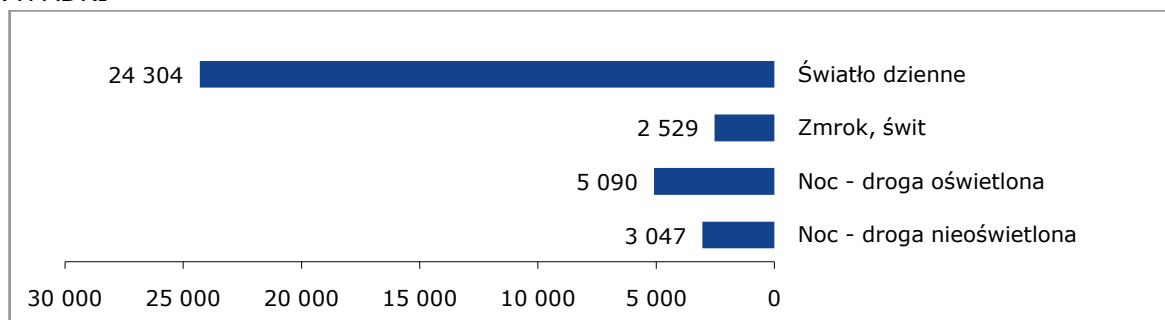


### OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH

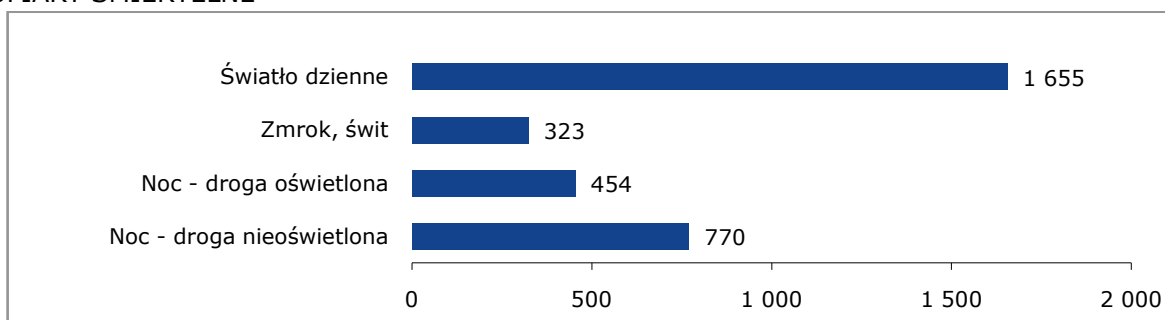


## ... przy jakim oświetleniu?

### WYPADKI



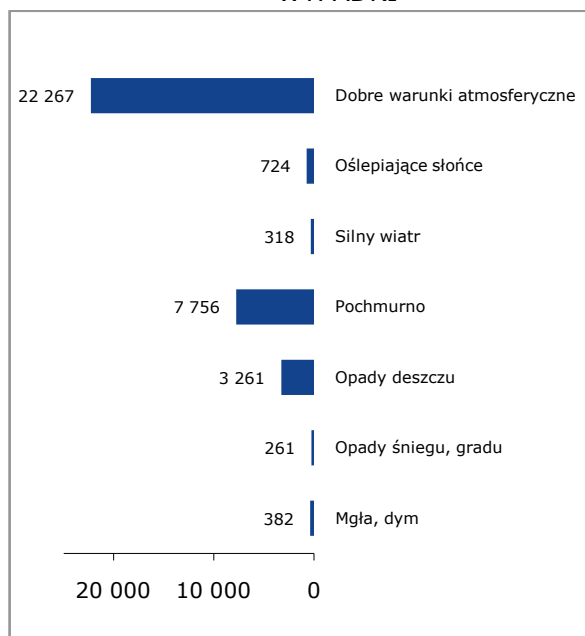
### OFIARY ŚMIERTELNE



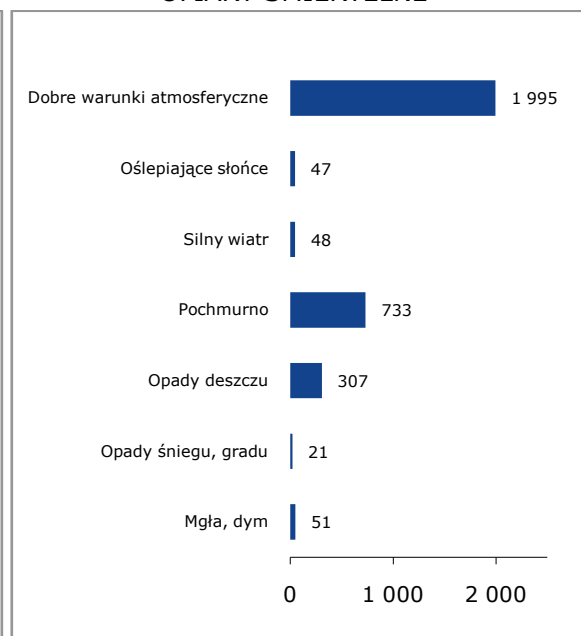
## ... podczas jakiej pogody?

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

### WYPADKI



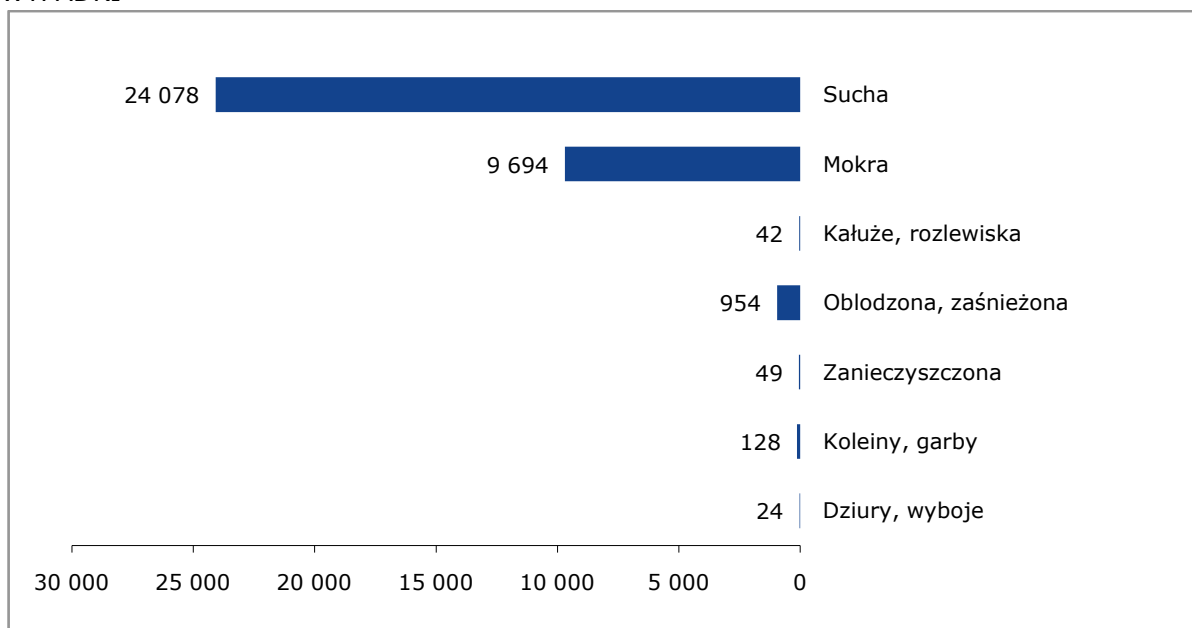
### OFIARY ŚMIERTELNE



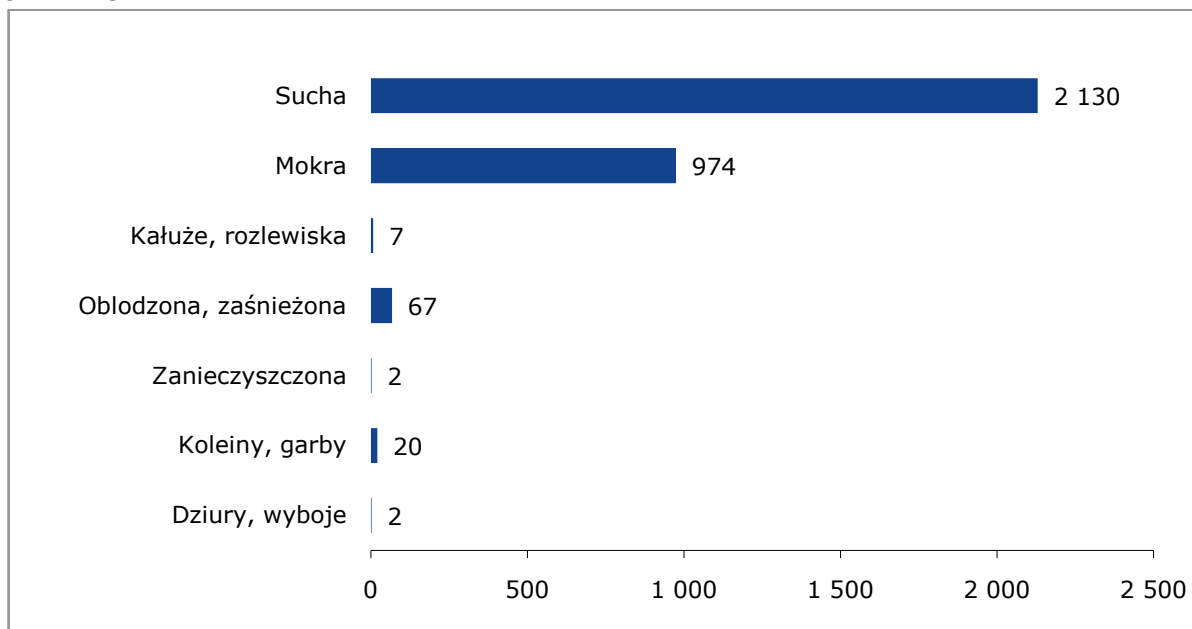
## ... na jakiej nawierzchni?

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

### WYPADKI

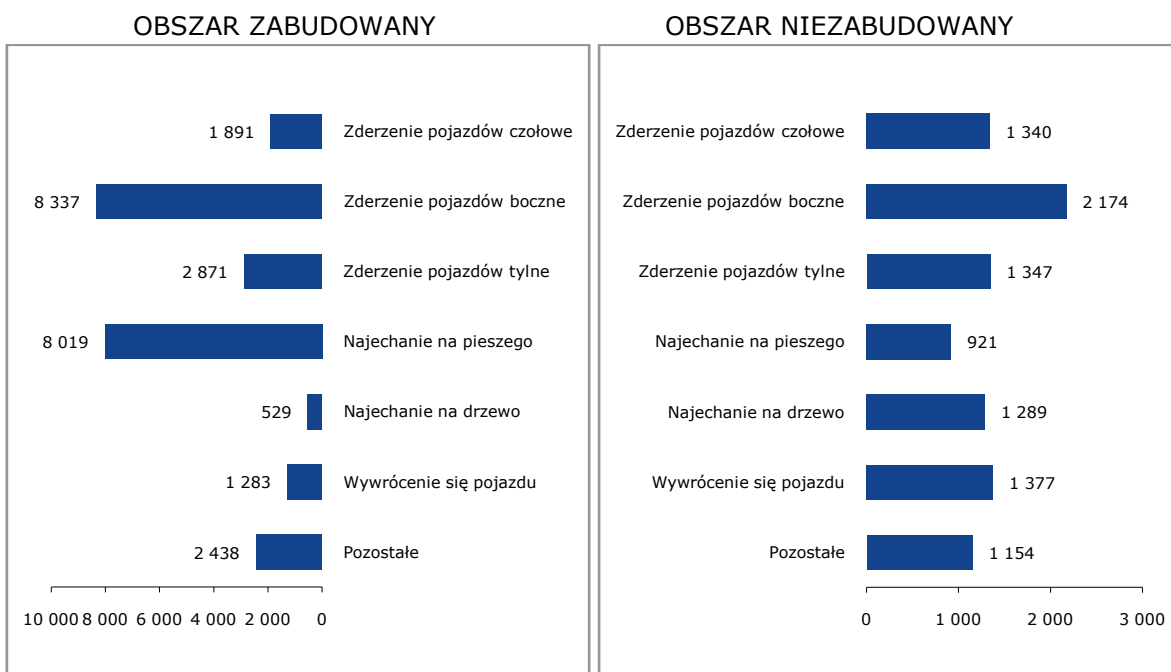


### OFIARY ŚMIERTELNE

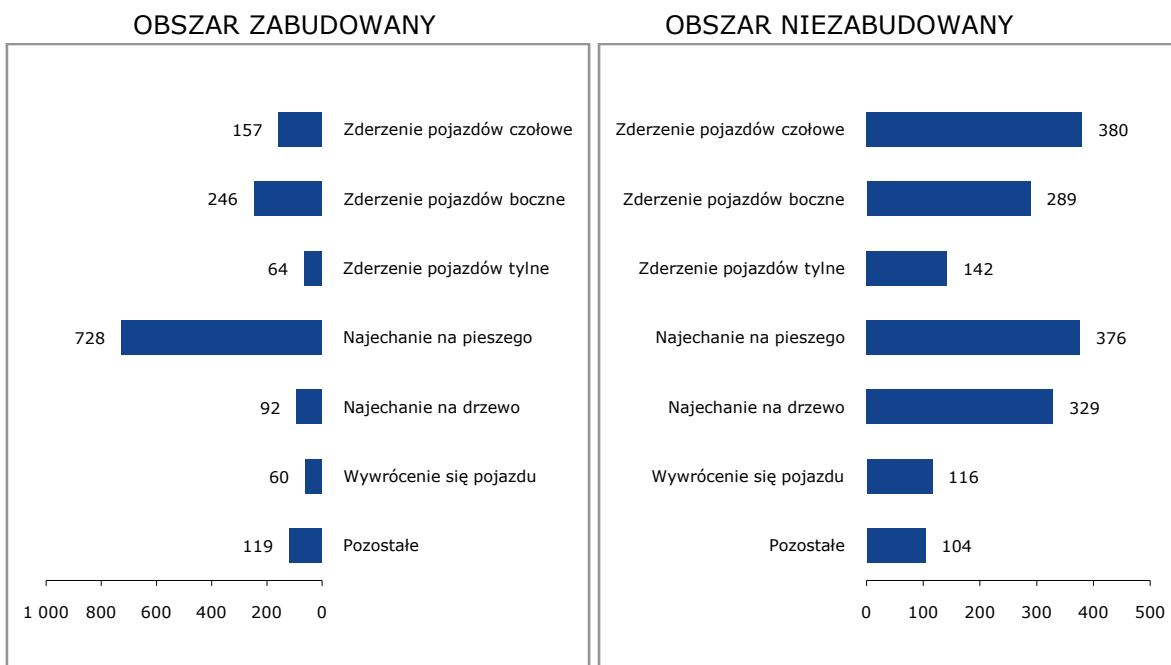


# Miejsca powstawania wypadków

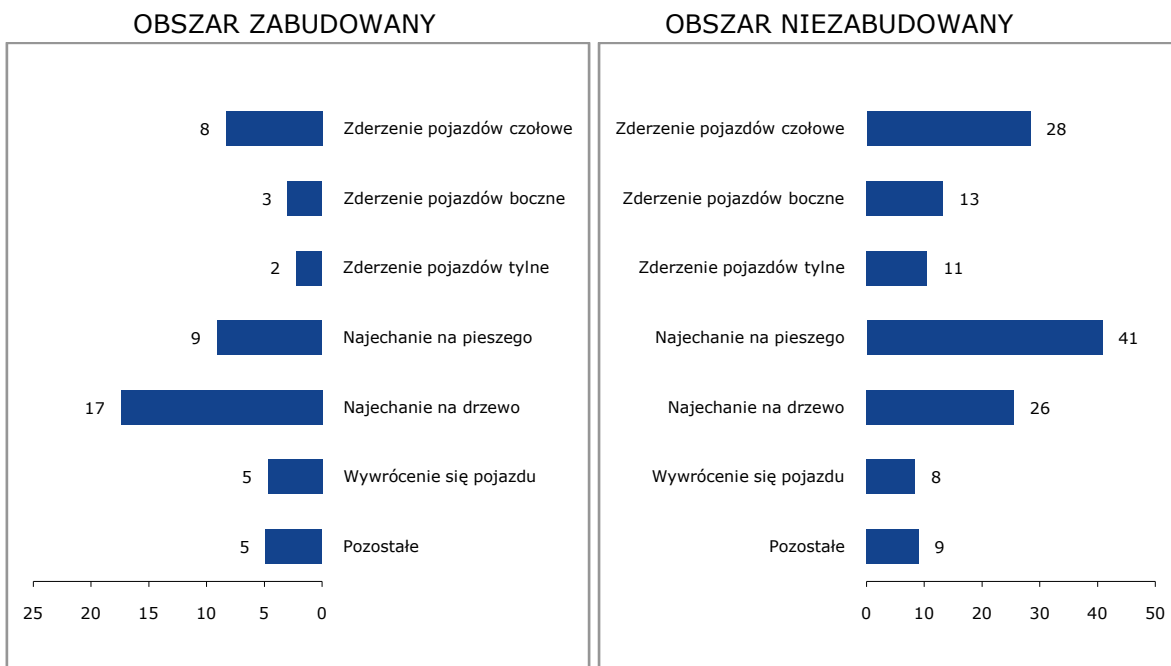
## ... na jakim obszarze?



## ... ile osób zginęło?

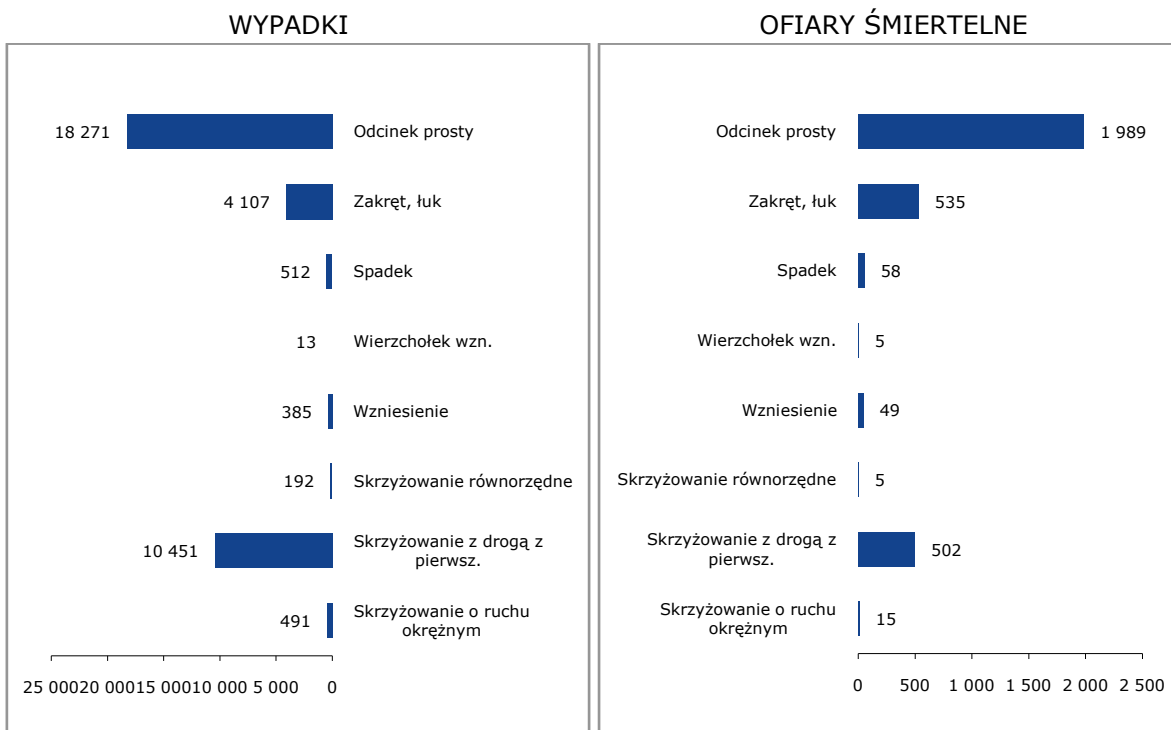


## ... ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



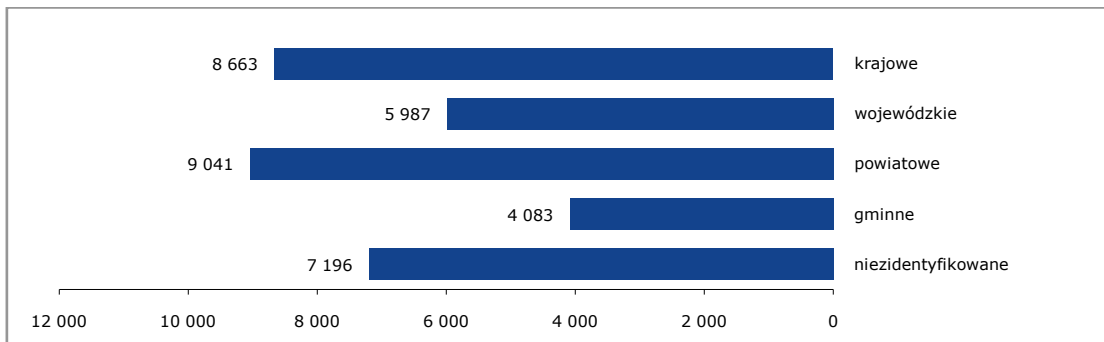
## ... na jakim odcinku drogi?

