

**STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
ORAZ DZIAŁANIA REALIZOWANE W TYM ZAKRESIE
W 2004 ROKU**

SPRAWOZDANIE

*Materiał przyjęty przez
Radę Ministrów*

Warszawa, kwiecień 2005

Spis treści

1. Wprowadzenie	3
2. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2004 r.	5
3. Synteza działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	20
4. Ocena realizacji I etapu Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce „Gambit 2000”	21
5. Podsumowanie i wnioski	23

Załącznik - Szczegółowe działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2004 r.

1. Wprowadzenie

Na polskich drogach tylko w latach 1990-2004 śmierć poniosło prawie 100 tysięcy użytkowników dróg, a ponad milion zostało rannych. Tak ogromnej liczby wypadków i ofiar nie tłumaczy około dwukrotny wzrost liczby samochodów osobowych. Zły stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce zagraża podstawom rozwoju i jest utratą szans wielu ludzi młodego pokolenia, tj. grupy wiekowej, w której ginie najwięcej osób.

Ponieważ działalność w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwanego dalej brd, jest wielodyscyplinarna i rozproszona, wymaga dobrej koordynacji i nadzoru realizowanych przedsięwzięć będąc obowiązkiem administracji publicznej. Instrumenty wdrażania polityki w zakresie brd dotyczą szeroko rozumianej sfery administracji publicznej, zarządzania oraz działalności politycznej i społecznej na wszystkich szczeblach organizacji państwa. Stąd trudno o jednoznaczną formułę organizacyjną, choć jest ona oparta na systemie Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (od Krajowej, jako organu doradczego Rady Ministrów, przez wojewódzkie, organizowane przez wojewodów, marszałków województwa i wojewódzkich komendantów policji, do innych inicjatyw instytucjonalnych, właściwych w terenie według lokalnych potrzeb i możliwości).

W zakresie instrumentów nadzoru i kontroli jednym z najważniejszych uregulowań politycznych jest "Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000" przyjęty przez Radę Ministrów w maju 2001 r., jako program dla Polski na lata 2001 – 2010.

Do obowiązków organów administracji publicznej, określonych w Programie GAMBIT 2000, należy m.in. koordynacja i podejmowanie wspólnych przedsięwzięć. Ich działania skupiają się również na planowanie, projektowanie i zarządzanie drogami i ruchem. Dziedzinami w których czynnik brd ma szczególne znaczenie są:

- ◆ kształtowanie polityki transportowej w skali krajowej, regionalnej i lokalnej,
- ◆ legislacja na poziomie parlamentu oraz działalność uchwalodawcza na poziomie samorządów,
- ◆ planowanie sieci drogowych w skali krajowej, regionalnej i lokalnej,
- ◆ projektowanie dróg i zarządzanie ruchem,
- ◆ egzekucja prawa o ruchu drogowym,
- ◆ szkolenie kierowców,
- ◆ edukacja szkolna,
- ◆ ratownictwo drogowe,
- ◆ *public relations*, media.

Konieczne jest doskonalenie i skuteczne wdrażanie przepisów prawa, szczególnie w zakresie prawa o ruchu drogowym, kodeksu wykroczeń, ustawy o drogach publicznych, prawa budowlanego, ustaw kompetencyjnych, przepisów homologacyjnych pojazdów. Niezbędne są także szerokie akcje publiczne, z zastosowaniem aktywnych środków *public relations* i pozyskanie środowisk opiniotwórczych, szczególnie dziennikarskiego i politycznego. Środowiska zawodowe muszą szerzej niż dotychczas działać dla wywoływania i wspierania inicjatyw społecznych. Nie zastąpi to jednak konkretnych decyzji organów administracji publicznej, głównie w zakresie egzekucji prawa (w tym szczególnie w planowaniu i projektowaniu drogowym, prawie o ruchu drogowym, przepisach o pojazdach i kierowcach).