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

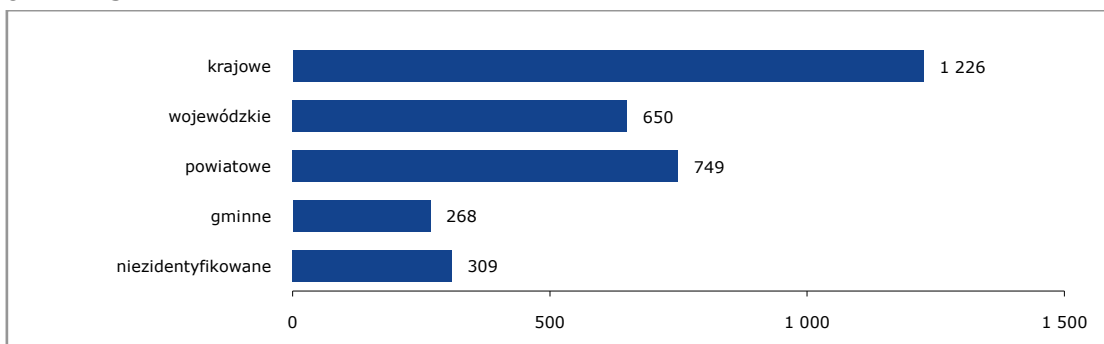


## ... na drodze jakiej kategorii?

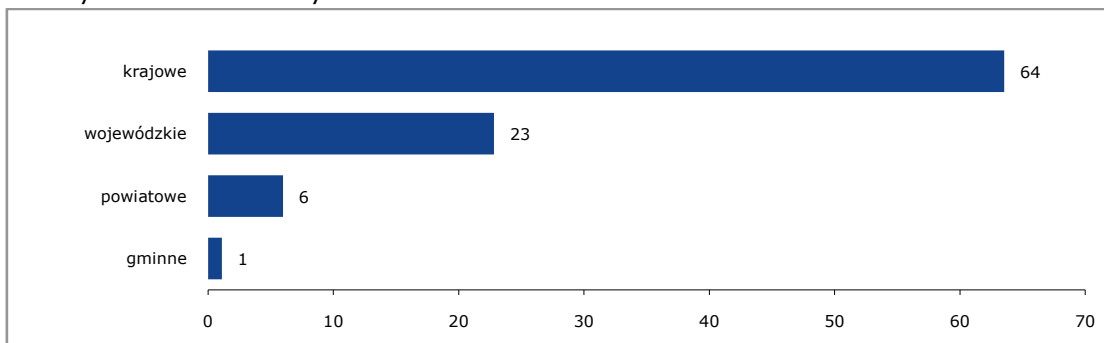
### WYPADKI



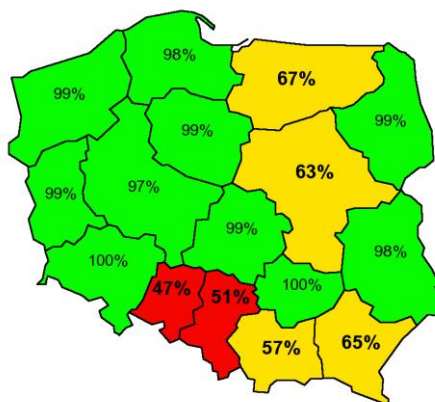
### OFIARY ŚMIERTELNE



### ...ilu było ofiar śmiertelnych na 1000 kilometrów?



### ...stopień identyfikacji kategorii dróg, na których doszło do wypadków



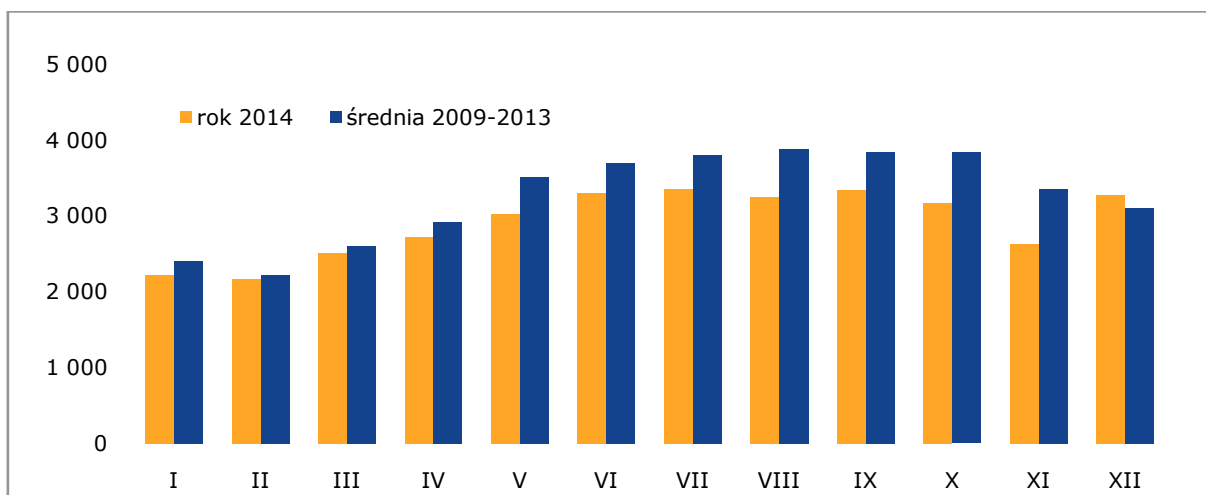


## Czas powstawania wypadków

### ... w jakich miesiącach?

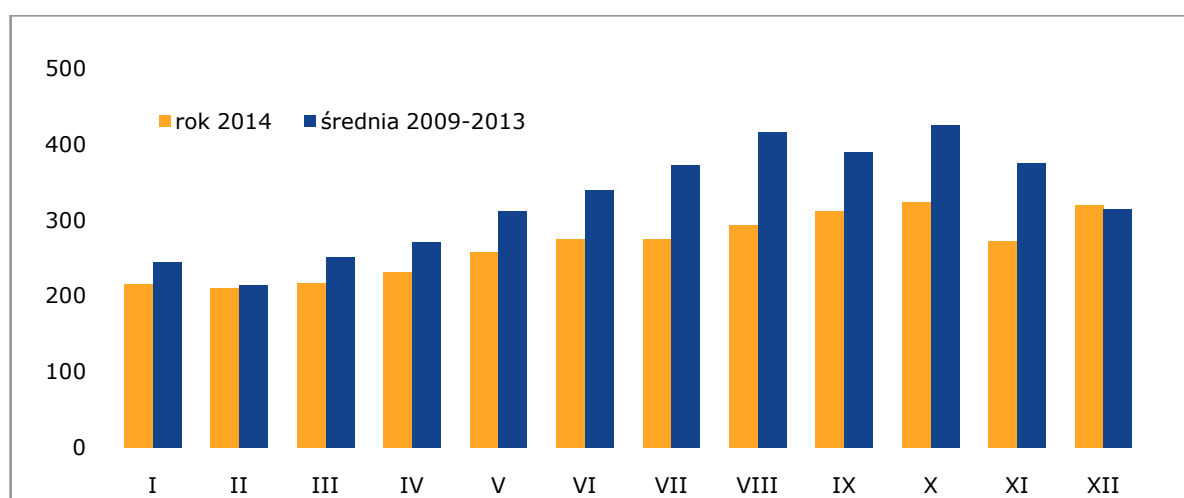
#### WYPADKI

Miesiąc	Wypadki	Miesiąc	Wypadki	Miesiąc	Wypadki	Miesiąc	Wypadki
styczeń	2 215	kwiecień	2 727	lipiec	3 353	październik	3 173
luty	2 163	maj	3 023	sierpień	3 250	listopad	2 624
marzec	2 517	czerwiec	3 305	wrzesień	3 344	grudzień	3 276



#### OFIARY ŚMIERTELNE

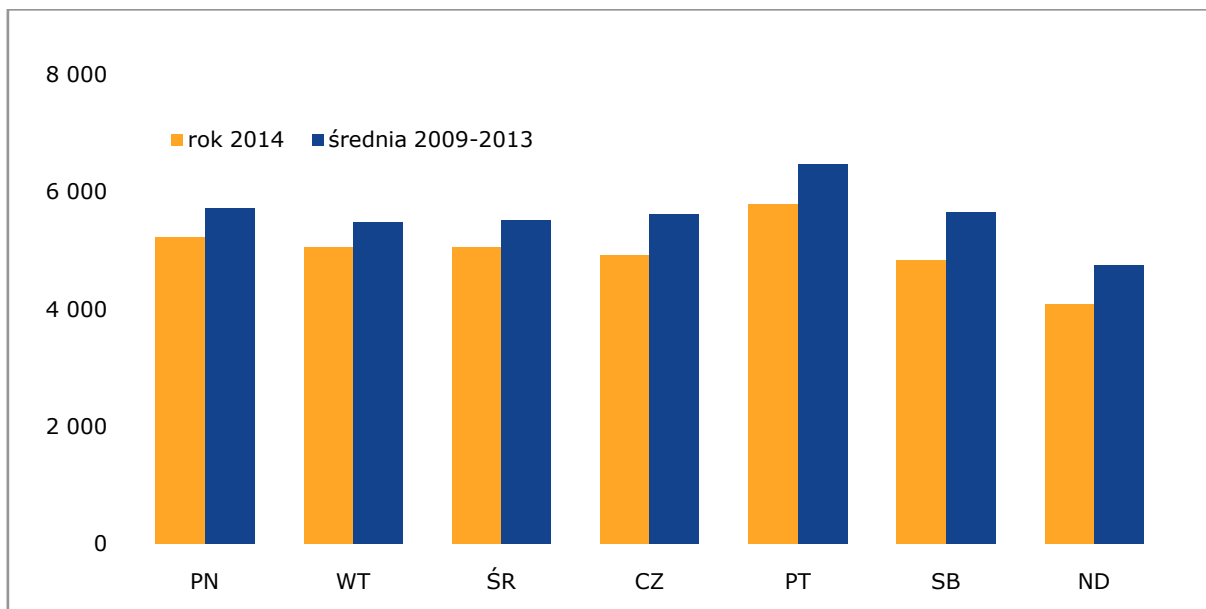
Miesiąc	Ofiary śmiertelne	Miesiąc	Ofiary śmiertelne	Miesiąc	Ofiary śmiertelne	Miesiąc	Ofiary śmiertelne
styczeń	216	kwiecień	231	lipiec	275	październik	323
luty	210	maj	258	sierpień	293	listopad	272
marzec	217	czerwiec	275	wrzesień	312	grudzień	320



## ... w jakich dniach tygodnia?

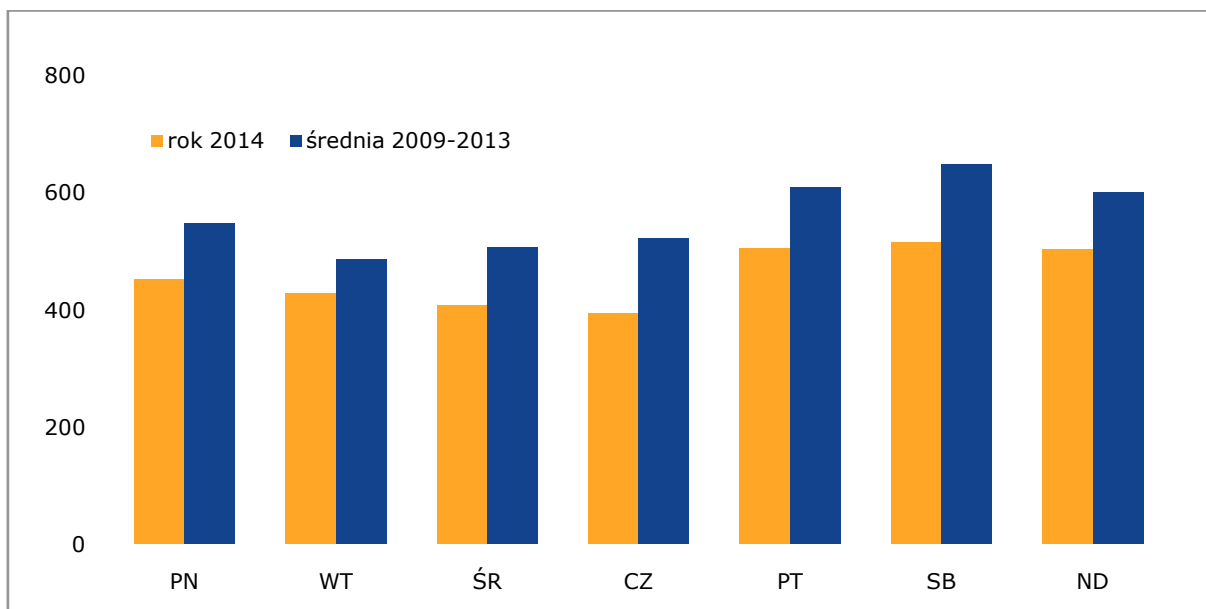
### WYPADKI

Dzień	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
<b>Wypadki</b>	5 231	5 054	5 054	4 914	5 792	4 843	4 082



### OFIARY ŚMIERTELNE

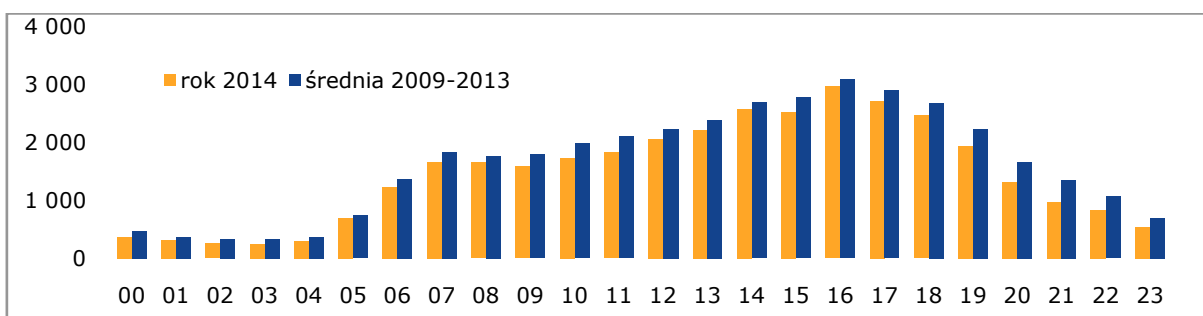
Dzień	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
<b>Ofiary śmiertelne</b>	451	428	407	394	504	515	503



## ... w jakich godzinach?

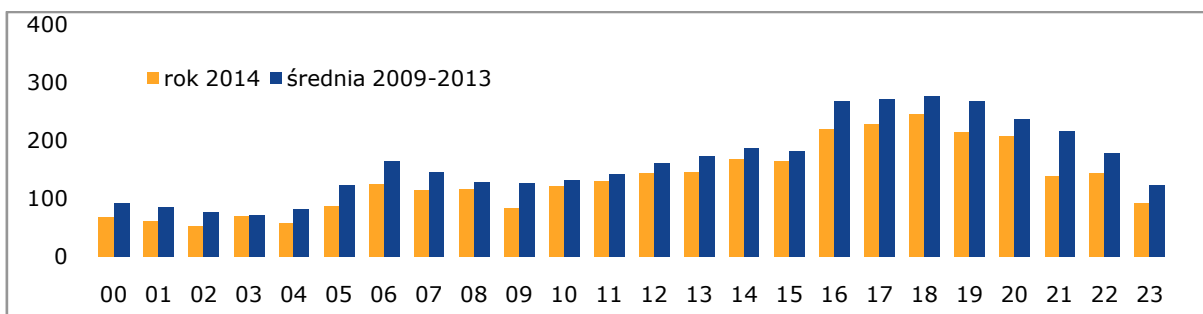
### WYPADKI

Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki
0.00 - 0.59	367	8.00 - 8.59	1 649	16.00 - 16.59	2 963
1.00 - 1.59	317	9.00 - 9.59	1 583	17.00 - 17.59	2 719
2.00 - 2.59	255	10.00 - 10.59	1 730	18.00 - 18.59	2 461
3.00 - 3.59	245	11.00 - 11.59	1 828	19.00 - 19.59	1 936
4.00 - 4.59	307	12.00 - 12.59	2 058	20.00 - 20.59	1 314
5.00 - 5.59	690	13.00 - 13.59	2 209	21.00 - 21.59	975
6.00 - 6.59	1 234	14.00 - 14.59	2 577	22.00 - 22.59	830
7.00 - 7.59	1 654	15.00 - 15.59	2 527	23.00 - 23.59	542



### OFIARY ŚMIERTELNE

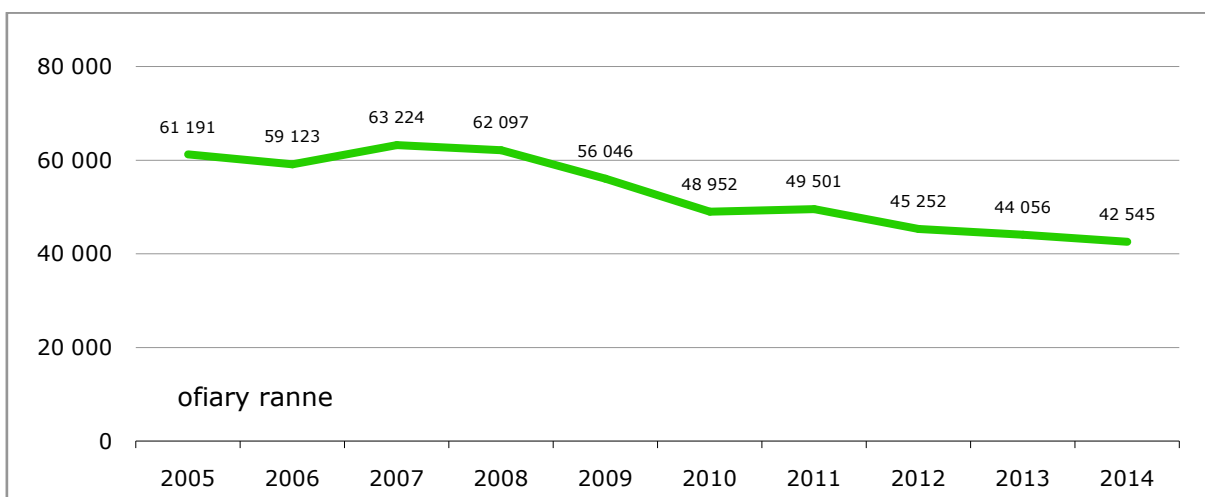
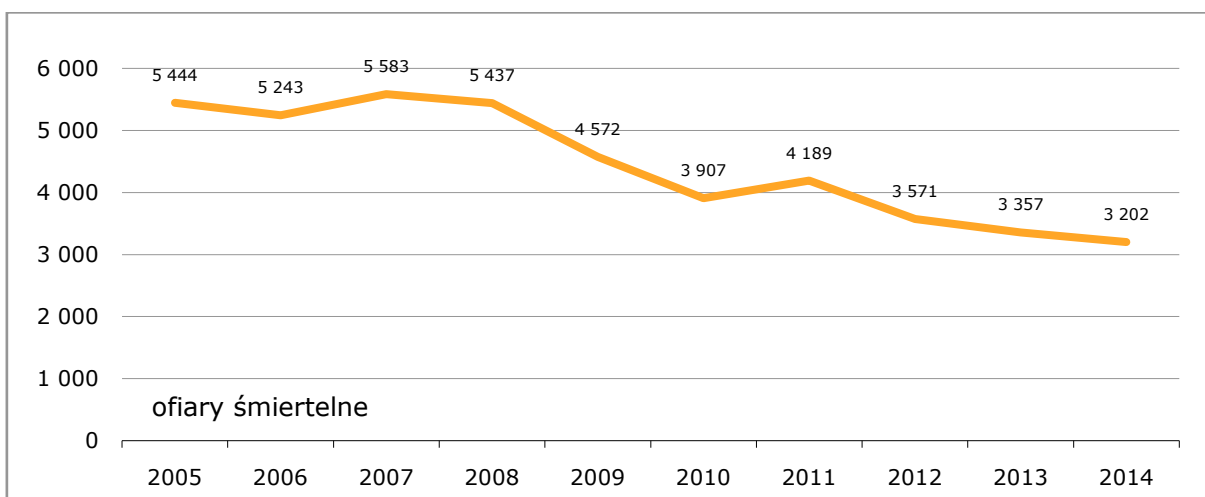
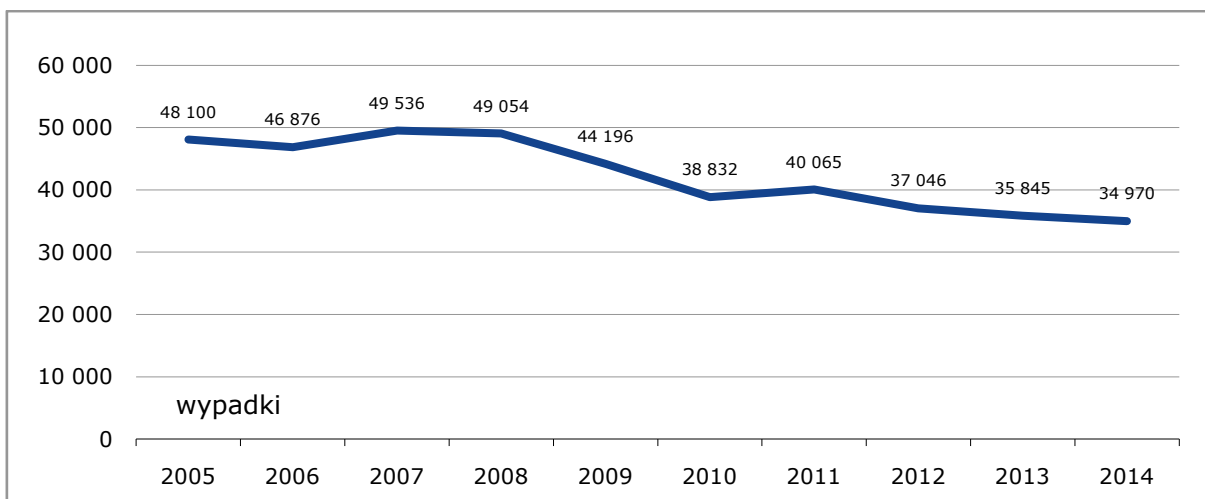
Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne
0.00 - 0.59	68	8.00 - 8.59	116	16.00 - 16.59	219
1.00 - 1.59	61	9.00 - 9.59	83	17.00 - 17.59	228
2.00 - 2.59	53	10.00 - 10.59	122	18.00 - 18.59	245
3.00 - 3.59	69	11.00 - 11.59	131	19.00 - 19.59	215
4.00 - 4.59	58	12.00 - 12.59	144	20.00 - 20.59	208
5.00 - 5.59	88	13.00 - 13.59	145	21.00 - 21.59	138
6.00 - 6.59	126	14.00 - 14.59	168	22.00 - 22.59	144
7.00 - 7.59	115	15.00 - 15.59	165	23.00 - 23.59	93

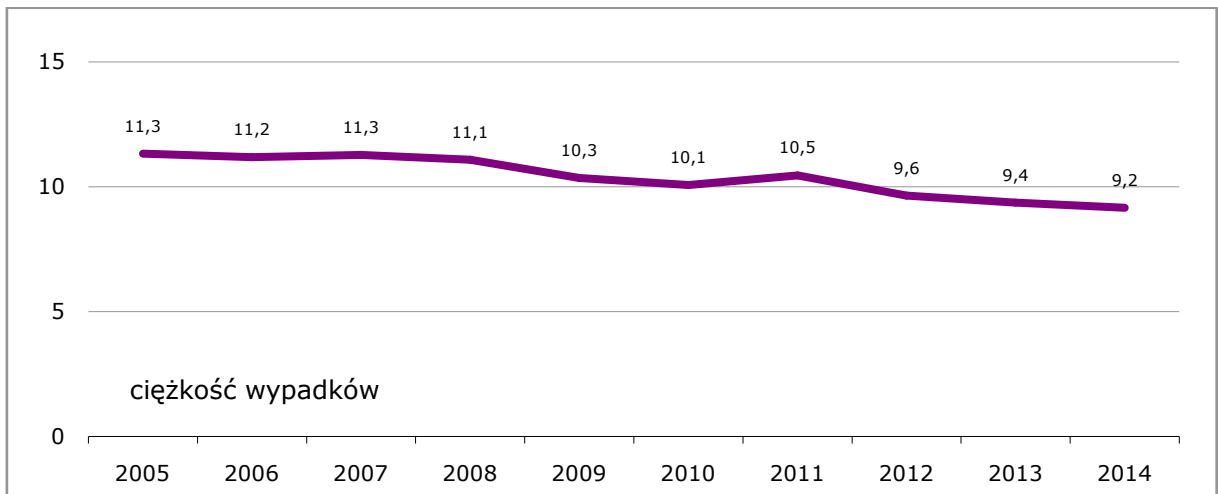
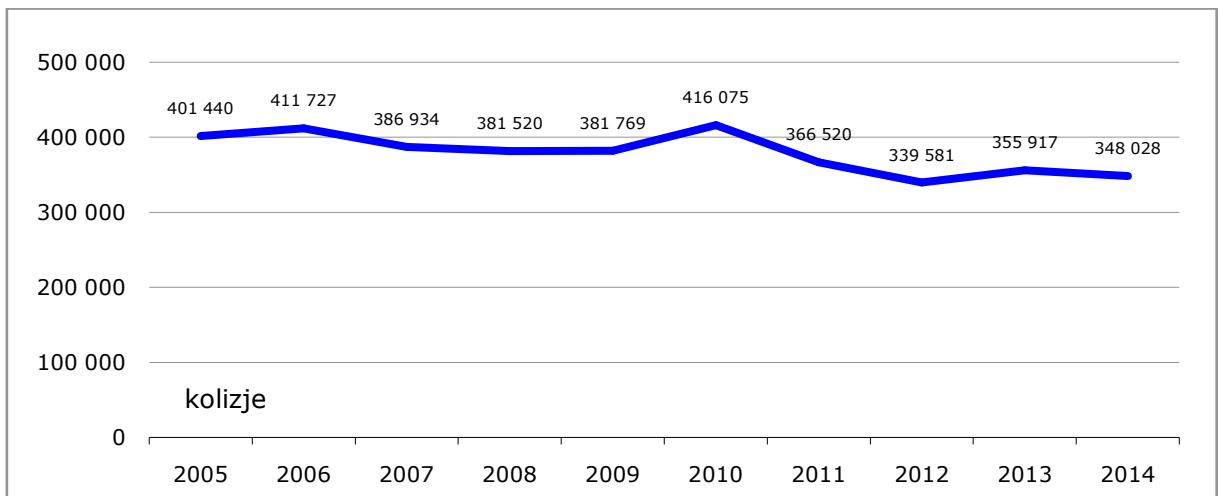
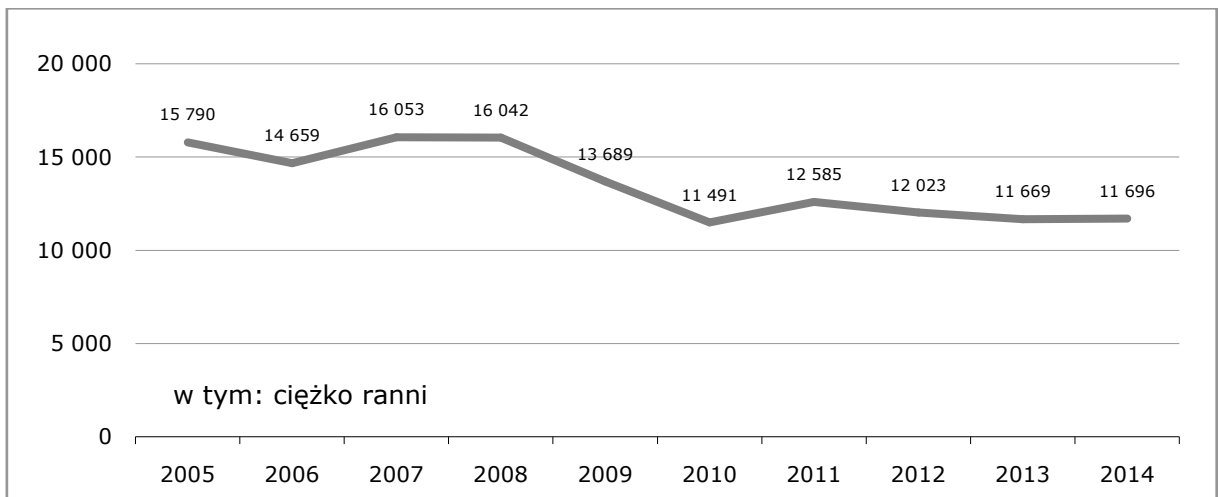


**19 grudnia 2014** roku doszło do największej liczby wypadków w całym kraju – 248,  
**28 grudnia** wypadków było najmniej – 33.  
**23 grudnia 2014** zginęło najwięcej osób na terenie kraju – 26 ofiar śmiertelnych,  
**21 lutego i 20 kwietnia** zginęła tylko jedna osoba.

## Trendy w latach 2005–2014

### ... zmiany od roku 2005





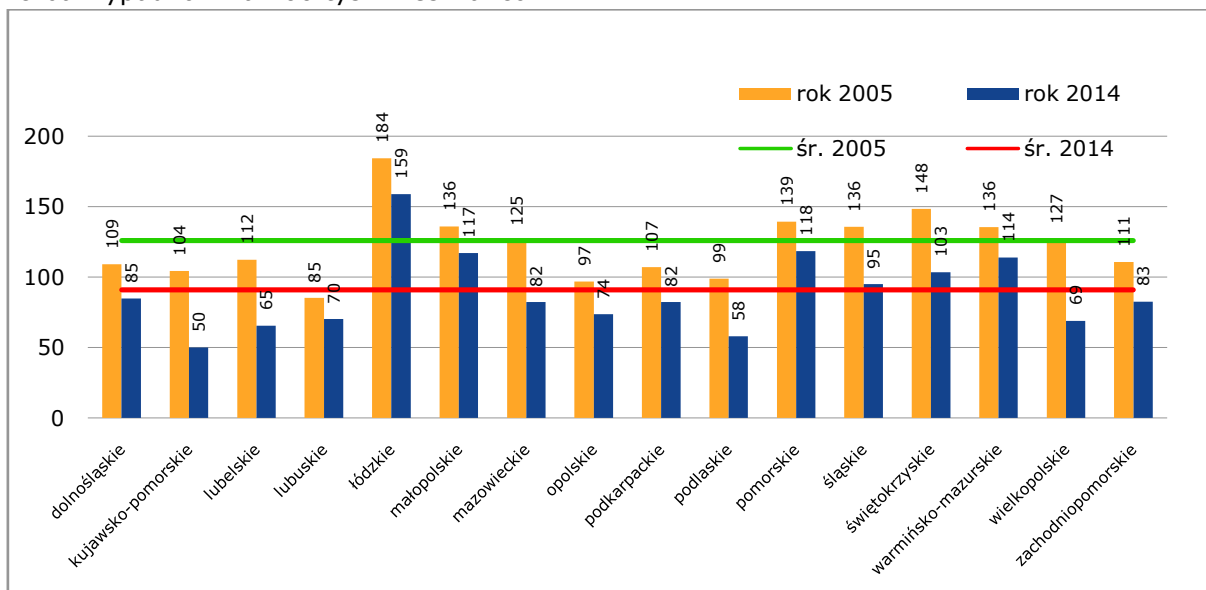
# Bezpieczeństwo ruchu drogowego w województwach w roku 2014

## Wskaźniki zagrożenia

... jak zmieniały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach

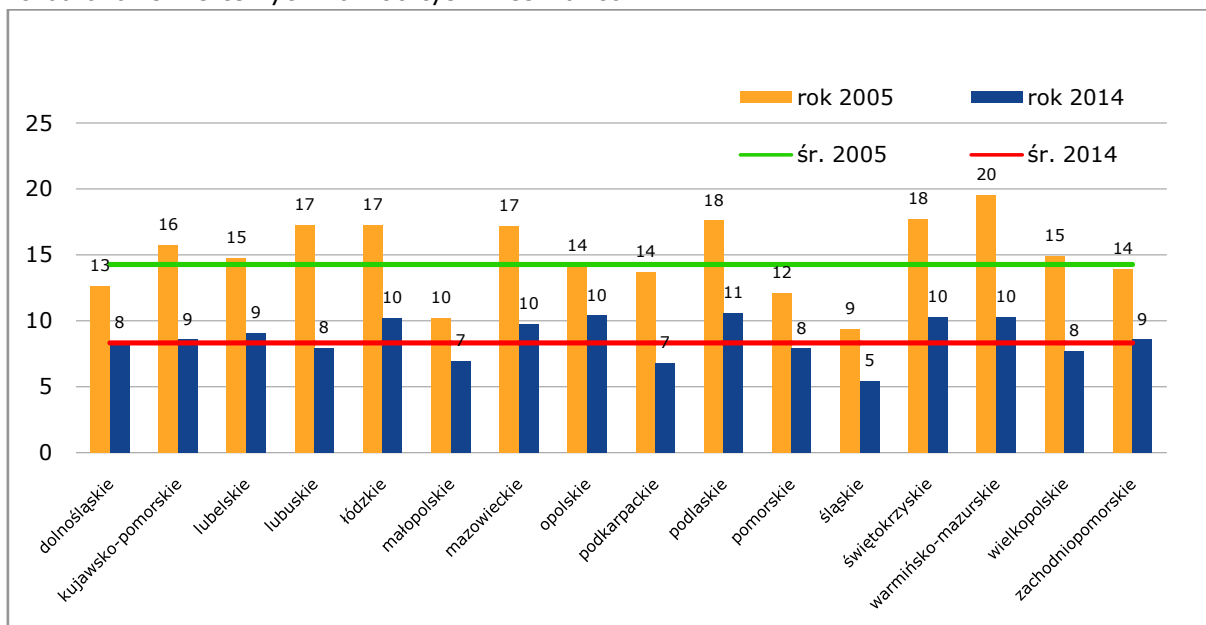
### WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



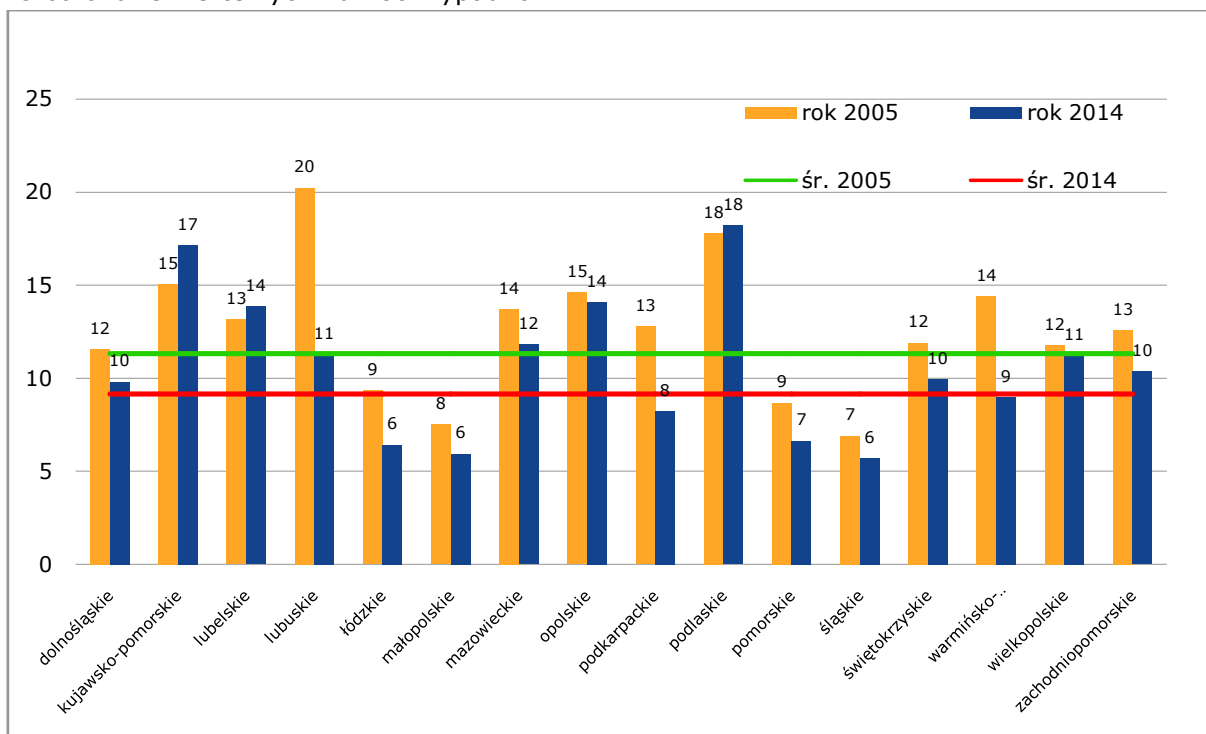
### WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



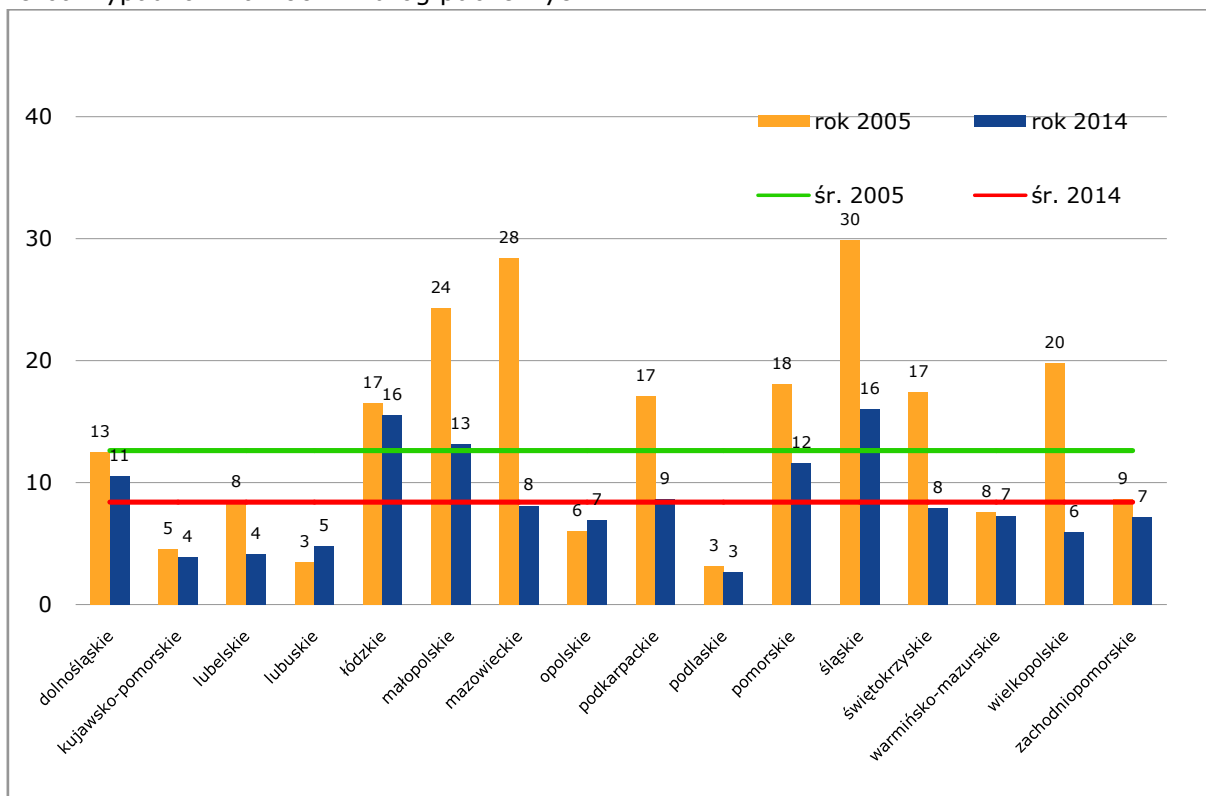
## CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



## GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

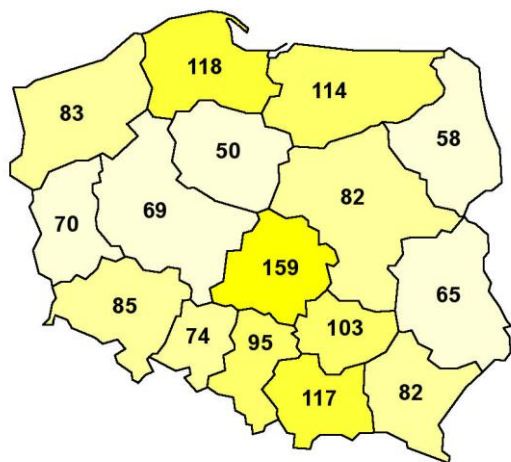
liczba wypadków na 100 km dróg publicznych



## ... jak kształtowały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach w roku 2014

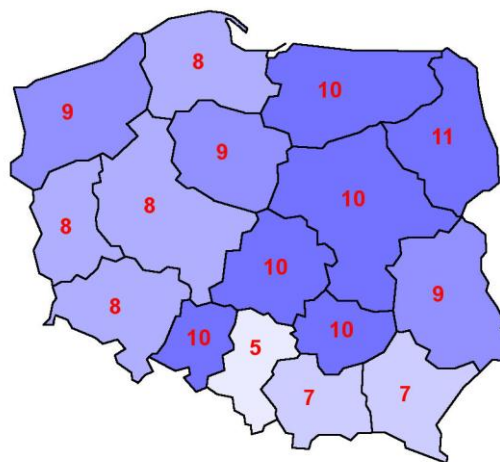
### WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



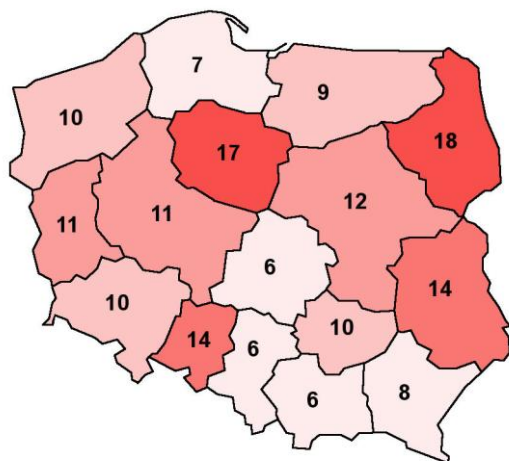
### WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



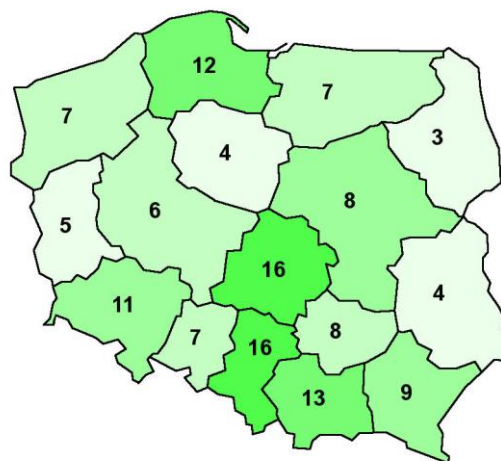
### CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



### GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

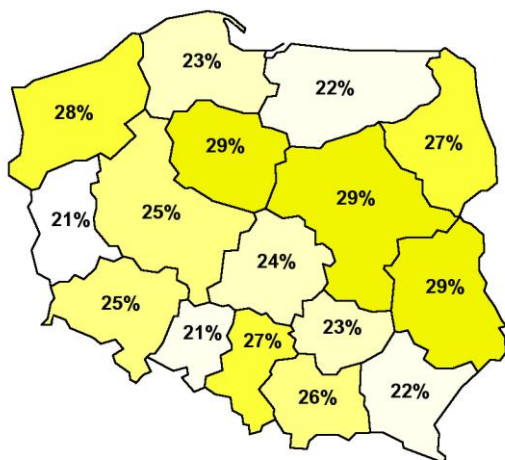
liczba wypadków na 100 km dróg publicznych



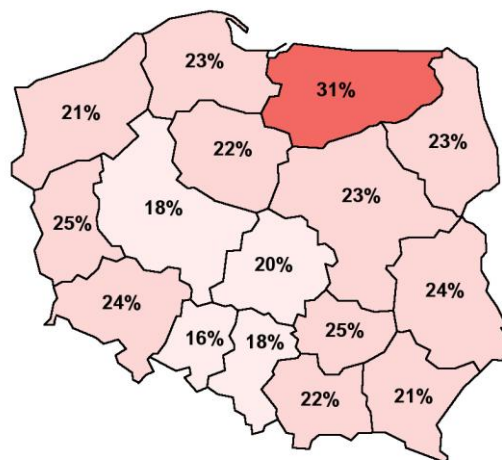


## Udział wypadków określonej kategorii

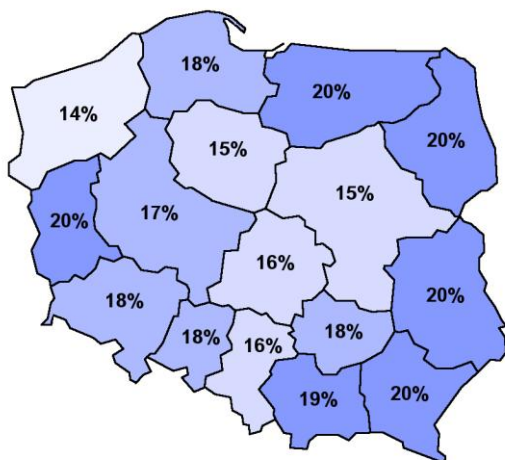
### Z PIESZYMI



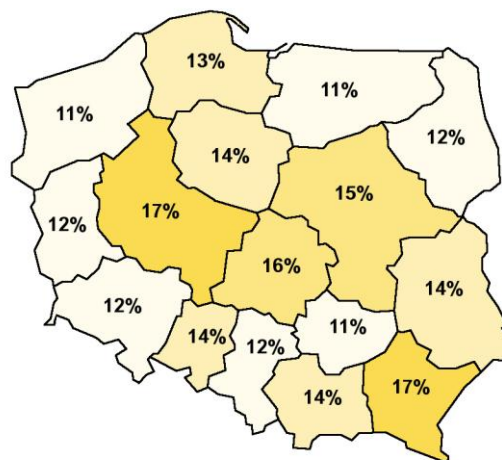
### W WYNIKU NADMIERNEJ PRĘDKOŚCI



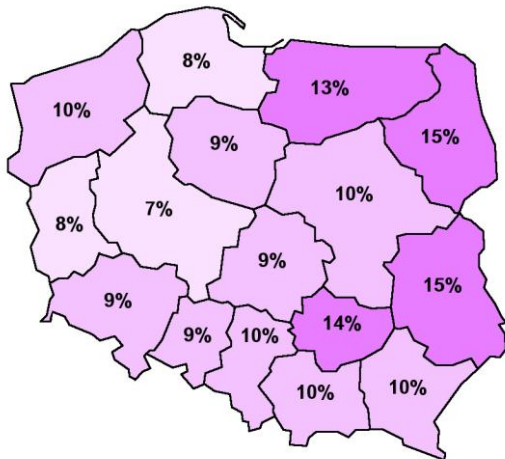
### SPOWODOWANYCH PRZEZ MŁODYCH KIEROWCÓW



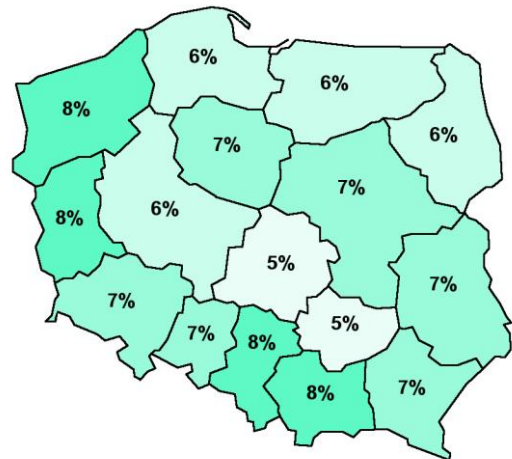
### Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW



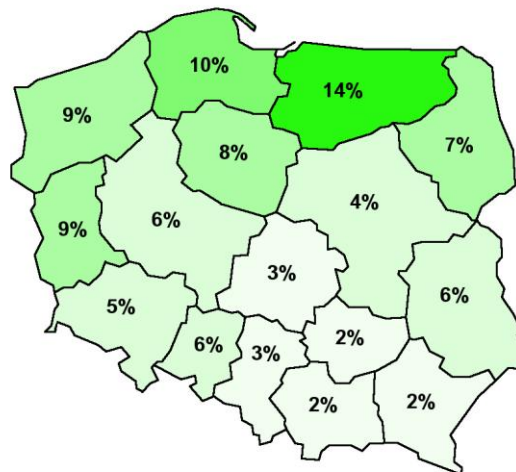
### Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH



### Z UDZIAŁEM MOTOCYKLISTÓW

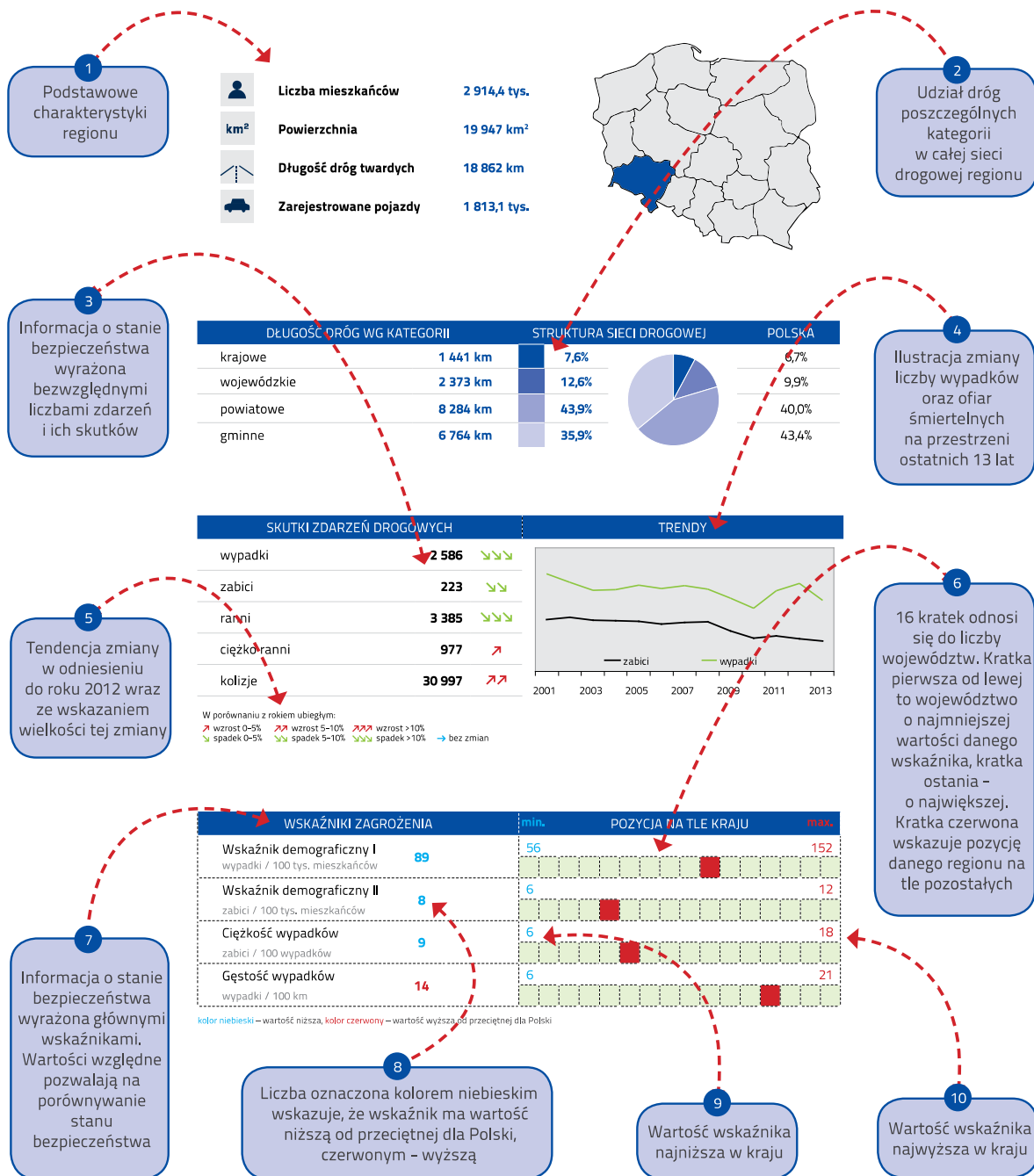


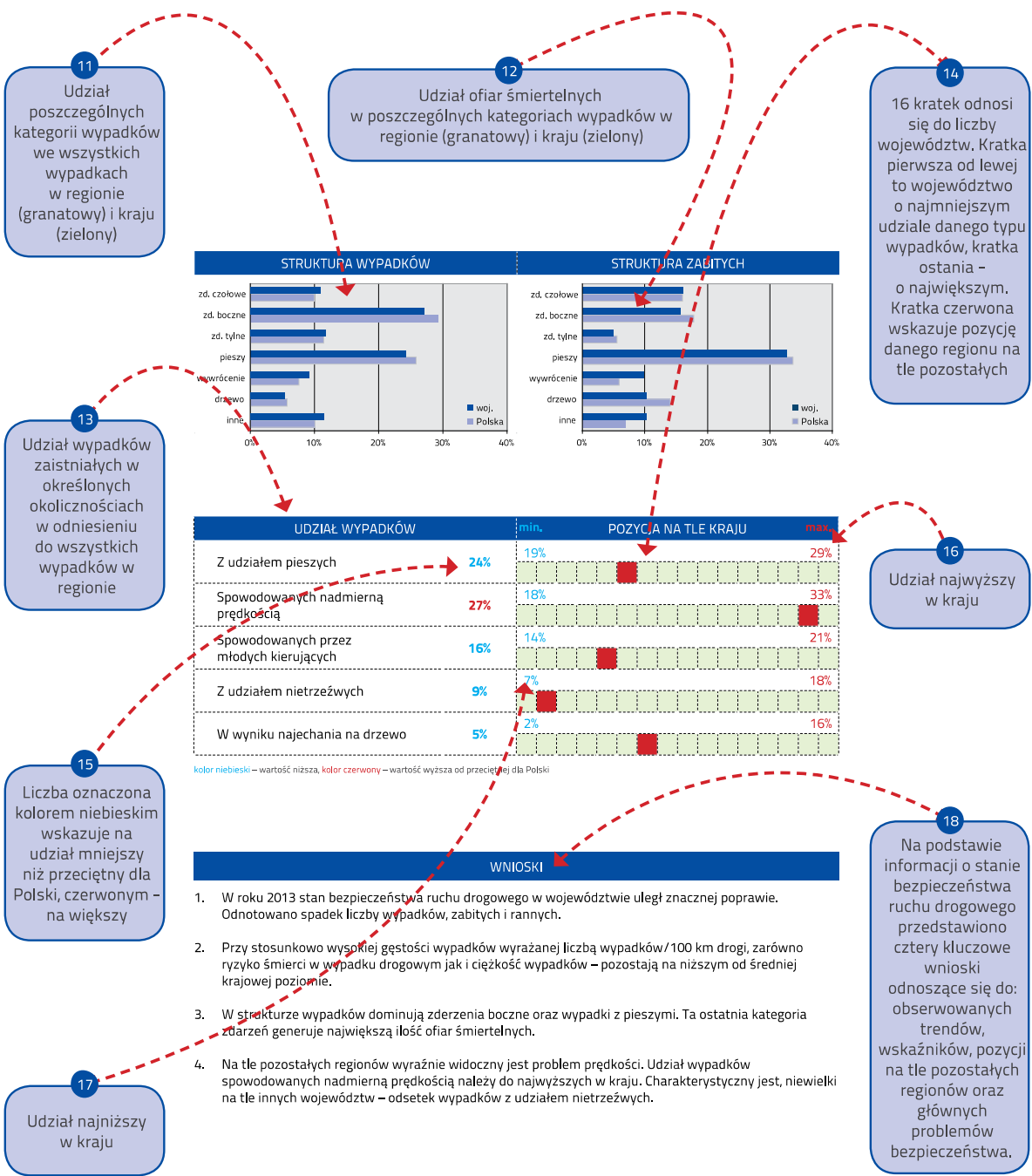
### W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO



# Analizy porównawcze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwach

## JAK ODCZYTAĆ INFORMACJE ?







# WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE



Liczba mieszkańców	2 908,5 tys.
Powierzchnia	19 947 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	23 430 km
Zarejestrowane pojazdy	1 879,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 407 km	6,0%	 POLSKA 4,6%	
wojewódzkie	2 420 km	10,3%		6,8%
powiatowe	8 430 km	36,0%		30,1%
gminne	11 174 km	47,7%		58,4%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	2 466			2004 2006 2008 2010 2012 2014
zabici	242			
ranni	3 154			
ciężko ranni	1 108			
kolizje	32 117			

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

- wzrost 0-5%

- wzrost 5-10%

- wzrost >10%

- spadek 0-5%

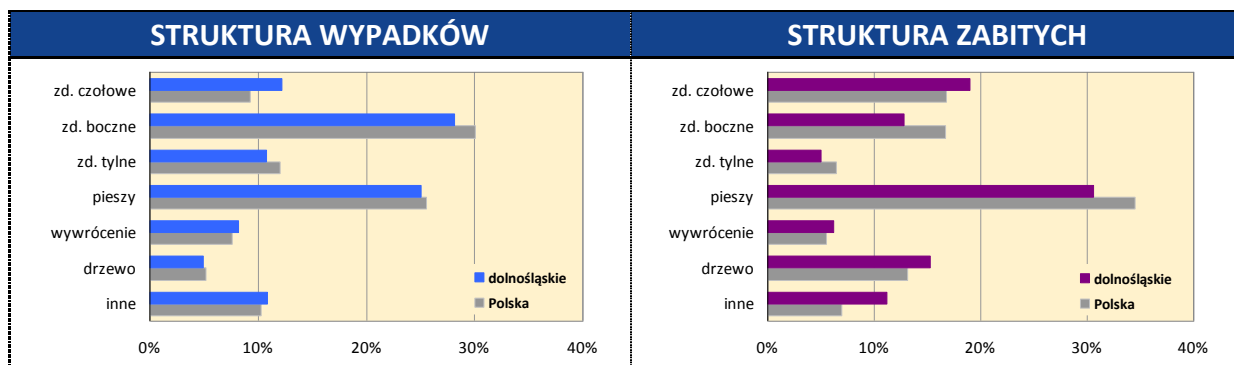
- spadek 5-10%

- spadek >10%

- bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych <b>25%</b>	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością <b>24%</b>	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców <b>18%</b>	14%		20%
Z udziałem rowerzystów <b>12%</b>	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych <b>9%</b>	7%		15%
Z udziałem motocyklistów <b>7%</b>	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo <b>5%</b>	2%		14%

- ### WNIOSKI
1. W roku 2014 stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie uległ pogorszeniu. Przy niewielkim spadku liczby wypadków i rannych, odnotowano bardzo wyraźny wzrost liczby zabitych i ciężko rannych.
  2. Region cechuje duża liczba wypadków/100 km drogi, a także wyższe od średniej krajowej wartości wskaźników: zabitych/100 wypadków oraz zabitych/100 tys. mieszkańców.
  3. W strukturze wypadków dominują zderzenia pojazdów oraz wypadki z pieszymi. Ta ostatnia kategoria zdarzeń generuje największą liczbę ofiar śmiertelnych.
  4. Na tle innych regionów wyraźnie widoczny jest problem nadmiernej prędkości, wypadków spowodowanych przez młodych kierowców oraz wypadków z udziałem motocyklistów. Odsetek zdarzeń wymienionych kategorii jest wyższy od średniej krajowej.



# WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 090,8 tys.
Powierzchnia	17 972 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	26 752 km
Zarejestrowane pojazdy	1 385,2 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 180 km	4,4%	
wojewódzkie	1 724 km	6,4%	
powiatowe	7 035 km	26,3%	
gminne	16 813 km	62,8%	

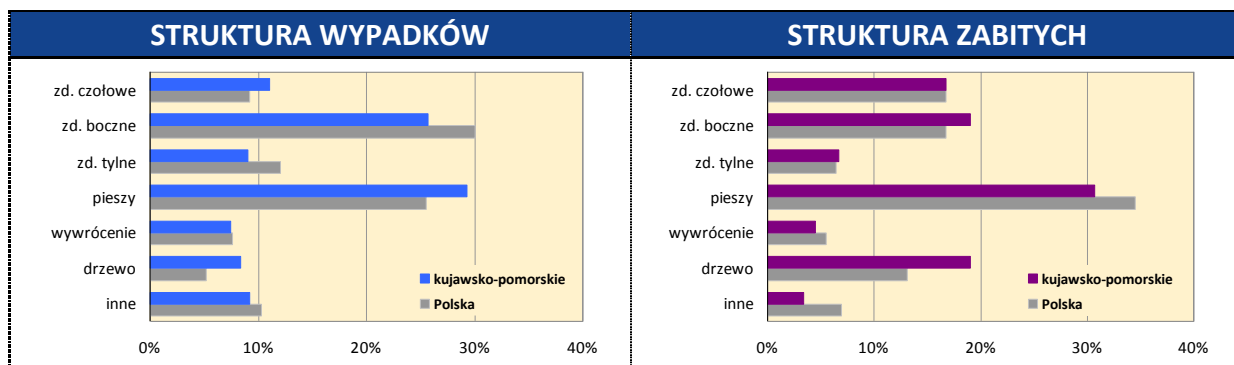
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	1 044			
zabici	179			
ranni	1 112			
ciężko ranni	458			
kolizje	22 163			

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

- wzrost 0-5%     
 - wzrost 5-10%     
 - wzrost >10%  
 - spadek 0-5%     
 - spadek 5-10%     
 - spadek >10%     
 - bez zmian.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	9		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	17		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	4		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	7%		15%
Z udziałem motocyklistów	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	2%		14%

- ### WNIOSKI
1. W roku 2014 odnotowano wyraźny spadek liczby wypadków i rannych. Jednocześnie zaobserwowano nieznaczny wzrost liczby ofiar ciężko rannych oraz utrzymanie się liczby ofiar śmiertelnych na poziomie z roku poprzedniego.
  2. Wskaźniki zagrożenia potwierdzają, iż nastąpił wzrost ciężkości wypadków. Przy najniższym w kraju ryzyku zaistnienia wypadku, ciężkość zdarzeń wyrażona liczbą zabitych/100 wypadków, osiąga wartość 17, co plasuje region na drugim miejscu pod względem ciężkości wypadków w kraju.
  3. W strukturze wypadków dominują wypadki z pieszymi oraz boczne zderzenia pojazdów.
  4. Zauważalny jest szereg problemów. Wśród najistotniejszych należy wskazać: wypadki z pieszymi oraz wypadki w wyniku najechania na drzewa. Ta ostatnia kategoria zdarzeń cechuje się wysoką ciężkością i generuje znacznie większy od średniej krajowej odsetek ofiar śmiertelnych.





# WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE



Liczba mieszkańców	2 151,8 tys.
Powierzchnia	25 122 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	34 262 km
Zarejestrowane pojazdy	1 475,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 077 km	3,1%	
wojewódzkie	2 218 km	6,5%	
powiatowe	10 626 km	31,0%	
gminne	20 342 km	59,4%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	<b>1 408</b>	↘↘		
zabici	<b>195</b>	↘↘↘		
ranni	<b>1 667</b>	↘↘		
ciężko ranni	<b>677</b>	↘↘↘		
kolizje	<b>17 261</b>	↘↘		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

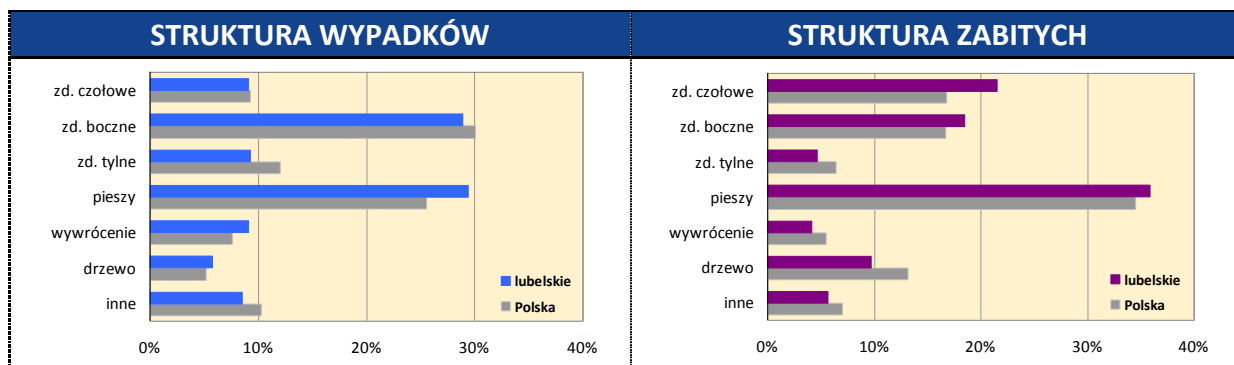
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	7%		15%
Z udziałem motocyklistów	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	2%		14%

- ### WNIOSKI
1. W roku 2014 nastąpiła wyraźna poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie. Odnotowano znaczny spadek liczby wypadków oraz ofiar wszystkich kategorii.
  2. Wskaźniki zagrożenia plasują region w gronie województw charakteryzujących się stosunkowo niedużym ryzykiem wypadku. Niestety towarzysząca wypadkom ciężkość jest znacznie wyższa od średniej krajowej.
  3. W strukturze wypadków dominują zderzenia pojazdów oraz wypadki z pieszymi.
  4. Występuje szereg problemów przekładających się na wysoki poziom zagrożenia. Region charakteryzuje najwyższy w kraju odsetek wypadków z pieszymi, które generują najwięcej ofiar śmiertelnych. Dodatkowym problemem, szczególnie zauważalnym na tle pozostałych województw, jest problem wypadków z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu.



# WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE



Liczba mieszkańców	1 023,3 tys.
Powierzchnia	13 988 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	14 975 km
Zarejestrowane pojazdy	668,6 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	911 km	<span style="color: red;">●</span> 6,1%	
wojewódzkie	1 594 km	<span style="color: blue;">●</span> 10,6%	
powiatowe	4 207 km	<span style="color: green;">●</span> 28,1%	
gminne	8 264 km	<span style="color: yellow;">●</span> 55,2%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	<b>717</b>	↘		
zabici	<b>81</b>	↘↘↘		
ranni	<b>957</b>	↘↘		
ciężko ranni	<b>379</b>	↘↘↘		
kolizje	<b>10 012</b>	↘		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

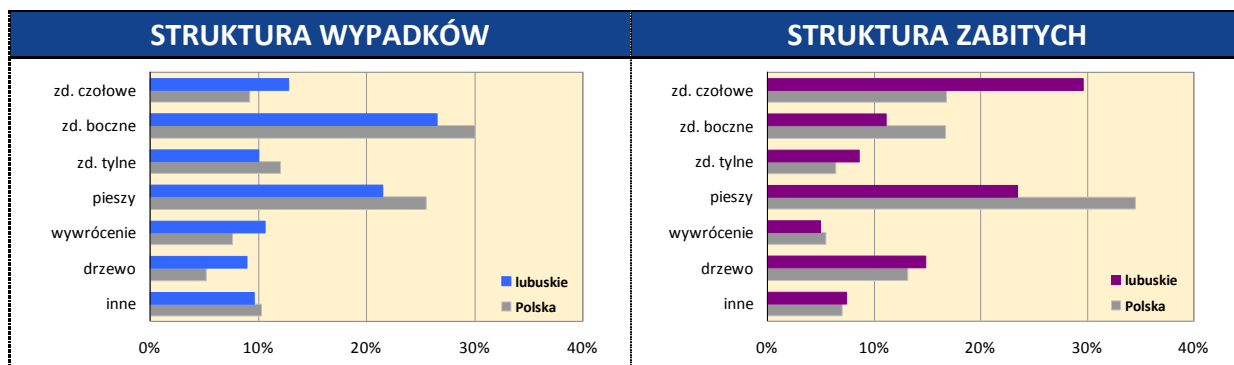
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych <b>21%</b>	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością <b>25%</b>	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców <b>20%</b>	14%		20%
Z udziałem rowerzystów <b>12%</b>	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych <b>8%</b>	7%		15%
Z udziałem motocyklistów <b>8%</b>	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo <b>9%</b>	2%		14%

- ### WNIOSKI
1. W 2014 r. nastąpiła poprawa stanu bezpieczeństwa na drogach województwa. Zaobserwowano spadek liczby wypadków oraz znacznie mniejszą liczbę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.
  2. Wskaźniki odnoszące się do ryzyka zaistnienia wypadku są niższe od średniej krajowej. Jednak wskaźnik liczby zabitych/100 wypadków wynosi 11 i plasuje region w gronie województw o wyższej niż przeciętna dla kraju ciężkości wypadków.
  3. W strukturze wypadków dominują wypadki z pieszymi oraz zderzenia pojazdów. Charakterystyczna jest bardzo wysoka ciężkość zderzeń czołowych, w wyniku których odnotowano znacznie wyższy niż średnio w kraju odsetek ofiar śmiertelnych.
  4. Występuje szereg problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego. W regionie odnotowano najwyższy w kraju odsetek wypadków z udziałem motocyklistów. Notuje się także większy od przeciętnej dla kraju odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością, a także zdarzeń spowodowanych przez młodych kierowców.



# WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE



Liczba mieszkańców	2 524,7 tys.
Powierzchnia	18 219 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	25 633 km
Zarejestrowane pojazdy	1 686,8 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 468 km	5,7%	
wojewódzkie	1 179 km	4,6%	
powiatowe	7 813 km	30,5%	
gminne	15 174 km	59,2%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	3 986			
zabici	256			
ranni	4 807			
ciężko ranni	1 291			
kolizje	22 774			

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

- wzrost 0-5%

- wzrost 5-10%

- wzrost >10%

- spadek 0-5%

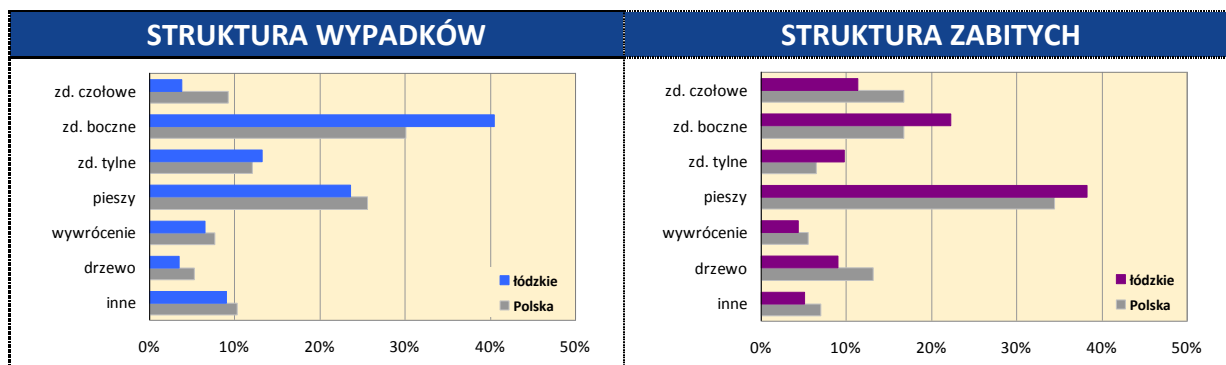
- spadek 5-10%

- spadek >10%

- bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych <b>24%</b>	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością <b>20%</b>	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców <b>16%</b>	14%		20%
Z udziałem rowerzystów <b>16%</b>	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych <b>9%</b>	7%		15%
Z udziałem motocyklistów <b>5%</b>	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo <b>3%</b>	2%		14%

### WNIOSKI

1. W 2014 r. stan bezpieczeństwa na drogach regionu nie uległ poprawie. Przy niewielkim spadku liczby zabitych odnotowano wzrost liczby wypadków i rannych oraz bardzo wyraźny wzrost liczby ciężko rannych.
2. Region charakteryzuje szczególnie duże ryzyko wypadków oraz śmierci w ich wyniku. Wskaźniki demograficzne są bardzo wysokie: wskaźnik liczby wypadków/100 tys. mieszkańców wynosi 159 i jest najwyższy w kraju. Ciężkość wypadków liczona liczbą zabitych/100 wypadków należy jednak do najniższych w kraju.
3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z pieszymi. Obie kategorie generują znacznie większy od średniej dla kraju odsetek ofiar śmiertelnych.
4. Problemem regionu są wypadki z niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego. Odnotowano wysoki odsetek wypadków z udziałem rowerzystów oraz wyższą niż średnio w kraju – ciężkość zdarzeń z udziałem pieszych. Znaczący jest także problem charakteryzujących się wysoką ciężkością zderzeń bocznych.



# WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 354,1 tys.
Powierzchnia	15 183 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	29 960 km
Zarejestrowane pojazdy	2 056,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 077 km	3,6%	
wojewódzkie	1 413 km	4,7%	
powiatowe	6 656 km	22,2%	
gminne	20 814 km	69,5%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	3 936			
zabici	234			
ranni	4 805			
ciężko ranni	1 318			
kolizje	25 906			

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

- wzrost 0-5%

- wzrost 5-10%

- wzrost >10%

- spadek 0-5%

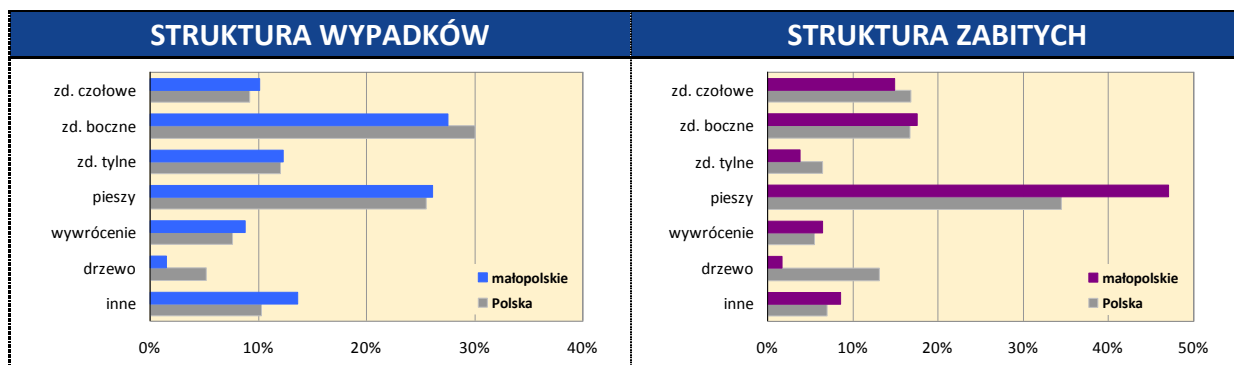
- spadek 5-10%

- spadek >10%

- bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	7%		15%
Z udziałem motocyklistów	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	2%		14%

- ### WNIOSKI
1. W 2014 r. odnotowano pogorszenie stanu bezpieczeństwa na drogach regionu. Nastąpił wzrost liczby wypadków oraz ofiar we wszystkich kategoriach.
  2. Region charakteryzuje się jednak bardzo niską ciężkością wypadków. Liczba zabitych/100 wypadków wynosząca 6 oraz liczba zabitych/100 tys. mieszkańców wynosząca 7 – stawiają województwo w gronie najbezpieczniejszych w całym kraju.
  3. W strukturze wypadków dominują zderzenia pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych. Ta ostatnia kategoria zdarzeń generuje niezwykle wysoki odsetek ofiar śmiertelnych.
  4. Problemem województwa jest liczba i ciężkość wypadków z udziałem pieszych. Stanowią oni blisko 50% wszystkich ofiar śmiertelnych. Widoczny jest także problem wypadków z udziałem motocyklistów – odsetek wypadków tej kategorii należy do najwyższych w kraju. Region cechuje najniższy odsetek wypadków z udziałem drzew.





# WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE



Liczba mieszkańców	5 301,7 tys.
Powierzchnia	35 558 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	54 045 km
Zarejestrowane pojazdy	3 819,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	2 457 km	4,5%	
wojewódzkie	2 993 km	5,5%	
powiatowe	15 068 km	27,9%	
gminne	33 529 km	62%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	4 385	↘		
zabici	518	↘↘		
ranni	5 211	↘↘		
ciężko ranni	1 205	↘↘		
kolizje	54 109	↗		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

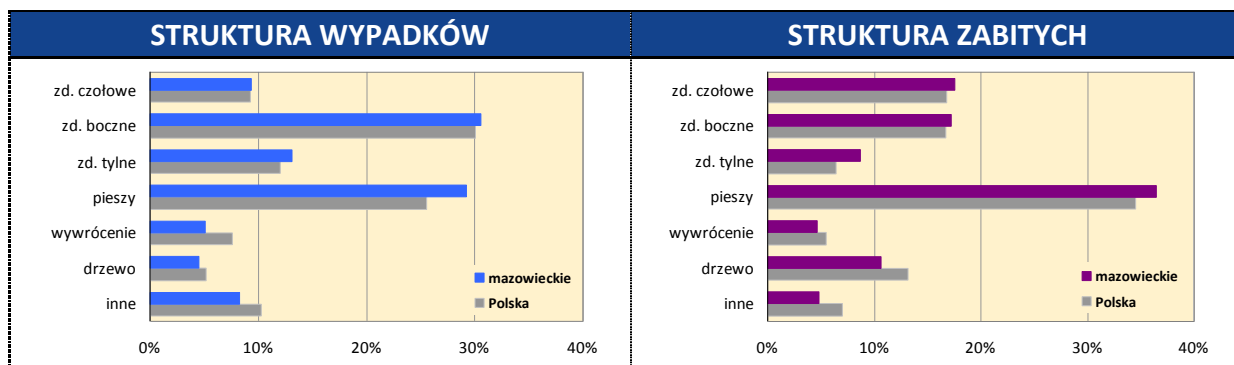
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	7%		15%
Z udziałem motocyklistów	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	2%		14%

- ### WNIOSKI
1. W 2014 r. odnotowano poprawę bezpieczeństwa na drogach regionu. Nastąpił spadek liczby wypadków oraz ofiar we wszystkich kategoriach.
  2. Wartości wskaźników zagrożenia odnoszące się do liczby ofiar śmiertelnych odnotowane w województwie potwierdzają, iż cechuje się ono wyższą niż średnia dla kraju ciężkością zdarzeń.
  3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz wypadki z udziałem pieszych. Ta ostatnia kategoria zdarzeń generuje najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych.
  4. Problemem województwa są wypadki z udziałem niechronionych uczestników ruchu. Poziom zagrożenia pieszych i rowerzystów znacznie przekracza średnie wartości odnotowywane w kraju. Zauważalny jest stosunkowo niski odsetek wypadków powodowanych przez młodych kierowców.



# WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE



Liczba mieszkańców	1 010,2 tys.
Powierzchnia	9 412 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	10 613 km
Zarejestrowane pojazdy	682,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	778 km	7,3%	
wojewódzkie	985 km	9,3%	
powiatowe	3 921 km	36,9%	
gminne	4 929 km	46,4%	
			POLSKA 6,7%
			9,9%
			40,0%
			43,4%

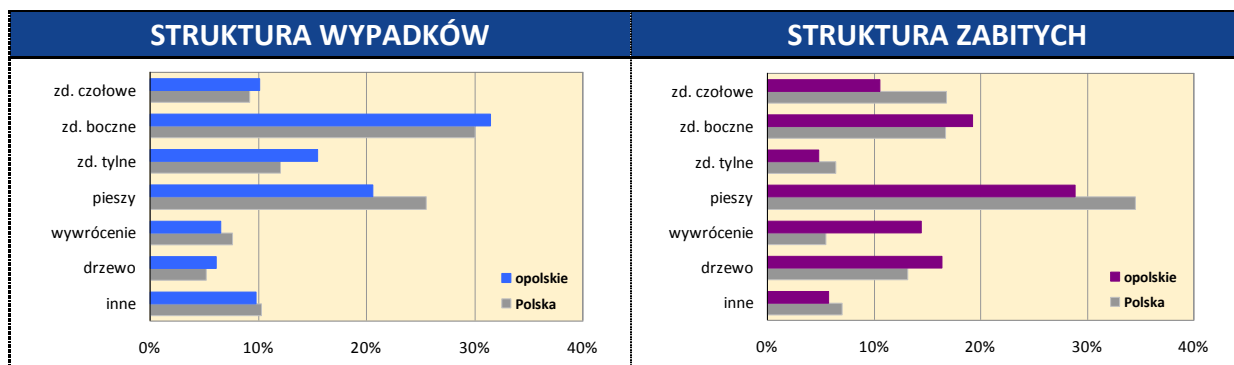
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY					
wypadki	<b>738</b>							
zabici	<b>104</b>							
ranni	<b>857</b>							
ciężko ranni	<b>179</b>							
kolizje	<b>7 580</b>							
			2004	2006	2008	2010	2012	2014

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

- wzrost 0-5%      - wzrost 5-10%      - wzrost >10%  
 - spadek 0-5%      - spadek 5-10%      - spadek >10%      - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych <b>21%</b>	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością <b>16%</b>	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców <b>18%</b>	14%		20%
Z udziałem rowerzystów <b>14%</b>	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych <b>9%</b>	7%		15%
Z udziałem motocyklistów <b>7%</b>	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo <b>6%</b>	2%		14%

WNIOSKI	
1.	W 2014 r. odnotowano pogorszenie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Podobnie jak w roku 2013 – nastąpił znaczny wzrost liczby zabitych w wypadkach drogowych. Odnotowano spadek liczby wypadków oraz pozostałych kategorii ofiar.
2.	Region charakteryzuje bardzo wysoka ciężkość wypadków. Wskaźniki: zabitych/100 tys. mieszkańców oraz zabitych/100 wypadków, należą do najwyższych w kraju.
3.	W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz wypadki z pieszymi.
4.	Problemem na tle pozostałych województw jest ciężkość zderzeń bocznych pojazdów oraz w wyniku wywrócenia pojazdu, a także wysoki udział i ciężkość wypadków w wyniku najechania na drzewo. Region charakteryzuje najniższy w kraju odsetek wypadków z pieszymi oraz odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością.



## WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE



Liczba mieszkańców	2 130,0 tys.
Powierzchnia	17 846 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	20 222 km
Zarejestrowane pojazdy	1 272,2 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	866 km	4,3%	
wojewódzkie	1 677 km	8,3%	
powiatowe	6 743 km	33,3%	
gminne	10 936 km	54,1%	
			POLSKA 6,7%
			9,9%
			40,0%
			43,4%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY					
wypadki	<b>1 751</b>							
zabici	<b>144</b>							
ranni	<b>2 184</b>							
ciężko ranni	<b>453</b>							
kolizje	<b>14 744</b>							
			2004	2006	2008	2010	2012	2014

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

- wzrost 0-5%

- wzrost 5-10%

- wzrost >10%

- spadek 0-5%

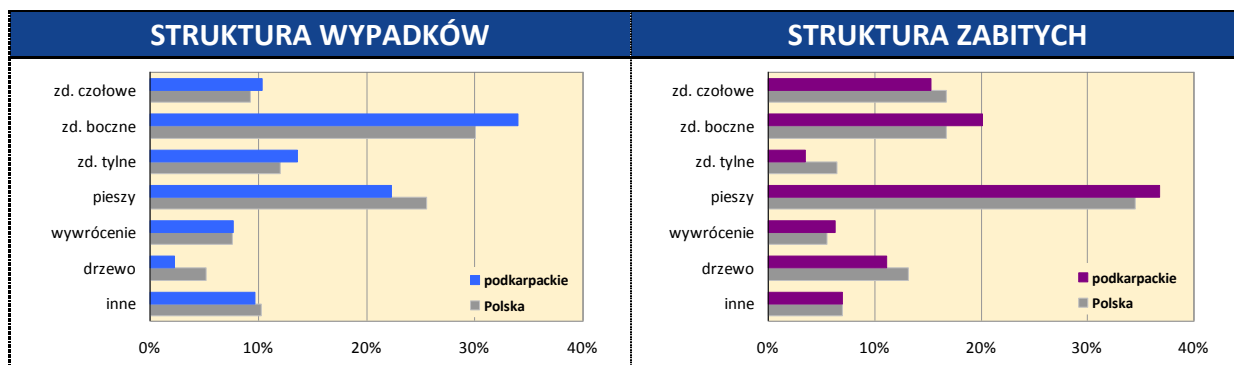
- spadek 5-10%

- spadek >10%

- bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych <b>22%</b>	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością <b>21%</b>	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców <b>20%</b>	14%		20%
Z udziałem rowerzystów <b>17%</b>	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych <b>10%</b>	7%		15%
Z udziałem motocyklistów <b>7%</b>	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo <b>2%</b>	2%		14%

- ### WNIOSKI
1. W roku 2014 odnotowano poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nastąpił spadek liczby wypadków oraz zabitych i rannych. Odnotowano niewielki wzrost liczby ofiar ciężko rannych.
  2. Na tle pozostałych województw region charakteryzuje się stosunkowo niską ciężkością zdarzeń. Wartość wskaźnika demograficznego określającego liczbę zabitych/100 tys. mieszkańców wyniosła 7 i należy do najniższych w kraju.
  3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz wypadki z pieszymi. Obie kategorie zdarzeń charakteryzują się wyższą ciężkością niż przeciętna dla kraju.
  4. Widoczny jest problem niechronionych uczestników ruchu. Obok pieszych, także rowerzyści stanowią grupę uczestników wypadków, których odsetek należy do najwyższych w kraju. Udział wypadków spowodowanych przez młodych kierowców jest bardzo wysoki i wynosi 20% wszystkich odnotowanych wypadków.



# WOJEWÓDZTWO PODLASKIE



Liczba mieszkańców	1 193,3 tys.
Powierzchnia	20 187 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	26 328 km
Zarejestrowane pojazdy	762,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	976 km	3,7%	
wojewódzkie	1 242 km	4,7%	
powiatowe	7 807 km	29,7%	
gminne	16 303 km	61,9%	

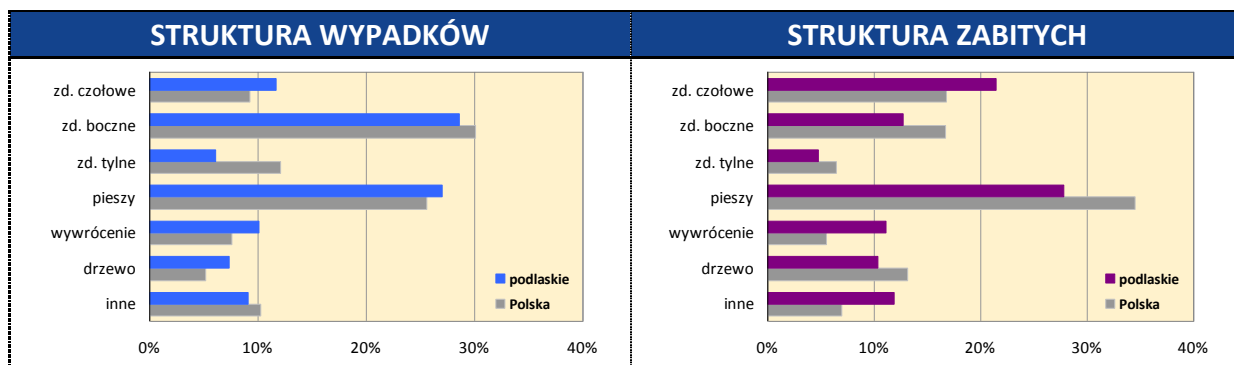
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	<b>692</b>	↘↘		
zabici	<b>126</b>	↘↘		
ranni	<b>793</b>	↘↘		
ciężko ranni	<b>429</b>	↘↘↘		
kolizje	<b>11 347</b>	↘↘		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych <b>27%</b>	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością <b>23%</b>	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców <b>20%</b>	14%		20%
Z udziałem rowerzystów <b>12%</b>	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych <b>15%</b>	7%		15%
Z udziałem motocyklistów <b>6%</b>	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo <b>7%</b>	2%		14%

- ### WNIOSKI
1. W 2014 r. odnotowano wyraźną poprawę bezpieczeństwa na drogach regionu. Nastąpił spadek liczby wypadków i ofiar wszystkich kategorii.
  2. Niestety, pomimo odnotowanego zmniejszenia liczby ofiar, ciężkość zdarzeń na drogach województwa jest niezwykle wysoka. Zarówno wskaźnik demograficzny określający liczbę zabitych/100 tys. mieszkańców, jak i wskaźnik określający liczbę zabitych/100 wypadków – są najwyższe w kraju. Ten ostatni dwukrotnie przewyższa średnią krajową.
  3. W strukturze wypadków dominują zderzenia pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych. Charakterystyczny jest znacznie wyższy niż średnio w kraju odsetek ofiar śmiertelnych w wyniku zderzeń czołowych oraz wywróceń pojazdów.
  4. W kategoriach głównych problemów, poza ogólną bardzo wysoką ciężkością zdarzeń, należy rozpatrywać najwyższy w kraju: odsetek wypadków spowodowanych przez młodych kierowców oraz odsetek zdarzeń z nietrzeźwymi.





# WOJEWÓDZTWO POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 290,1 tys.
Powierzchnia	18 310 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	23 439 km
Zarejestrowane pojazdy	1 427,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	906 km	3,9%	
wojewódzkie	1 797 km	7,7%	
powiatowe	5 861 km	25%	
gminne	14 875 km	63,5%	
			POLSKA 6,7%
			9,9%
			40,0%
			43,4%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY					
wypadki	<b>2 724</b>							
zabici	<b>181</b>							
ranni	<b>3 476</b>							
ciężko ranni	<b>475</b>							
kolizje	<b>19 128</b>							
			2004	2006	2008	2010	2012	2014

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

- wzrost 0-5%

- wzrost 5-10%

- wzrost >10%

- spadek 0-5%

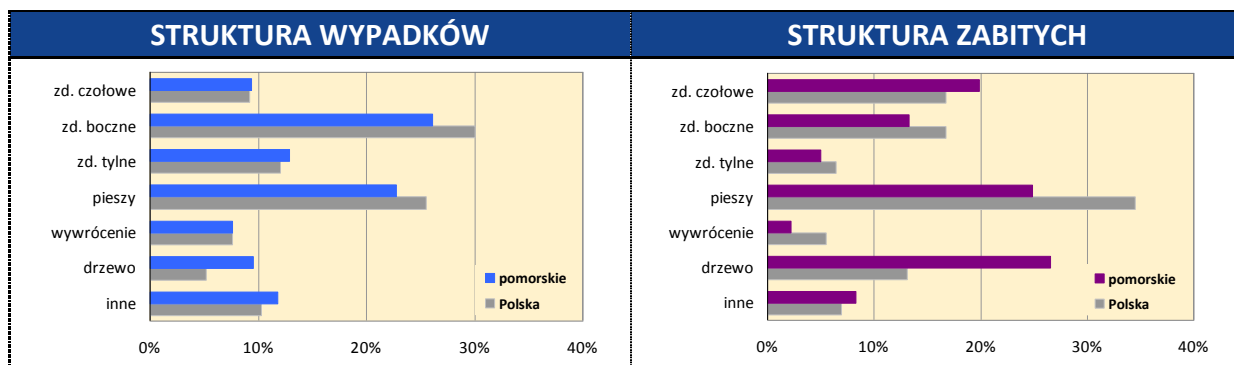
- spadek 5-10%

- spadek >10%

- bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	<b>23%</b>	21%	29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	<b>23%</b>	16%	31%
Spowodowanych przez młodych kierowców	<b>18%</b>	14%	20%
Z udziałem rowerzystów	<b>13%</b>	11%	17%
Z udziałem nietrzeźwych	<b>8%</b>	7%	15%
Z udziałem motocyklistów	<b>6%</b>	5%	8%
W wyniku najechania na drzewo	<b>10%</b>	2%	14%

- ### WNIOSKI
1. W 2014 r. nastąpiło pogorszenie stanu bezpieczeństwa na drogach regionu. Odnotowano wzrost liczby zdarzeń oraz ofiar we wszystkich kategoriach.
  2. W odniesieniu do innych województw region cechuje stosunkowo niewielka ciężkość zdarzeń drogowych. Pomimo wysokiego ryzyka wystąpienia wypadku, wskaźniki odnoszące się do liczby zabitych/100 tys. mieszkańców oraz liczby zabitych/100 wypadków są wyraźnie niższe niż średnia krajowa.
  3. W strukturze wypadków dominują zderzenia pojazdów oraz wypadki z pieszymi. Ciężkość zderzeń czołowych, a także wypadków w wyniku najechania na drzewo wyraźnie przekraczają średnią krajową.
  4. Jako główny problem województwa można uznać liczbę i ciężkość zdarzeń związanych z najechaniem na drzewo. W zestawieniu z nadmierną prędkością wypadki tej kategorii mają znaczny wpływ na ogólną ocenę bezpieczeństwa drogowego w regionie.



# WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE



Liczba mieszkańców	4 615,9 tys.
Powierzchnia	12 333 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	27 189 km
Zarejestrowane pojazdy	2 716,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 215 km	4,5%		
wojewódzkie	1 431 km	5,3%		
powiatowe	6 387 km	23,5%		
gminne	18 157 km	66,8%		
			POLSKA	6,7%
				9,9%
				40,0%
				43,4%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	4 360	↘		
zabici	249	↘↘		
ranni	5 324	↘		
ciężko ranni	1 274	↘↘		
kolizje	43 201	↘		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

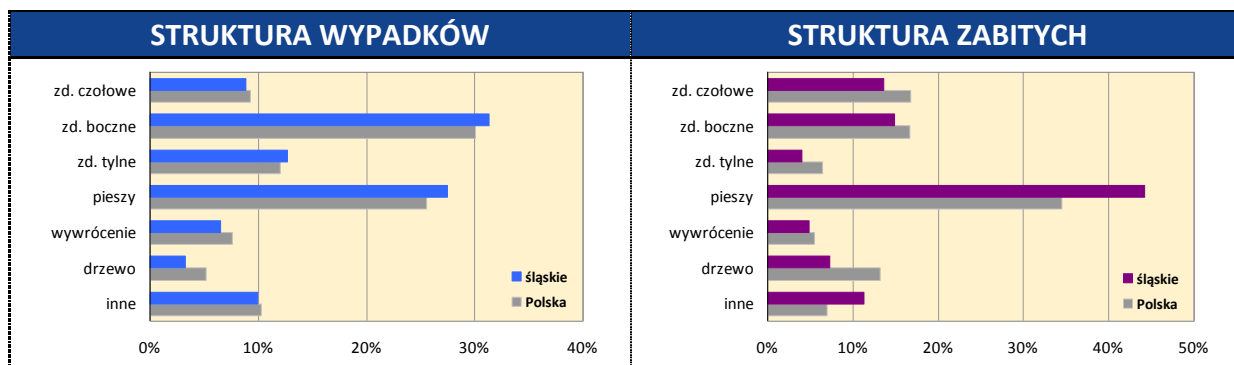
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	27%	21%	29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	18%	16%	31%
Spowodowanych przez młodych kierowców	16%	14%	20%
Z udziałem rowerzystów	12%	11%	17%
Z udziałem nietrzeźwych	10%	7%	15%
Z udziałem motocyklistów	8%	5%	8%
W wyniku najechania na drzewo	3%	2%	14%

- ### WNIOSKI
1. W roku 2014 nastąpiła poprawa bezpieczeństwa ruchu na drogach regionu. Odnotowano wyraźny spadek liczby zdarzeń oraz ofiar wszystkich kategorii.
  2. Region cechuje najwyższa koncentracja wypadków w przeliczeniu na 100 km sieci drogowej. Ciężkość zdarzeń jest jednak bardzo niska. Wskaźnik określający liczbę zabitych/100 tys. mieszkańców oraz liczbę zabitych/100 wypadków są najniższe w kraju.
  3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz wypadki z udziałem pieszych. Ta ostatnia kategoria generuje znacznie wyższy niż średnio w kraju odsetek ofiar śmiertelnych.
  4. Podstawowym problemem regionu jest duży odsetek wypadków z pieszymi (większy niż i tak wysoka średnia dla kraju) oraz ich rosnąca ciężkość, a także wysoki odsetek wypadków z udziałem motocyklistów. Zauważalny jest natomiast jeden z najniższych w kraju odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością.



## WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE



Liczba mieszkańców	1 274,0 tys.
Powierzchnia	11 711 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	16 583 km
Zarejestrowane pojazdy	834,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	754 km	4,5%	
wojewódzkie	1 088 km	6,6%	
powiatowe	6 184 km	37,3%	
gminne	8 556 km	51,6%	

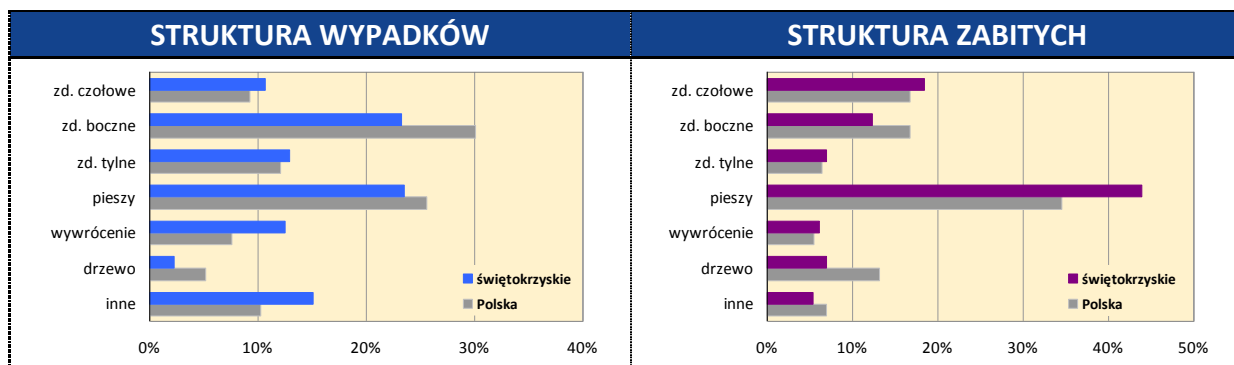
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	<b>1 308</b>			
zabici	<b>130</b>			
ranni	<b>1 621</b>			
ciężko ranni	<b>430</b>			
kolizje	<b>10 172</b>			

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych <b>23%</b>	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością <b>25%</b>	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców <b>18%</b>	14%		20%
Z udziałem rowerzystów <b>11%</b>	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych <b>14%</b>	7%		15%
Z udziałem motocyklistów <b>5%</b>	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo <b>2%</b>	2%		14%






WNIOSKI	
1.	W roku 2014 zaobserwowano poprawę bezpieczeństwa na drogach regionu. Nastąpił spadek liczby wypadków, ofiar śmiertelnych oraz rannych.
2.	Zagrożenie określone wskaźnikami pozostaje na podobnym poziomie jak w roku poprzednim. Ciężkość wypadków jest nieznacznie wyższa niż wartości średnio notowane w kraju.
3.	W strukturze wypadków dominują zdarzenia z pieszymi, które jednocześnie generują najwięcej ofiar śmiertelnych.
4.	W zestawieniu z pozostałymi województwami zaobserwowano bardzo wysoki odsetek wypadków związanych z nadmierną prędkością oraz z udziałem nietrzeźwych. Obie kategorie stawiają województwo w trójce najbardziej zagrożonych pod tym względem regionów kraju.


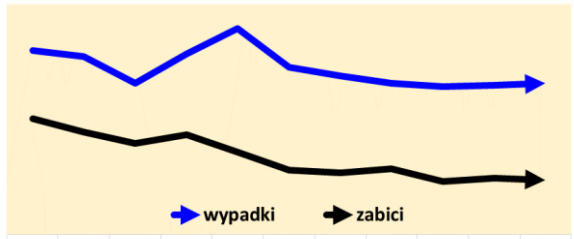






# WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE




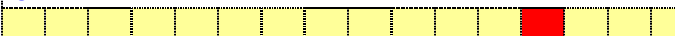


Liczba mieszkańców	1 450,7 tys.
Powierzchnia	24 173 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	22 553 km
Zarejestrowane pojazdy	842,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 327 km	 5,9%		
wojewódzkie	1 911 km	 8,5%		
powiatowe	8 468 km	 37,5%		
gminne	10 487 km	 46,5%		
			POLSKA	6,7%
				9,9%
				40,0%
				43,4%

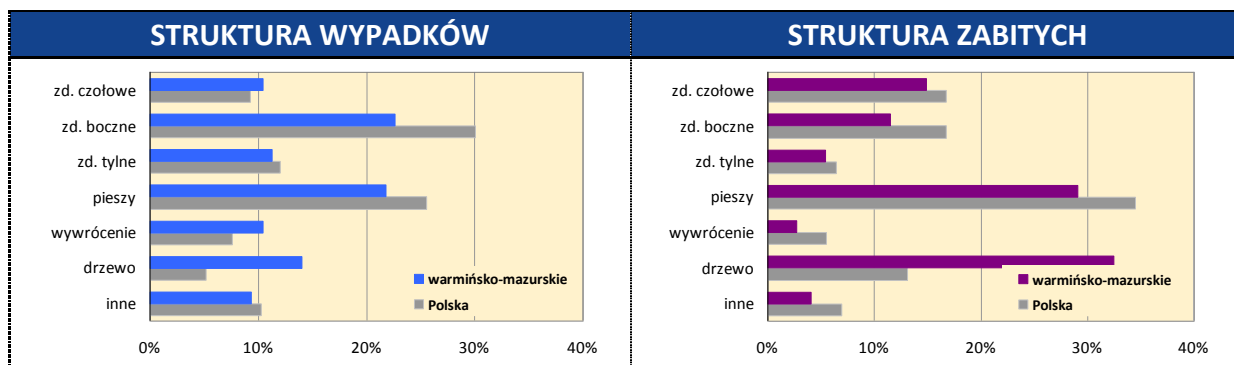
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	<b>1 645</b>			2004    2006    2008    2010    2012    2014
zabici	<b>148</b>			
ranni	<b>2 052</b>			
ciężko ranni	<b>570</b>			
kolizje	<b>13 922</b>			

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

-  - wzrost 0-5%
-   - wzrost 5-10%
-    - wzrost >10%
-  - spadek 0-5%
-   - spadek 5-10%
-    - spadek >10%
-  - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych <b>22%</b>	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością <b>31%</b>	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców <b>20%</b>	14%		20%
Z udziałem rowerzystów <b>11%</b>	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych <b>13%</b>	7%		15%
Z udziałem motocyklistów <b>6%</b>	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo <b>14%</b>	2%		14%

### WNIOSKI

1. W roku 2014 stan bezpieczeństwa na drogach województwa uległ nieznacznej poprawie. Odnotowano niewielki spadek liczby zabitych i ciężko rannych przy równoległym wzroście liczby wypadków i rannych. Widoczne jest wyraźne wyhamowanie dynamicznego trendu spadkowego liczby zabitych – obserwowanego w latach 2004 – 2012.
2. Podobnie jak w roku poprzednim wskaźniki demograficzne określające ryzyko zaistnienia wypadku oraz ofiary śmiertelnej plasują województwo w grupie szczególnie zagrożonych.
3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z pieszymi. Charakterystyczny i wyjątkowo widoczny na tle pozostałych województw jest odsetek wypadków w wyniku najechania na drzewo, a także bardzo wysoki udział wypadków z nietrzeźwymi i młodymi kierowcami.
4. Niepokojący jest fakt, iż nadal co trzecia ofiara śmiertelna ginie w wypadkach w wyniku najechania na drzewo.





# WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 462,2 tys.
Powierzchnia	29 826 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	40 288 km
Zarejestrowane pojazdy	2 523,4 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 753 km	4,4%	
wojewódzkie	2 701 km	6,7%	
powiatowe	12 351 km	30,7%	
gminne	23 484 km	58,3%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	2 392	↘↘		
zabici	268	↘↘		
ranni	2 808	↘↘↘		
ciężko ranni	927	↗↗↗		
kolizje	28 660	↘↘		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

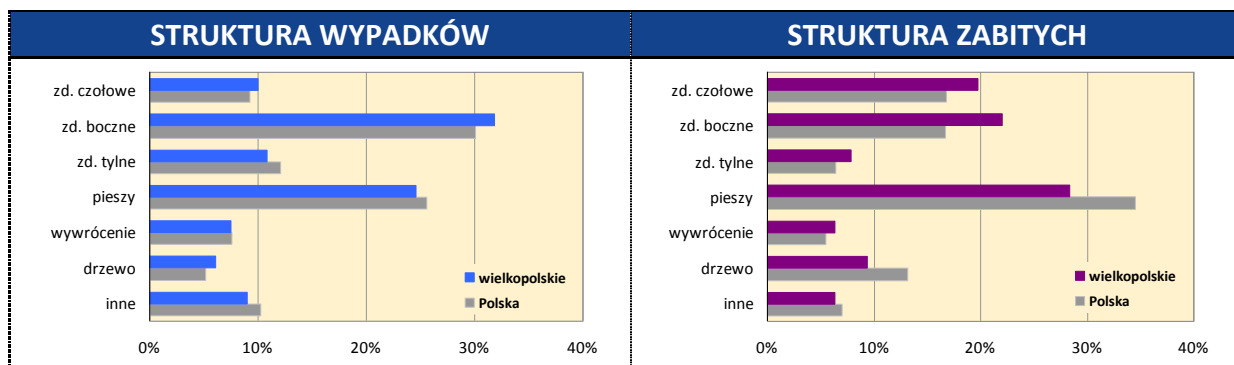
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych <b>25%</b>	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością <b>18%</b>	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców <b>17%</b>	14%		20%
Z udziałem rowerzystów <b>17%</b>	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych <b>7%</b>	7%		15%
Z udziałem motocyklistów <b>6%</b>	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo <b>6%</b>	2%		14%

- ### WNIOSKI
1. W roku 2014 zaobserwowano poprawę bezpieczeństwa na drogach województwa. Odnotowano wyraźny spadek liczby wypadków oraz ofiar zabitych i rannych.
  2. Stan bezpieczeństwa opisywany wskaźnikami demograficznymi: liczba wypadków oraz liczba zabitych/100 tys. mieszkańców, plasuje województwo w gronie regionów o niższym zagrożeniu.
  3. Struktura wypadków nie dobiega od średniej obserwowanej w kraju. Dominują wypadki z udziałem pieszych oraz zderzenia boczne pojazdów. Te ostatnie cechuje zauważalnie wyższa ciężkość.
  4. Poza problemem bezpieczeństwa związanym z liczbą i ciężkością zderzeń pojazdów, zauważalny jest problem zagrożenia rowerzystów: odnotowano najwyższy w kraju odsetek wypadków z udziałem tej grupy uczestników ruchu. Należy podkreślić najniższy w kraju procent wypadków z udziałem nietrzeźwych.



# WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE



Liczba mieszkańców	1 721,4 tys.
Powierzchnia	22 892 km <sup>2</sup>
Długość dróg publicznych	19 699 km
Zarejestrowane pojazdy	1 023,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 146 km	5,8%	
wojewódzkie	2 109 km	10,7%	
powiatowe	7 717 km	39,2%	
gminne	8 727 km	44,3%	

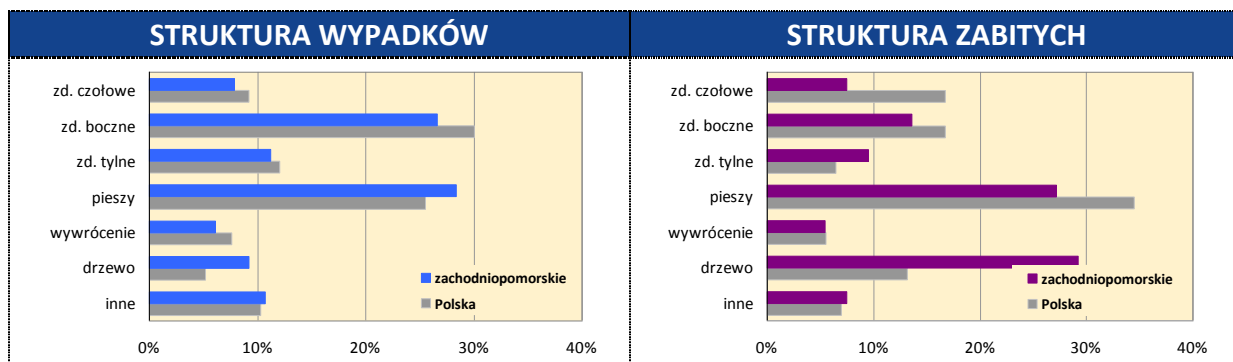
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	1 418	↘↘		
zabici	147	↘↘		
ranni	1 717	↘↘		
ciężko ranni	523	↗↗↗		
kolizje	14 932	↗↗		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	50		159
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych <b>28%</b>	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością <b>21%</b>	16%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców <b>14%</b>	14%		20%
Z udziałem rowerzystów <b>11%</b>	11%		17%
Z udziałem nietrzeźwych <b>10%</b>	7%		15%
Z udziałem motocyklistów <b>8%</b>	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo <b>9%</b>	2%		14%

- ### WNIOSKI
1. W roku 2014 zaobserwowano poprawę bezpieczeństwa na drogach województwa. Nastąpił spadek liczby wypadków oraz ofiar zabitych i rannych.
  2. Przyjęte na potrzeby oceny wskaźniki plasują region w gronie województw o średnim poziomie zagrożenia. Zaobserwowano jedynie nieznacznie wyższą niż średnio w kraju ciężkość wypadków drogowych.
  3. Struktura wypadków nie odbiega znacząco od średniej obserwowanej w kraju. Należy jednak podkreślić znacznie wyższe od przeciętnego - udział i ciężkość zdarzeń w wyniku najechania na drzewo.
  4. W kategoriach problemu należy rozpatrywać wymienione zdarzenia z udziałem drzew, a także wysoki odsetek wypadków, w których uczestniczyli piesi i motocykliści. Należy podkreślić najniższy na tle pozostałych województw odsetek wypadków z udziałem rowerzystów oraz powodowanych przez młodych kierowców.

# Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego

W 2014 roku na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wznowiony został ogólnopolski monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego. Monitoring objął: pomiary prędkości pojazdów (w tym określenie udziału pojazdów poruszających się w tzw. odstępach niebezpiecznych<sup>4</sup>), poziom stosowania pasów bezpieczeństwa, urządzeń zabezpieczających dzieci, kasków ochronnych oraz stopień korzystania z telefonów komórkowych w trakcie kierowania pojazdem. Badania prowadzone były we wszystkich województwach i objęły lokalizacje zarówno w terenie zabudowanym, jak i niezabudowanym oraz kategorie dróg – od autostrad po drogi powiatowe.

## Prędkość pojazdów w Polsce w 2014 r.

### Organizacja i zakres badań

Badania prędkości pojazdów w 2014 roku prowadzono w wybranych 94 punktach pomiarowych rozmieszczonych na drogach różnej kategorii na terenie całej Polski. Badaniem objęto drogi krajowe, w tym autostrady i drogi ekspresowe, a także drogi wojewódzkie i powiatowe na obszarze zabudowanym i niezabudowanym. Pomiary były prowadzone w każdym z punktów przez 24 godziny, co pozwoliło na zgromadzenie próby blisko 900 000 pojazdów. Pomiary prowadzono przy zastosowaniu nieinwazyjnych automatycznych urządzeń pomiarowych rejestrujących ruch w trybie „pojazd za pojazdem”.

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

### Prędkość średnia pojazdów

Ze zgromadzonych danych wynika, że w 2014 roku średnia prędkość pojazdów wynosiła odpowiednio:

- /// na autostradach (gdzie zlokalizowano 3 punkty pomiarowe) – 113 km/h;
- /// na drogach ekspresowych (3 punkty) – 104 km/h;
- /// na drogach poza obszarem zabudowanym:
  - krajowych (16 punktów) – 81 km/h;
  - wojewódzkich (16 punktów) – 82 km/h;
  - powiatowych ( 8 punktów) – 69 km/h;
- /// na obszarze zabudowanym na drogach z dopuszczalną prędkością 50 km/h w dzień oraz 60 km/h w nocy:
  - dwujezdniowe ulice w stolicach województw: 56 km/h w dzień i 66 km/h w nocy,
  - jednojezdniowe ulice w stolicach województw: 49 km/h w dzień i 58 km/h w nocy;
  - przejścia dróg krajowych przez wsie i małe miasta: 56 km/h w dzień i 66 km/h w nocy;
  - przejścia dróg wojewódzkich przez miasta powiatowe: 57 km/h w dzień i 62 km/h w nocy;
  - przejścia dróg powiatowych przez wsie i małe miasta: 55 km/h w dzień i 55 km/h w nocy.

### Przekroczenia dopuszczalnej prędkości pojazdów

Na podstawie przeprowadzonych badań można stwierdzić, że w roku 2014 kierowcy jadący samochodami w Polsce przekraczali dopuszczalne limity prędkości w 57% przypadków.

<sup>4</sup> powodujących możliwość najechania na tył pojazdu poprzednika przy nagłym jego hamowaniu

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

- // na autostradach z limitem 140 km/h – 50% (w tym 26,9% o ponad 10 km/h);
- // na drogach ekspresowych z limitem 120 km/h – 49,7% (24,5% o ponad 10 km/h);
- // na drogach poza obszarem zabudowanym z limitem 90 km/h:
  - krajowych – 42,1% (22,7% o ponad 10 km/h),
  - wojewódzkich – 40,5% (22,1% o ponad 10 km/h),
  - powiatowych – 14,7% (5,9% o ponad 10 km/h);
- // na drogach na obszarze zabudowanym z limitem 50 km/h w dzień oraz 60 km/h w nocy:
  - dwujezdniowe ulice w stolicach województw: 71,9% (40,4% o ponad 10 km/h),
  - jednojezdniowe ulice w stolicach województw: 45% (21,7% o ponad 10 km/h),
  - przejścia dróg krajowych przez wsie i małe miasta: 70,8% (33,9% o ponad 10 km/h),
  - przejścia dróg wojewódzkich przez miasta powiatowe: 70,6% (35,3% o ponad 10 km/h),
  - przejścia dróg powiatowych przez wsie i małe miasta: 62,1% (36,3% o ponad 10 km/h).

### **Jazda z niebezpiecznymi odstępami**

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

- // na autostradach – 16,8%;
- // na drogach ekspresowych – 13,7%;
- // na drogach poza obszarem zabudowanym:
  - krajowych – 21,1%,
  - wojewódzkich – 10,5%,
  - powiatowych – 8,8%;
- // na drogach na obszarze zabudowanym:
  - dwujezdniowe ulice w stolicach województw – 25,6%,
  - jednojezdniowe ulice w stolicach województw – 19,3%,
  - przejścia dróg krajowych przez wsie i małe miasta – 20,6%,
  - przejścia dróg wojewódzkich przez miasta powiatowe – 11,7%,
  - przejścia dróg powiatowych przez wsie i małe miasta – 9,5%.

### **Porównanie do poprzednich sesji**

Przeprowadzone w 2014 roku badania prędkości są pierwszymi od ponad 5 lat realizowanymi na tak dużą skalę, przeprowadzanymi zgodnie z nowo opracowaną metodologią pomiarów. W 2013 roku podczas badań pilotażowych wykonywanych w ramach opracowania nowych wytycznych zebrano dane dla 23 punktów, co stanowi niespełna 25% obecnej liczby punktów. Stosunek wielkości prób jest podobny.

### **Ze względu na inne warunki przeprowadzania badań w latach 2013 i 2014 nie można dokonywać bezpośredniego porównania wyników.**

W 2014 roku badaniami prędkości objęto cztery razy więcej punktów pomiarowych niż w roku ubiegłym, co wpłynęło na zróżnicowanie punktów pomiarowych pod względem ich charakterystyki. W efekcie próba badawcza nie jest jednolita w stosunku do roku 2013, co wpływa na możliwość porównywania bezpośredniego wskaźników ogólnych prezentowanych w niniejszym raporcie.

Na podstawie porównań punkt do punktu można zaryzykować stwierdzenie, iż średnia prędkość w poszczególnych punktach pomiarowych spadła wraz z jednoczesnym spadkiem udziału kierowców przekraczających prędkość oraz wzrostem udziału kierowców poruszających się z niebezpiecznymi odstępami.

## Stosowanie pasów bezpieczeństwa w Polsce w 2014 r.

W 2014 roku w 16 województwach w 86 punktach pomiarowych przeprowadzono badania mające na celu między innymi zebranie danych o stosowaniu pasów bezpieczeństwa przez kierowców i pasażerów pojazdów osobowych, dostawczych i ciężarowych. Zastosowano metodę obserwacji z zewnątrz. W każdym województwie wykonano pomiary na drogach różnych kategorii (krajowych, autostradach (A), ekspresowych (S), wojewódzkich, powiatowych), w obszarach zabudowanych i poza obszarami zabudowanymi oraz w miastach wojewódzkich. Ogółem zebrano dane dotyczące 100 105 pojazdów oraz 132 188 użytkowników pojazdów.

Uzyskano następujące wyniki:

/// **Wskaźnik używania pasów w samochodach osobowych w 2014 roku, biorąc pod uwagę pracę przewozową dla różnych rodzajów dróg jako czynnika wagowego, wyniósł 90% (bez uwzględnienia czynnika wagowego – 92%).**

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

- **Pasy bezpieczeństwa stosowało 93% kierowców, 94% pasażerów z przodu oraz 71% pasażerów z tyłu.**
- Nieco częściej pasy stosowały kobiety niż mężczyźni (94% w porównaniu do 92%).
- **Najczęściej pasy zapinały osoby w wieku 25-60 lat, najrzadziej zapięte były dzieci w wieku 0-17 lat.**
- **Zdecydowanie najczęściej pasy bezpieczeństwa stosowali kierowcy i pasażerowie samochodów osobowych na drogach o podwyższonym standardzie, a więc na drogach ekspresowych (prawie 100%) i autostradach. Na drogach krajowych i w stolicach województw pasy stosowano dużo częściej niż na drogach powiatowych (93% w porównaniu do 86%). Nie zanotowano istotnych różnic pomiędzy obszarem zabudowanym i niezabudowanym.**

/// **Porównanie stosowania pasów w samochodach osobowych w poszczególnych regionach Polski wskazuje na różnice sięgające nawet 15 punktów procentowych.** Najwyższy wskaźnik stosowania pasów zanotowano w województwach: lubuskim, łódzkim, opolskim i warmińsko-mazurskim (98%). Najniższy wskaźnik zanotowano w województwach: lubelskim (83%), podkarpackim (86%) oraz podlaskim (87%). **Nieco lepsze wskaźniki stosowania pasów zanotowano w stolicach województw.** Pasy najczęściej zapinali mieszkańcy Olsztyna, Zielonej Góry, Łodzi i Opola (98%), a najrzadziej Lublina (86%) oraz Rzeszowa (87%).

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

- Samochody dostawcze – 78% (wskaźnik obliczony z uwzględnieniem pracy przewozowej dla różnych rodzajów dróg jako czynnika wagowego),
- Samochody ciężarowe – 72% (wskaźnik obliczony z uwzględnieniem pracy przewozowej dla różnych rodzajów dróg jako czynnika wagowego).

/// Stwierdzono wzrost stosowania pasów bezpieczeństwa w Polsce we wszystkich kategoriach pojazdów. Przy uwzględnieniu czynnika wagowego w samochodach osobowych zanotowano wzrost stosowania pasów o 10% w stosunku do pomiarów z 2013 roku i o 16% w stosunku do pomiarów z 2008 roku.

## Stosowanie urządzeń zabezpieczających dzieci w Polsce w 2014 r.

W 16 województwach, w 86 punktach pomiarowych, przeprowadzono badania mające na celu między innymi zebranie danych o stosowaniu przez kierujących samochodami osobowymi urządzeń zabezpieczających dzieci w wieku 0-12 lat. Badania wykonano metodą obserwacji z zewnątrz. W każdym województwie wykonano pomiary na drogach różnych kategorii (krajowych, autostradach (A), ekspresowych (S), wojewódzkich, powiatowych), w obszarach zabudowanych i poza obszarami zabudowanymi oraz w miastach wojewódzkich. Ogółem zebrano dane o 2 579 dzieciach w wieku 0-12 lat.

Uzyskano następujące wyniki:

- Wskaźnik stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci w samochodach osobowych w 2014 roku wyniósł 89%.**
- Wraz z wiekiem dzieci spada odsetek stosowania urządzeń zabezpieczających.** Był on najwyższy w grupie dzieci w wieku do 3 lat i wyniósł 95%, wśród dzieci w wieku 4-7 lat – 92% i w grupie dużych dzieci w wieku 8-12 lat – 86%.
- Z analizy zebranych danych wynika, że nie ma różnicy w stosowaniu urządzeń zabezpieczających dzieci w wieku 0-12 lat w samochodach osobowych ze względu na miejsce w pojeździe.** Zarówno na przednim siedzeniu, jak i z tyłu pojazdu 89% dzieci było przewożonych w urządzeniach zabezpieczających.
- Stosowanie urządzeń zabezpieczających dzieci, podobnie jak stosowanie pasów, wzrasta wraz z kategorią drogi.** Najmniej dzieci jest przewożonych w fotelikach na drogach powiatowych (80%), a najwięcej na drogach ekspresowych (100%) i autostradach (96%).
- Urządzenia zabezpieczające dzieci są częściej stosowane na drogach w obszarach zabudowanych,** na których 92% badanych było przewożonych w urządzeniach zabezpieczających. Na drogach poza obszarami zabudowanymi wskaźnik ten wyniósł 86%.
- Wskaźnik stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci w miastach wojewódzkich z roku na rok wzrasta.** W porównaniu do ostatnich badań z 2013 roku, poziom stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci poprawił się o 6% (wzrósł do 94% w roku 2014).
- Analiza danych dla województw wykazała, że najczęściej urządzenia zabezpieczające dzieci były stosowane w województwie zachodniopomorskim (100%), a najrzadziej w województwie śląskim (79%).**
- W miastach wojewódzkich zarejestrowano bardzo wysoki poziom stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci do 12. roku życia.** W Katowicach, Szczecinie i Olsztynie wyniósł on 100%, a najniższy był w Białymstoku – 84%. Średnia stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci w miastach wojewódzkich wyniosła 94%.



## **Stosowanie kasków ochronnych przez użytkowników motocykli, motorowerów i rowerów w Polsce w 2014 r.**

Badanie przeprowadzono w 86 punktach pomiarowych w całej Polsce na trzech grupach użytkowników dróg: motocyklistach, motorowerzystach i rowerzystach.

Badanie wykazało, że w 99 procentach obligowani ustawą Prawo o Ruchu Drogowym motocykliści (99% kierujących i 97% pasażerów motocykli) oraz w 96 procentach motorowerzyści - stosują kaski ochronne. Niestety jedynie 12 procent rowerzystów (w tym 12% kierujących i 40% pasażerów rowerów) stosuje kaski ochronne.

Dużą dysproporcję w stosowaniu kasków zaobserwowano między najmłodszą i najstarszą grupą wiekową rowerzystów. O ile co piąty rowerzysta w wieku do 17 lat (20%) stosował kask ochronny, o tyle w grupie osób powyżej 60 roku życia czynił to już jedynie co dwudziesty (5%). Choć stosowanie kasku ochronnego na rowerze nie jest nakazane przez polskie prawo, porównując dane dla Polski w latach 2013 i 2014 dostrzega się korzystną zmianę: liczba rowerzystów stosujących kaski ochronne w ciągu roku wzrosła o 3%.

## **Korzystanie z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami w Polsce w 2014 r.**

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

Ogółem zebrano dane dotyczące 102 096 kierujących pojazdami (w tym 82 898 samochodami osobowymi).

Wskaźnik korzystania z telefonów komórkowych przez kierujących samochodami osobowymi w 2014 roku wyniósł 4,1%. W podziale na płeć kierującego samochodem osobowym, z telefonów korzystało więcej kobiet (4,8%) niż mężczyzn (3,9%). Najwięcej kierujących samochodami osobowymi korzystających z telefonów komórkowych znalazło się w grupie osób młodych (18-24 lata) - 4,4%, najmniej w grupie osób starszych (>61 lat) - 1,8%. Dodatkowo, więcej kierujących samochodami osobowymi korzystało z telefonów komórkowych podczas jazdy na obszarze zabudowanym - 4,4% niż niezabudowanym - 3,6%. Wskaźnik korzystania z telefonów komórkowych podczas jazdy przez kierujących pozostałymi pojazdami (samochodami ciężarowymi, dostawczymi, motocyklami, motorowerami i rowerami) wyniósł w 2014 roku 5,4%.

## Koszty wypadków drogowych

W 2013 roku koszty wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce oszacowano na poziomie **49,1 mld złotych**, w tym:

- koszty wypadków drogowych wyniosły **34,2 mld złotych**,
- koszty kolizji drogowych wyniosły **14,9 mld złotych**.

Łączne koszty wypadków drogowych w 2013 roku w Polsce stanowiły **2,1% PKB<sub>2013</sub>** kraju a wszystkich zdarzeń drogowych (wypadków i kolizji) 2,99% PKB<sub>2013</sub> kraju.

Każdego roku wypadki i kolizje drogowe:

- naruszają interes ekonomiczny państwa i obywateli, ponieważ konsumują środki, które teoretycznie mogłyby być przeznaczone na inne cele społeczne, jak np. szkolnictwo, szpitalnictwo,
- poprzez system podatkowy w sposób ciągły „opróżniają” portfele wszystkich podatników. W 2013 roku:
  - i. pracodawcy i obywatele sfinansowali wydatki na pracę policji, służby zdrowia, sądownictwa i więziennictwa w kwocie ok. **40,1 mld złotych** i o taką kwotę pomniejszone zostały inne zadania i priorytety państwa w roku ubiegłym, oraz
  - ii. polskie społeczeństwo wydało z własnego portfela dodatkowe **9 mld złotych** na pokrycie skutków uczestniczenia w wypadkach i kolizjach drogowych.

Wycenę kosztów zdarzeń drogowych w Polsce dla roku 2013 przeprowadził na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Instytut Badawczy Dróg i Mostów w oparciu o zmodyfikowaną metodę PANDORA'2013, którą nazwano PANDORA'2014. Metoda opiera się na wycenie kosztów całkowitych oraz następujących kosztów jednostkowych zdarzeń drogowych:

- jednostkowych kosztów ofiar śmiertelnych;
- jednostkowych kosztów ofiar lekko i ciężko rannych;
- jednostkowych kosztów strat materialnych.

Na szacunek kosztów jednostkowych składa się wycena następujących kategorii kosztów elementarnych generowanych przez zdarzenia drogowe:

- koszty prac służb policyjnych i ratowniczych;
- koszty usług prosekcyjnych i pogrzebu;
- koszty hospitalizacji;
- koszty postępowania karnego;
- koszty rekompensat i zadośćuczynienia;
- straty materialne;
- straty gospodarcze kraju;
- oraz wartość życia ludzkiego liczona metodą kapitału ludzkiego.

Różnica pomiędzy metodami PANDORA'2013 i PANDORA'2014 obejmuje:

- uwzględnienie wartości statystycznego życia ludzkiego liczonej metodą kapitału ludzkiego;
- uwzględnienie specyfiki ekonomicznej regionów Polski w podziale na województwa.

W 2013 roku koszty wypadków w Polsce stanowiły 70% całkowitych kosztów zdarzeń drogowych, a koszty kolizji drogowych wyniosły pozostałe 30% ogółu kosztów.

Największy udział w strukturze kosztów miały koszty rannych (55%), zaraz za tym straty materialne z tytułu kolizji (30%) i koszty ofiar śmiertelnych (14%). Najmniejszą część stanowiły straty materialne wypadków drogowych (1%).

- /// Koszty jednostkowe wypadków i kolizji drogowych w 2013 roku wyniosły:
  - koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej – 1,97 mln zł.;
  - koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej – 2,21mln zł.;
  - koszt jednostkowy ofiary lekko rannej – 19,4 tys. zł
  - koszt jednostkowy wypadku drogowego – 953 tys. zł.;
  - koszt jednostkowy kolizji drogowej – 41,8 tys. zł.
  
- /// Analiza kosztów wypadków i kolizji drogowych w podziale na województwa wykazała, że:
  - mazowieckie, małopolskie, łódzkie, śląskie oraz dolnośląskie generują największe skutki ekonomiczne; razem tych pięć województw generuje 50% kosztów zdarzeń drogowych całego kraju;
  - największe koszty kolizji drogowych generują cztery województwa: mazowieckie, śląskie, wielkopolskie i dolnośląskie; koszty kolizji w tych regionach stanowią 43% ogółu kosztów kolizji w Polsce w 2013 roku;
  - najwyższy koszt jednostkowy ofiar śmiertelnych jest w województwach lubuskim, pomorskim i zachodniopomorskim;
  - najwyższy koszt osoby ciężko rannej generują województwa dolnośląskie, pomorskie i śląskie;
  - najwyższy koszt osoby lekko rannej jest w województwie dolnośląskim, opolskim i świętokrzyskim;
  - największa średnia strata materialna jest w województwie świętokrzyskim.
  
- /// Szacunek kosztów i kolizji wypadków drogowych w Polsce w 2013 roku został przeprowadzony metodą, która jest zgodna z zaleceniami KE z roku 1994 i z rekomendacjami zawartymi w nadrzędnym opracowaniu w zakresie wyceny kosztów zewnętrznych transportu – HEATCO, z roku 2005.
  
- /// Braki danych w bazie SEWiK w zakresie modeli pojazdów uczestniczących w zdarzeniach uniemożliwiły zastosowanie dotychczasowego algorytmu. Wycena strat materialnych została oparta na danych z PIU. W efekcie nastąpił wzrost średniej wartości straty materialnej pojazdów, **a co za tym idzie wzrost kosztów ogólnych kolizji drogowych w Polsce.**

## Inne badania i analizy

### **Badanie postaw społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

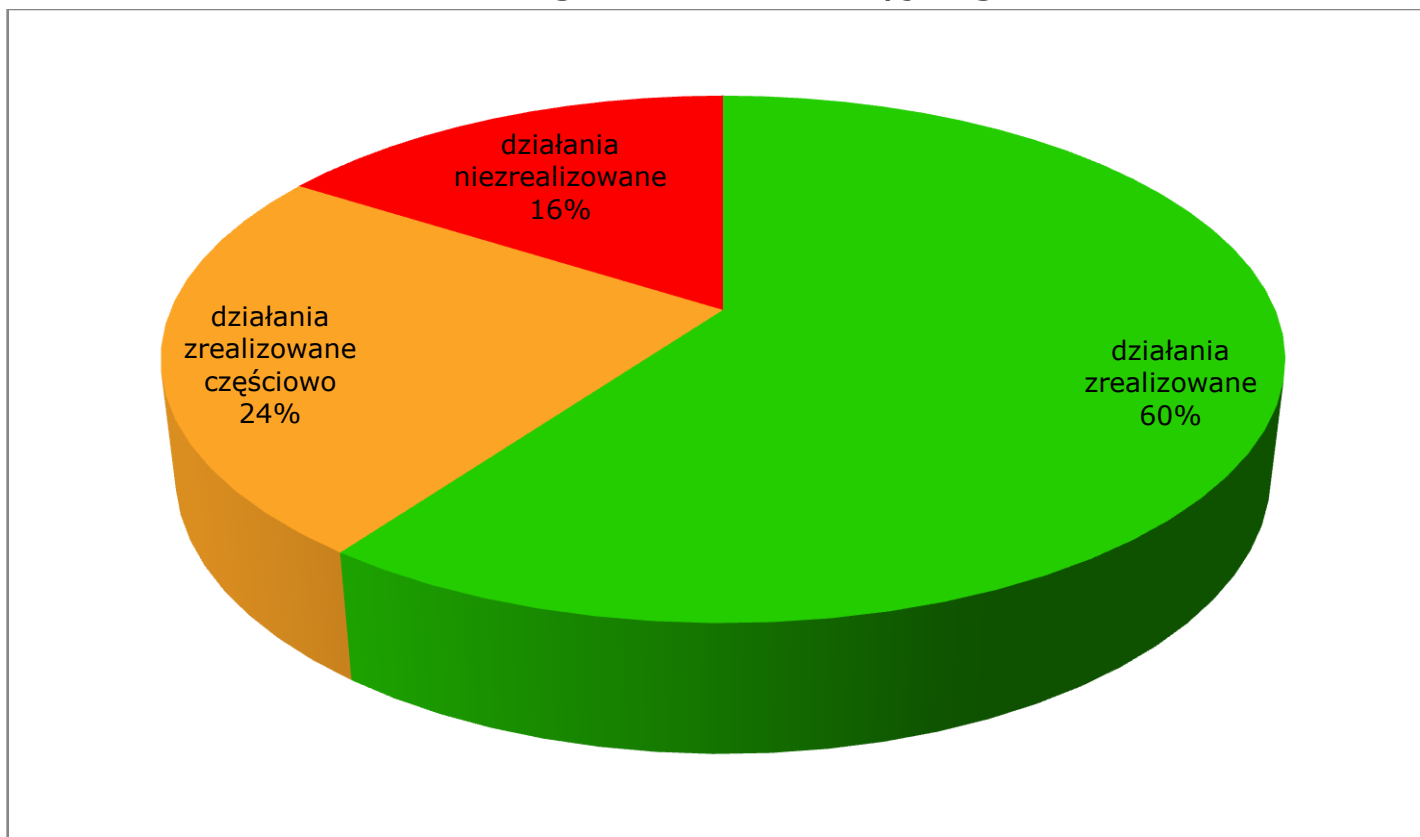
Badanie opinii publicznej przeprowadzone na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dowiodło, że 85 proc. Polaków popiera zaostrenie kar za łamanie przepisów drogowych, fotoradary stacjonarne i patrole policji. Około 70 proc. ankietowanych jest żywo zainteresowanych działaniami związanymi z poprawą bezpieczeństwa na drogach. Zdecydowana większość jest też za zaostreniem kar za łamanie przepisów, zwłaszcza za jazdę pod wpływem alkoholu. Zauważany jest problem prędkości jako czynnika wpływającego na bezpieczeństwo użytkowników dróg. Egzekwowanie jej ograniczenia akceptuje ponad 85 proc. badanych. Dużym poparciem cieszy się również wprowadzony w 2014 r. odcinkowy pomiar prędkości, akceptowany przez 70 proc. badanych. Znacznie więcej, bo aż 90 proc. badanych popiera „Blokady alkoholowe”. Podobnie, bo 80 proc., jest za wzmocnieniem ochrony pieszych, poprzez nałożenie na kierowców obowiązku zatrzymania się przed przejściem dla pieszych już w momencie gdy niechroniony uczestnik ruchu drogowego zbliża się do przejścia i sygnalizuje zamiar przekroczenia jezdni, a nie jak obecnie dopiero wówczas gdy na przejściu się znajdzie. Aż 95 proc. badanych uważa ponadto, że rząd powinien położyć większy nacisk nie tylko na działania związane z zapewnieniem bezpieczniejszej infrastruktury, ale i na szkolenie kierowców, kampanie społeczne oraz edukację dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

**Ekspertyza prawna** pt. „Obowiązujący stan prawny w krajach członkowskich Unii Europejskiej w zakresie funkcjonowania instytucji wiodących odpowiedzialnych za koordynację działań w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego” została wykonana na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w celu identyfikacji rozwiązań prawnych w zakresie funkcjonowania tzw. instytucji wiodących w krajach Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami rozwiązań możliwych do wdrożenia w jak najkrótszym terminie w Polsce. W wynikach ekspertyzy podkreślono, że w większości państw Unii Europejskiej zadaniami z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego zajmuje się minister właściwy do spraw transportu, lub merytoryczna jednostka organizacyjna w urzędzie obsługującym ministra właściwego ds. transportu lub przez niego nadzorowana. Wynika to z najszerszego zakresu kompetencji związanych z bezpieczeństwem na drogach, jakie posiada minister właściwy ds. transportu w porównaniu z kompetencjami innych ministrów.

Odnosząc się do obecnej sytuacji w naszym kraju, w ocenie autorów, w ujęciu teoretycznym Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego posiada wszelkie prawne możliwości do prawidłowego działania, jednak zakres jej kompetencji jest zbyt szeroki przez co nie posiada ona faktycznych instrumentów prawnych do monitorowania oraz egzekwowania zlecanych administracji rządowej działań z zakresu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Autorzy ekspertyzy w swoim raporcie zawarli w związku z tym zestaw rekomendacji, które wskazują, w jakim kierunku można rozwijać struktury instytucjonalne zarządzania brd na szczeblu krajowym w Polsce. Jako działanie długofalowe, autorzy ekspertyzy proponują rozważenie podjęcia prac legislacyjnych nad projektem ustawy o Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego lub (w zależności od funkcji jaką Rada lub inny nowopowstały organ np. Agencja w znowelizowanym kształcie miałyby pełnić) ustawy o bezpieczeństwie ruchu drogowego.

## Program Realizacyjny 2014 – 2015

Stan wdrożenia Programu Realizacyjnego w roku 2014



Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2013	Stan 31.12.2014	Cel 31.12.2014	Cel 31.12.2015	Status i uwagi
<b>BEZPIECZNY CZŁOWIEK</b>								
C.1	<b>Rozwój systemu monitorowania zmian wybranych zachowań uczestników ruchu</b> (np.: przekraczanie prędkości, stosowanie pasów, kasków, fotelików dla dzieci, tel. komórkowych)	SKRBRD	Raport	0	1	1	1	<b>ZREALIZOWANE</b> Na stronie internetowej KRBRD od 2014 r. systematycznie publikowane są odrębne raporty dla każdego badanego zagadnienia. Umowa na monitorowanie zmian zachowań uczestników ruchu obowiązuje do końca 2015 r.
C.2	<b>Intensyfikacja nadzoru policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych</b>	KGP	a) Liczba ujawnionych (wybranych) wykroczeń popełnionych przez pieszych b) Liczba ujawnionych wykroczeń popełnionych przez kierujących wobec pieszych c) Liczba legitymowanych pieszych ogółem d) Liczba legitymowanych kierujących ogółem	a) 356 592 b) 31 696 c) 597 124 d) 5 636 349	a) 420 620 (realizacja 117,9%) b) 38 041 (realizacja 120%) c) 685 847 (realizacja 114,8%) d) 6 340 535 (realizacja 112,4%)	a) ≥ 356 592 b) ≥ 31 696 c) ≥ 597 124 d) ≥ 5 636 349	n/d	<b>ZREALIZOWANE</b>

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2013	Stan 31.12.2014	Cel 31.12.2014	Cel 31.12.2015	Status i uwagi
<b>BEZPIECZNE DROGI</b>								
D.1	<p><b>Budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- w miejscach o wysokim stopniu ryzyka indywidualnego,</li> <li>- w oparciu o wytyczne stosowania urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych,</li> </ul> <p>m.in. w ramach realizacji tzw. <i>Programu budowy chodników i ciągów pieszo rowerowych</i></p>	GDDKiA	Długość/liczba wybudowanych urządzeń bezpieczeństwa pieszych na drogach krajowych	0	+ 63,666 km	+ 7 km (planowana długość na dany rok)	+ 121 km	<b>ZREALIZOWANE</b>
D.2	<p><b>Szkolenia kadr brd</b> w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- systemu zarządzania brd w regionach,</li> <li>- zarządzania prędkością - uspokojenie ruchu, strefy "tempo 30",</li> <li>- zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (np. audyt BRD),</li> <li>- planowania przestrzennego z uwzględnieniem brd.</li> </ul>	SKRBRD	Liczba przeszkolonych osób	150	0	250-300		n/d - cel wyznaczono na 2015 r.

D.3	<b>Budowa/przebudowa dróg krajowych o bezpiecznych przekrojach poprzecznych np. typu "2+1"</b>	GDDKiA	Długość dróg wybudowanych w przekroju 2+1	66,5 km	+ 0 km	+ 0 km	+ 10 km	n/d - cel wyznaczono na 2015 r.
D.4	<b>Wytyczne stosowania urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych:</b> - rekomendacje dla decydentów szczebla centralnego, regionalnego i lokalnego, - rekomendacje dla pracowników zarządów drogowych.	SKRBRD	Wytyczne	0	1	1	n/d	<b>ZREALIZOWANE</b> Wydano publikację "Ochrona Piesznych: podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego"

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2013	Stan 31.12.2014	Cel 31.12.2014	Cel 31.12.2015	Status i uwagi
<b>BEZPIECZNA PRĘDKOŚĆ</b>								
P.1	<b>Badania skuteczności działań podejmowanych w zakresie zarządzania prędkością</b>	SKRBRD	Raport	0	0	0	1	n/d - cel wyznaczono na 2015 r.



P.2	<b>Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości</b>	KGP	a) Liczba ujawnionych wykroczeń kierujących nieprzestrzegających przepisów dot. prędkości b) Liczba legitymowanych kierujących ogółem	a) 1 488 467 b) 5 636 349	a) 1 675 005 (realizacja 112,5%) b) 6 340 535 (realizacja 112,4%)	a) ≥ 1 488 467 d) ≥ 5 636 349	n/d	<b>ZREALIZOWANE</b>
P.3	<b>Rozwój systemu automatycznego nadzoru w zakresie:</b> a. przekraczania prędkości, b. niestosowania się kierowców do czerwonego sygnału świetlnego, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa pieszych	GITD	Liczba: a) zainstalowanych urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości b) zainstalowanych fotoradarów c) zainstalowanych urządzeń do rejestrowania przejazdu na "czerwonym świetle"	a) 0 b) 375 c) 0	a) 0 b) 348 c) 0	Cele na 2015 r.: a) 29 b) 400 c) 20		n/d - cel wyznaczono na 2015 r.
P.4	<b>Wytyczne dot. zarządzania prędkością na drogach samorządowych</b> Opracowanie wytycznych zawierających zasady: a. strefowania prędkości b. uspokajania ruchu (w tym "tempo 30") c. stosowania lokalnych ograniczeń prędkości	SKRBRD	Wytyczne	0	0	0	1	n/d - cel wyznaczono na 2015 r.

P.5	<p><b>Uspokajanie ruchu na drogach krajowych</b> m.in. poprzez stosowanie urządzeń uspokajania ruchu oraz odpowiednią organizację ruchu</p> <p>np. tzw. <i>Program Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych na Drogach Krajowych</i></p>	GDDKiA	<p>a) Długość odcinków dróg objętych uspokojeniem ruchu</p> <p>b) Liczba punktowych zadań uspokajania ruchu</p>	<p>a) b/d</p> <p>b) b/d</p>	<p>a) + 122,496 km</p> <p>b) 59 zadań</p>	<p>a) + 70 km</p> <p>b) 30 zadań</p>	<p>a) + 70 km</p> <p>b) 30 zadań</p>	<b>ZREALIZOWANE</b>
P.6	<p><b>Budowa systemu publicznego udostępniania informacji o funkcjonowaniu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym</b> i jego efektach</p>	GITD	System informacyjny	0	1	1	0	<b>ZREALIZOWANE</b>
P.7	<p><b>Kampanie społeczne związane z przekraczaniem prędkości</b></p>	SKRBRD	<p>a) Liczba osób, do których dotarła kampania SKRBRD</p> <p>b) Liczba osób, do których dotarła kampania GITD</p>	<p>b/d</p> <p>b/d</p>	<p>TV "1+" 29,5 mln</p> <p>Radio "1+" 25,01 mln</p> <p>TV "3+" 27,5 mln</p> <p>Radio "3+" 23,93 mln</p>	15,7 mln	<p>b/d</p>	<p>a) <b>ZREALIZOWANE</b></p> <p>b) Etap przygotowań zakończony. Realizacja działań zgodnie z harmonogramem kampanii. Działania ATL zaplanowane na 2015 r. Zadanie wykonywane terminowo, brak zagrożeń.</p>

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2013	Stan 31.12.2014	Cel 31.12.2014	Cel 31.12.2015	Status i uwagi
<b>RATOWNICTWO</b>								
R.1	<b>Rozwój systemu ratownictwa medycznego:</b> - wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych - rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) - integracja systemu dysponowania poprzez budowę nowych dyspozytorni medycznych	MZ	a) Liczba nowych SOR b) Liczba lądowisk przyszpitalnych c) Liczba nowych i zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych	a) 215 b) 223 c) 166	a) 216 b) +6 c) 119	a) 215* b) + 40 c) 46	a) b/d (wzrost o 30 w latach 2014-2020) b) 263 c) 46	<b>ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO</b>  Trwają negocjacje z Komisją Europejską w zakresie rodzaju inwestycji i wymiaru ich finansowania w perspektywie 2014 - 2020. Dokonano zmiany w przepisach rozporządzenia z dnia 3 listopada 2011 w sprawie szpitalnego oddziału ratunkowego (SOR) (Dz. U. Nr 237, poz. 1420, z późn. zm.) pozwalającej na przystosowanie SOR w aspekcie wyposażenia w lądowisko przyszpitalne do 1 stycznia 2017 r.
R.2	Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami	MZ	Liczba wymienionych ambulansów PRM	wymiana 74	128	wymiana 600 lata 2014-2020		<b>ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO</b>
R.2		MSW	a) liczba samochodów rat. technicznego b) liczba sprzętu rat. technicznego (m.in. sprzęt hydrauliczny) c) stan zestawów PSP R2	a) 1349 b) 22223 c) 7902	a) 1347 (-0,1%) b) 26115 (+17,5%) c) 8671 (+9,7%)	a) b/d b) b/d c) b/d	a) b/d b) b/d c) b/d	<b>ZREALIZOWANE</b>  W 2014 r. w stosunku do roku 2013 wzrosła o 17,5% liczba sprzętu ratownictwa technicznego oraz o 9,7% stan zestawów PSP R2.

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2013	Stan 31.12.2014	Cel 31.12.2014	Cel 31.12.2015	Status i uwagi
<b>SYSTEM ZARZĄDZANIA BRD</b>								
DS.1	<b>Koncepcja finansowania działań brd.</b> Opracowanie analizy systemów finansowania w innych krajach oraz przegląd potencjalnych źródeł i sposobów finansowania brd w Polsce wraz z rekomendacjami	SKRBRD	Raport/ Koncepcja	0	0	1	n/d	<b>ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO</b>  W ramach umowy z Bankiem Światowym opracowano i przedłożono Sekretariatowi KRBRD notatkę nt. międzynarodowych przykładów finansowania brd oraz wstępną propozycję koncepcji finansowania brd w Polsce. Ostateczna wersja raportu zostanie przedłożona Sekretariatowi KRBRD po zakończeniu procesu konsultacji przez Bank Światowy.
DS.2	<b>Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T).</b> Rozszerzenie wdrożenia zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogi poza siecią TEN-T, w oparciu o ustawę o drogach publicznych i dyrektywę 2008/96/WE (ocena wpływu planowanej drogi na brd, audyt brd, kontrola brd,	GDDKiA	a) Odsetek dróg krajowych objętych klasyfikacją  b) Liczba audytów brd  c) % sieci/długość dróg objętych kontrolą brd	a) 100% b) 142 c) 130 km	a) 100% b) + 102 audyty c) 100% sieci zarządzanej przez GDDKiA	a) 100% b) + 150 c) 100%	a) 100% b) + 150 c) 100%	<b>ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO</b>  W ciągu 2014 roku przeprowadzono w GDDKiA 102 na 150 zaplanowanych audytów BRD, co stanowi 68% wielkości planu. Niewykonanie wszystkich zaplanowanych audytów BRD wynika z nierozstrzygnięcia niektórych przetargów, opóźnień w projektowaniu i realizacji inwestycji, opóźnień w realizacji inwestycji w systemie "projektuj i optymalizuj", przesunięcia terminów oddawania odcinków dróg do ruchu, skreślenia niektórych zadań z planów realizacyjnych. Z tych powodów przeprowadzenie niektórych audytów BRD w zakładanych terminach okazało

	klasyfikacja dróg ze względu na brd, szkolenia kadr stosujących narzędzia zarządzania)							się niemożliwe. W czerwcu 2014 r. zarządzeniem nr 29 Generalnego Dyrektora DKiA zmieniono zasady przeprowadzania audytów BRD w GDDKiA, włączając większą liczbę audytorów BRD do ich przeprowadzania.
DS.3	<b>System informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego</b> - Rozpoczęcie funkcjonowania Polskiego Obserwatorium BRD - Opracowanie koncepcji funkcjonowania regionalnych obserwatoriów BRD i zasad współpracy z obserwatorium krajowym - Diagnoza stanu obecnego i opracowanie koncepcji nowego systemu zbierania danych o wypadkach drogowych	SKRBRD	Uruchomienie POBRD  Raport/Koncepcja	0  0	1  1	1  1	n/d	<b>ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO</b>  W ramach wsparcia udzielanego Sekretariatowi KRBRD, eksperci Banku Światowego, opracowali i przekazali Sekretariatowi KRBRD roboczą wersję raportu zawierającego diagnozę stanu obecnego i koncepcję nowego systemu zbierania danych o wypadkach drogowych. Na opóźnienie w wykonaniu zadania wpłynęło rozbudowanie raportu o analizę odpowiedzi udzielonych w kwestionariuszach dot. systemu gromadzenia danych brd Polsce przez jednostki samorządu terytorialnego, urzędy centralne i organizacje pozarządowe.

# Legislacja

			Kluczowe etapy procesu legislacyjnego (dla aktu normatywnego) Cel 31.12.2014				
Nr zad.	Zadanie	Lider	Założenia i/lub projekt aktu normatywn. + OSR	Zakończenie uzgodnień międzyresortowych	Przyjęcie przez właściwego ministra, Radę Ministrów lub Prezesa Rady Ministrów	Przyjęcie przez Parlament	Uwagi
L.1a	Podniesienie maksymalnej wysokości grzywien	MS	•	•	•		<b>NIEZREALIZOWANE</b>
L.1b	Zmiana tzw. taryfikatora za wykroczenia w ruchu drogowym*	MSW	•	•	•		<b>NIEZREALIZOWANE</b>  Realizacja zadania uzależniona jest od realizacji przez MS zadania L.1a. W dniu 16.12.2014 r. Departament Porządku Publicznego MSW skierował do MS pismo z prośbą o przekazanie informacji na temat stopnia zaawansowania prac nad realizacją zadania L.1a. W dniu 17 marca 2015 r. Departament Legislacyjny MS poinformował, że prace w tym zakresie są prowadzone przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Karnego, działającą przy Ministrze Sprawiedliwości. W momencie przedstawienia przez Komisję Kodyfikacyjną stanowiska w przedmiotowej sprawie oraz projektu aktu normatywnego, Ministerstwo Sprawiedliwości podejmie decyzję o kierunku prac.
L.2	Wydanie rozporządzenia w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych i ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej**	MIR	•	•	•		<b>ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO</b>  Ze względu na dużą liczbę uwag i ich złożoność zgłoszonych w ramach uzgodnień wewnątrzresortowych uległ zmianie termin rozpoczęcia uzgodnień międzyresortowych.

L.3	<b>Zmiana przepisów technicznych dot. infrastruktury w zakresie brd</b> Modyfikacja rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w zakresie najpilniejszych potrzeb brd	MIR	•	•			<b>ZREALIZOWANE</b>
L.4	<b>Zmiana przepisów technicznych dot. oznakowania i wyposażania dróg w zakresie brd</b> Modyfikacja rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń brd oraz warunków ich umieszczania na drogach w zakresie najpilniejszych potrzeb brd	MIR	•				<b>ZREALIZOWANE</b>  Projekt jest przygotowywany do przekazania do uzgodnień międzyresortowych. Zadanie wykonywane terminowo, brak zagrożeń.
L.5	<b>Ujednolicenie limitów prędkości w terenie zabudowanym do 50 km/h bez względu na porę dnia</b> poprzez zmianę ustawy Prawo o ruchu drogowym	MIR	•	•	•		<b>ZREALIZOWANE</b>  Realizacja przedmiotowych zadań przewidziana jest w poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, w którym zostały ujęte zmiany niezbędne do realizacji tego zadania. Obecnie projekt w Sejmie został przekazany do zaopiniowania Biura Legislacyjnego oraz Biura Analiz Sejmowych.
L.6	<b>Przygotowanie projektu ustawy umożliwiającej karanie właściciela pojazdu za wykroczenia polegające na przekraczaniu prędkości i niezatrzymaniu pojazdu na czerwonym świetle</b> , które zostały ujawnione przez stacjonarne urządzenia rejestrujące	MIR	•	•	•		<b>ZREALIZOWANE</b>  Realizacja przedmiotowych zadań przewidziana jest w poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, w którym zostały ujęte zmiany niezbędne do realizacji tego zadania. Obecnie projekt w Sejmie został przekazany do zaopiniowania Biura Legislacyjnego oraz Biura Analiz Sejmowych.
L.7	<b>Zniesienie tolerancji pomiaru urządzeń automatycznego nadzoru nad zachowaniami w ruchu drogowym.</b>	MIR	•	•	•		<b>NIEZREALIZOWANE</b>
L.8	<b>Wprowadzenie przepisów umożliwiających odbieranie uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości</b>	MSW	•	•	•		<b>ZREALIZOWANE</b>  Projekt przepisów został opracowany w MSW. Decyzją RM z dnia 10.06.2014 r. włączony do opracowanego przez MS projektu ustawy o zmianie

						ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw. W dniu 20 marca br. Sejm RP przyjął ustawę o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, która w dniu 23 marca br. została przekazana do podpisu Prezydenta RP.
L.9	<b>Rozszerzenie na wszystkie drogi publiczne przepisów dotyczących odpowiedzialności zarządców dróg za ich nieprawidłowe oznakowanie</b>	MS	•	•	•	<b>NIEZREALIZOWANE</b>
L.10	<b>Wprowadzenie zmian w przepisach umożliwiających profesjonalny nadzór nad stacjami kontroli pojazdów</b> i stanem ich technicznego wyposażenia oraz wdrożenie obowiązkowych okresowych szkoleń dla diagnostów pracowników stacji kontroli pojazdów, dla pracowników wydziałów komunikacji nadzorujących i odbierających stacje kontroli pojazdów.	MIR	•			<b>ZREALIZOWANE</b>  W dniu 29 kwietnia 2014 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej została opublikowana dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE. Dyrektywa ta powinna zostać wdrożona do prawa polskiego w terminie do dnia 20 maja 2017 r., natomiast stosowana od dnia 20 maja 2018 r. Jednocześnie w lutym 2014 r. do Ministerstwa wpłynęły wyniki prac grupy roboczej składającej się z przedstawicieli jednostek badawczych i organizacji społecznych, pod kątem zmian w przepisach dotyczących badań technicznych pojazdów. W związku z tym aktualnie prowadzone są analizy pod kątem wprowadzenia zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym odnośnie badań technicznych i stacji kontroli pojazdów, w zakresie wynikającym z ww. dyrektywy oraz wyników prac ww. grupy



## Inne działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane w roku 2014

Oprócz działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego wpisanych do Programu Realizacyjnego na rok 2014 do NPBRD, w ubiegłym roku podejmowano również inne, dodatkowe inicjatywy związane ze wzmacnianiem systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, działaniami z zakresu legislacji, rozbudową i poprawą stanu infrastruktury drogowej, intensyfikacją nadzoru nad ruchem drogowym, kampaniami społecznymi i projektami edukacyjno-informacyjnymi, a także ratownictwem drogowym i rozwojem badań naukowych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jednym z takich działań był projekt zmian legislacyjnych w odniesieniu do nietrzeźwych kierowców (ustawa o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw). Zaproponowane w projekcie przepisy zastrzegają odpowiedzialność za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego popełnione przez kierujących pojazdem w stanie nietrzeźwości oraz wprowadzają do polskiego porządku prawnego nowość w postaci zastosowania tzw. blokady alkoholowej, czyli urządzenia uniemożliwiającego uruchomienie silnika pojazdu w przypadku, gdy poziom alkoholu w wydychanym powietrzu przekracza dopuszczalne stężenie. W dniu 20 marca br. Sejm RP przyjął ustawę o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, która w dniu 23 marca br. została przekazana do podpisu Prezydenta RP.

Powyższa inicjatywa została podjęta po serii tragicznych wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców. Wyniki badań opinii publicznej przeprowadzone na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady BRD wskazują, że wychodzi ona naprzeciw oczekiwaniom społecznym – ponad 90% ankietowanych popiera przedstawione w badaniu propozycje rozwiązań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa na drogach w postaci „blokad alkoholowych” oraz egzekwowanie przepisów ruchu drogowego w postaci działań kontrolnych uprawnionych do tego służb. W porównaniu z 2013, w roku 2014 liczba kontroli na obecność alkoholu przeprowadzanych przez policję wśród kierowców wzrosła o 73,6% z ponad 8,8 mln do 15,4 mln.

Od pewnego czasu trwają również prace legislacyjne mające na celu wprowadzenie zmian w zakresie przepisów dotyczących pierwszeństwa pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych. Projekt zakładający, że pieszy powinien mieć pierwszeństwo jeszcze przed wejściem na przejście złożyła posłanka Beata Bublewicz, przewodnicząca Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Do końca 2014 r. nad projektem toczyły się w Sejmie prace legislacyjne mające na celu wypracowanie właściwych zapisów.

W sierpniu 2014 weszła w życie zmiana ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym rozszerzająca obowiązek stosowania elementów odblaskowych przez pieszych. Znowelizowany przepis nakazuje wszystkim pieszym (bez względu na wiek) używania elementów odblaskowych, w przypadku gdy poruszają się oni po zmierzchu po drodze znajdującej się poza obszarem zabudowanym. Przepis ten nie dotyczy jedynie pieszego, który znajduje się na drodze przeznaczonej wyłącznie dla pieszych lub na chodniku. Warto pamiętać, że za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, pchającą lub ciągnącą rower, motorower lub motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim, osobę poruszającą się na hulajnodze, deskorolce,

rolkach, wrotkach etc. a także dziecko w wieku do 10 lat kierujące rowerem pod opieką osoby dorosłej. W uzasadnieniu do ustawy podkreślono, że pora nocna jest szczególnie niebezpieczna dla pieszych, gdyż to właśnie wówczas na nieoświetlonych drogach w co czwartym wypadku ginie człowiek, podczas gdy w porze dziennej - w co dziewiątym. Tym samym po zapadnięciu zmroku ryzyko utraty życia w wypadku drogowym jest ponad dwukrotnie większe niż w ciągu dnia.

Również w sierpniu 2014 r. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju skierowało do konsultacji i uzgodnień międzyresortowych projekt zmian w zakresie przepisów dot. przewożenia dzieci w fotelikach. Celem projektowanych zmian jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa dzieci przewożonych w pojazdach poprzez wprowadzenie nowych wymogów bezpiecznego przewożenia dzieci oraz warunków technicznych dla fotelików ochronnych, wynikających z nowego Regulaminu EKG ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci stosowanych na pokładach pojazdów silnikowych (regulamin nr 129) - tzw. regulacja I-Size. Warunki te uwzględniają postęp techniczny m. in. w obszarze testów zderzeń bocznych, umiejscawiania dzieci w wieku do 15 miesięcy tyłem do kierunku jazdy, kompatybilności z różnymi pojazdami, zmian w odniesieniu do manekinów testowych, stanowisk do badań oraz dostosowania do różnych rozmiarów dzieci.

W 2014 roku powstały dwa niezależne raporty nt. aktualnego stanu szeroko pojętego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce. Pierwszym z nich był raport Najwyższej Izby Kontroli, będący podsumowaniem raportów częściowych prowadzonych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego dotyczących m.in. funkcjonowania Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, czy zarządów dróg w zakresie działań związanych z bezpieczeństwem na drogach. NIK zwrócił uwagę na szereg problemów związanych z realizacją działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym na rozproszoną odpowiedzialność w zakresie zarządzania tym obszarem, brak jednolitego systemu finansowania działań, czy brak instytucji koordynującej działania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczeblu krajowym. Do analogicznych wniosków doszli eksperci Banku Światowego, analizujący niezależnie od NIK, system struktury instytucjonalnej, finansowania działań oraz system edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w ramach prac nad kompleksowym raportem przygotowanym na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Wstępne wnioski ekspertów wskazują na konieczność utworzenia w Polsce jednego organu koordynującego całość działań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, tzw. Instytucji Wiodącej, jako podmiotu odpowiedzialnego za całość przedsięwzięć realizowanych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, umocowanej możliwie wysoko w strukturach administracji publicznej i wyposażonej w odpowiednie narzędzia konieczne do realizacji powierzonych jej zadań. Wstępny projekt funkcjonowania takiej instytucji został zaprezentowany przez ekspertów Banku Światowego w grudniu 2014. Jako rozwiązanie przejściowe prowadzące do modelu docelowego (Instytucji Wiodącej) zaproponowano powołanie Pełnomocnika Rządu ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jeszcze w tym samym miesiącu Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju rozpoczęło intensywne prace nad projektem rozporządzenia w tej sprawie. W dniu 23 lutego br. rozporządzenie zostało przyjęte przez Radę Ministrów.

W zakresie kampanii społecznych i projektów edukacyjno-informacyjnych na uwagę zasługuje rozpoczęta przez Sekretariat Krajowej Rady BRD w grudniu 2014 r. i kontynuowana do maja 2015 r., wieloelementowa kompleksowa kampania edukacyjno-informacyjna, propagująca idee bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności respektowania wyznaczonych limitów prędkości i dostosowania prędkości pojazdów do warunków ruchu, w kontekście niechronionych uczestników ruchu drogowego. W ramach realizacji przedmiotowej kampanii na antenie ogólnopolskiej stacji TV produkowane i emitowane są materiały audiowizualne (m.in. wydarzenia telewizyjne, dedykowane audycje i programy, magazyny tematyczne itp.) mające na celu prezentowanie problemu nadmiernej prędkości i jej skutków w kontekście niechronionych uczestników ruchu drogowego. Kulminacja przekazu nastąpi w tygodniu obejmującym obchody III Światowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ONZ, 4-10 V 2015 r. i zostanie zrealizowana poprzez wyprodukowanie i emisję na kanale ogólnopolskim w tych dniach materiałów programowych dedykowanych problemowi nadmiernej prędkości w kontekście niechronionych uczestników ruchu drogowego, z uwzględnieniem tematu przewodniego obchodów „Children and road safety” (Bezpieczeństwo dzieci na drogach).

W ramach intensyfikacji działań w obszarze nadzoru nad ruchem drogowym, oprócz znacznego zwiększenia przez policję liczby prowadzonych kontroli stanu trzeźwości kierowców, istotnym działaniem jest również istotne zwiększenie liczby policjantów ruchu drogowego, co w efekcie przełożyło się na większą liczbą policjantów pracujących na drodze. Warto również wspomnieć o inicjatywie utworzenia w komendach wojewódzkich zespołów do spraw zwalczania agresywnych zachowań na drogach. Głównym celem działalności tych zespołów jest rozpoznawanie i ściganie osób, które notorycznie i w rażący sposób naruszają przepisy o ruchu drogowym, a także zorganizowanych grup organizujących nielegalne wyścigi i powodujących szczególne zagrożenie w ruchu drogowym. W komendach wojewódzkich pojawiły się również osobne adresy skrzynek pocztowych ("stop agresji drogowej") służące do przesyłania informacji o ujawnionych przez obywateli naruszeniach w ruchu drogowym.

W maju 2014 roku Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na mocy uchwały przyjęła rekomendacje dotyczące zwiększenia liczby osób stosujących pasy bezpieczeństwa. W uzasadnieniu odniesiono się do stosunkowo niskich, w porównaniu ze średnią Unii Europejskiej, wskaźników stosowania pasów bezpieczeństwa w naszym kraju oraz do znaczącej liczby ofiar śmiertelnych i rannych, którzy w momencie wypadku nie byli zabezpieczeni pasami. W uchwale zaproponowano rozszerzenie istniejących środków zaradczych o: promowanie wyposażania wszystkich nowo produkowanych samochodów w wizualne i dźwiękowe urządzenia sygnalizujące konieczność zapinania pasów bezpieczeństwa, dalszą intensyfikację działań policji w zakresie kontroli stosowania pasów bezpieczeństwa oraz zaostrenie dotychczasowych sankcji za naruszanie przepisów prawnych w powyższym zakresie.

# ZAŁĄCZNIK 1

## Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar oraz wielkość wskaźników zagrożenia w roku 2014

Województwo	wypadki		ofiary śmiertelne		ofiary ranne		w tym: ciężko ranne		kolizje		Wskaźnik demograficzny I	Wskaźnik demograficzny II	Wskaźnik ciężkości	Wskaźnik gęstości				
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	wypadki/100 tys. mieszk.	zabici/100 tys. mieszk.	zabici/100 wypadków	wypadki/100 km				
DOLNOŚLĄSKIE	2 586	2 466	223	242	3 385	3 154	977	1 108	30 997	32 117	89	85	8	8	9	10	10	11
KUJAWSKO-POMORSKIE	1 182	1 044	179	179	1 365	1 112	453	458	23 993	22 163	56	50	9	9	15	17	2	4
LUBELSKIE	1 497	1 408	250	195	1 795	1 667	767	677	18 811	17 261	69	65	12	9	17	14	5	4
LUBUSKIE	747	717	94	81	1 019	957	507	379	10 527	10 012	73	70	9	8	13	11	3	5
ŁÓDZKIE	3 830	3 986	263	256	4 733	4 807	1 144	1 291	23 802	22 774	152	159	10	10	7	6	11	16
MAŁOPOLSKIE	3 764	3 936	221	234	4 659	4 805	1 265	1 318	26 646	25 906	112	117	7	7	6	6	20	13
MAZOWIECKIE	4 579	4 385	562	518	5 511	5 211	1 284	1 205	52 139	54 109	86	82	11	10	12	12	16	8
OPOLSKIE	791	738	97	104	923	857	222	179	8 429	7 580	78	74	10	10	12	14	5	7
PODKARPACKIE	1 807	1 751	151	144	2 251	2 184	451	453	15 321	14 744	85	82	7	7	8	8	13	9
PODLASKIE	738	692	135	126	874	793	494	429	12 146	11 347	62	58	11	11	18	18	2	3
POMORSKIE	2 641	2 724	174	181	3 405	3 476	471	475	18 610	19 128	115	118	8	8	7	7	14	12
ŚLĄSKIE	4 529	4 360	267	249	5 506	5 324	1 358	1 274	44 730	43 201	98	95	6	5	6	6	20	16
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1 399	1 308	143	130	1 727	1 621	401	430	10 915	10 172	110	103	11	10	10	10	12	8
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1 621	1 645	154	148	1 968	2 052	578	570	14 632	13 922	112	114	11	10	10	9	6	7
WIELKOPOLSKIE	2 633	2 392	289	268	3 126	2 808	827	927	30 232	28 660	76	69	8	8	11	11	11	6
ZACHODNIOPOMORSKIE	1 503	1 418	155	147	1 812	1 717	473	523	14 012	14 932	87	83	9	9	10	10	7	7
<b>POLSKA</b>	<b>35 847</b>	<b>34 970</b>	<b>3 357</b>	<b>3 202</b>	<b>44 059</b>	<b>42 545</b>	<b>11 672</b>	<b>11 696</b>	<b>355 942</b>	<b>348 028</b>	<b>93</b>	<b>91</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>8</b>

## ZAŁĄCZNIK 2

### Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania NPBRD w 2010 i 2014

Filary programu		Zabici		Ciężko ranni	
		2010	2014	2010	2014
<b>Wskaźniki finalne dla całego programu</b>					
<b>Wszystkie filary</b>	Liczba ofiar (ofiar/rok)	3 907	3 202 (-18%)	11 491	11 696 (+2%)
	Wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (ofiar/1 mln mieszk./rok)	102,3	83,2 (-19%)	302,9	303,9 (+1%)
	Wskaźnik ofiarochłonności motoryzacyjnej (ofiar/1 mln pojazdów/rok)	169,6	124,7 (-26%)	498,8	455,4 (-9%)
	Wskaźnik koncentracji ofiar (ofiar/1 mld pkm/rok)	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
<b>Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów</b>					
<b>Bezpieczny człowiek</b>	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	1 235	1 116 (-10%)	3 287	3 010 (-8%)
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	280	150 (-46%)	890	592 (-33%)
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	320	202 (-37%)	1 139	762 (-33%)
	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)	352	362 (+3%)	1 284	1 038 (-19%)
<b>Bezpieczne drogi</b>	Liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok)	776	537 (-31%)	2 052	1 563 (-24%)

	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)	917	741 (-19%)	3 409	4 113 (+21%)
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi <sup>5</sup> (ofiar/rok)	693	694 (0%)	1 607	2 174 (+35%)
	Liczba ofiar na odcinkach dróg tranzytowych w terenach zabudowanych (ofiar/rok) <sup>6</sup>	518	598 (+15%)	3 151	2 593 (-18%)
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)	585	522 (-11%)	2 754	3 395 (+23%)
	Liczba ofiar na łukach poziomych (ofiar/rok)	566	535 (-5%)	1 695	1 639 (-3%)
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)	1 529	1 224 (-20%)	3 092	2 987 (-3%)
<b>Bezpieczna prędkość</b>	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych przez nadmierną prędkość (ofiar/rok)	1 117	887 (-21%)	3 213	2 912 (-9%)
<b>Bezpieczny pojazd</b>	Liczba ofiar w wypadkach z udziałem niesprawnych pojazdów (ofiar/rok)	19	22 (+16%)	70	46 (-34%)
<b>Ratownictwo i opieka powypadkowa</b>	Liczba ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od dnia wypadku (ofiar/rok)	1 217	2 163 (+78%)	n/d	n/d
	Liczba ofiar z trwałą niepełnosprawnością (ofiar/rok)	n/d		Brak danych	

<sup>5</sup> drzewo, słup, bariera (bez wywrócenia)

<sup>6</sup> dla DK i DW

Raport wykonano na zlecenie  
Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego  
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa  
Tel.: (22) 630-12-55  
Fax: (22) 830-00-80

**[www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl)**

**Realizacja:**

Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej  
Ul. Gabriela Narutowicza 11, 80-233 Gdańsk

Autorzy opracowania:  
Joanna Żukowska  
Krzysztof Piskorz  
Tomasz Radzikowski

Gdańsk, marzec 2015



Krajowa Rada  
**BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO**

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego  
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

 ul. Chałubińskiego 4/6

 00-928 Warszawa

 [www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl)

 (22) 630-12-55

 (22) 830-00-80

 [sekretariat@krbrd.gov.pl](mailto:sekretariat@krbrd.gov.pl)