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce należy rozpatrywać również w kontekście krajów Unii Europejskiej, której pełnoprawnym członkiem jesteśmy już od 1 maja 2004r. Problem wypadków drogowych i liczby ich ofiar od długiego już czasu postrzegany jest jako swoista epidemia wśród definiowanych przyczyn nagłych zgonów. W opublikowanej w 2001 r. przez Komisję Europejską Białej Księdze „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” znaczną uwagę poświęcono bezpieczeństwu transportu, przy czym szczególną uwagę zwrócono na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wspólnota postawiła sobie za cel zmniejszenie o 50% liczby zabitych w wypadkach drogowych do 2010 r. Polskie dążenia są zasadniczo zbieżne z unijnymi pod kątem podejścia do zagadnienia bezpieczeństwa ruchu, kierunków działań i priorytetów realizacji, które zawarte są w Krajowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000. Jednocześnie Komisja

stwierdza, że sumy wydatkowane na poprawę brd nie odzwierciedlają powagi sytuacji i wzywa do zwiększonych wysiłków w tym obszarze. Całkowite koszty wypadków drogowych w Unii szacowane są na 160 miliardów euro rocznie, co odpowiada mniej więcej 2% PKB Wspólnoty. Ekspert Unii Europejskiej stwierdzili, że ofiary ruchu drogowego powinny być traktowane jako problem zdrowia publicznego, a nie jako uboczny efekt mobilności. Według Światowej Organizacji Zdrowia WHO na drogach całego świata ginie każdego roku około 1,2 mln osób, a od 20 do 50 milionów zostaje rannych. Koszty tych wypadków wynoszą rocznie 500 mld USD, w tym w Polsce wynoszą prawie 4 mld USD rocznie.

Z udzielonych Polsce kredytów Bank Światowy przeznaczył w latach 1993 - 2003 około 400 mln USD na usprawnienie i odbudowę infrastruktury drogowej oraz na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W oparciu o środki Banku realizowany jest projekt poprawy bezpieczeństwa w strefach szczególnego zagrożenia wypadkowego – „czarnych punktach”. Oprócz tego pomoc Banku umożliwiła wyposażenie sieci dróg krajowych w niezbędne elementy bezpieczeństwa ruchu oraz zakup dodatkowego wyposażenia dla policji drogowej, co podniosło skuteczność jej działania. Działania współfinansowane środkami Banku obejmują również lokalne projekty uspokojenia ruchu, programy edukacyjne oraz studia nad elementami prewencji wypadkowej.

Tymczasem zagrożenie śmiercią w wypadku drogowym (liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców) na polskich drogach jest dwukrotnie większe niż w przodujących w tej dziedzinie krajach UE, zaś prawdopodobieństwo śmierci uczestnika wypadku jest średnio cztery razy wyższe. Jednocześnie środki finansowe i zasoby ludzkie przeznaczane na poprawę tej sytuacji są w naszym kraju daleko niewystarczające. Dlatego w najbliższych latach należy wykorzystać gotowość Banku Światowego do dalszego wspomagania działań skierowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i ukierunkować dalszą współpracę z Bankiem na współfinansowanie zadań ujętych w Krajowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000 w Polsce.

Stan bezpieczeństwa ruchu na polskich drogach w porównaniu z innymi krajami, nie tylko europejskimi, jest zdecydowanie niezadowolający. Pomimo pozytywnych w ostatnich latach zmian i podjętych działań zaradczych zagrożenie statystycznego Polaka jest nadal bardzo wysokie (15 zabitych na 100 tys. mieszkańców) tj. 2 razy wyższe niż w innych krajach europejskich.

Od lat błędnie uważa się, że tak znaczna liczba wypadków i ich ofiar na polskich drogach są przede wszystkim spowodowane dynamicznym rozwojem motoryzacji. W ciągu ostatnich 15 lat liczba samochodów osobowych wzrosła bowiem o ponad 100%. Są jednak kraje, jak Wielka Brytania czy Niemcy, w których wskaźniki motoryzacji są dwukrotnie wyższe niż w Polsce, a zagrożenie mieszkańców (liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców) jest znacznie niższe. W większości krajów pomimo wzrostu motoryzacji następuje stały spadek liczby wypadków i ofiar. Zatem wzrostowi liczby samochodów nie musi towarzyszyć wzrost zagrożenia. Z doświadczeń krajów OECD wynika, że najbardziej efektywnym sposobem zmniejszenia zagrożenia na drogach jest prowadzenie systematycznych, wielodyscyplinarnych (edukacja, prawo, nadzór i inżynieria) działań realizowanych zgodnie z długofalowym Programem Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

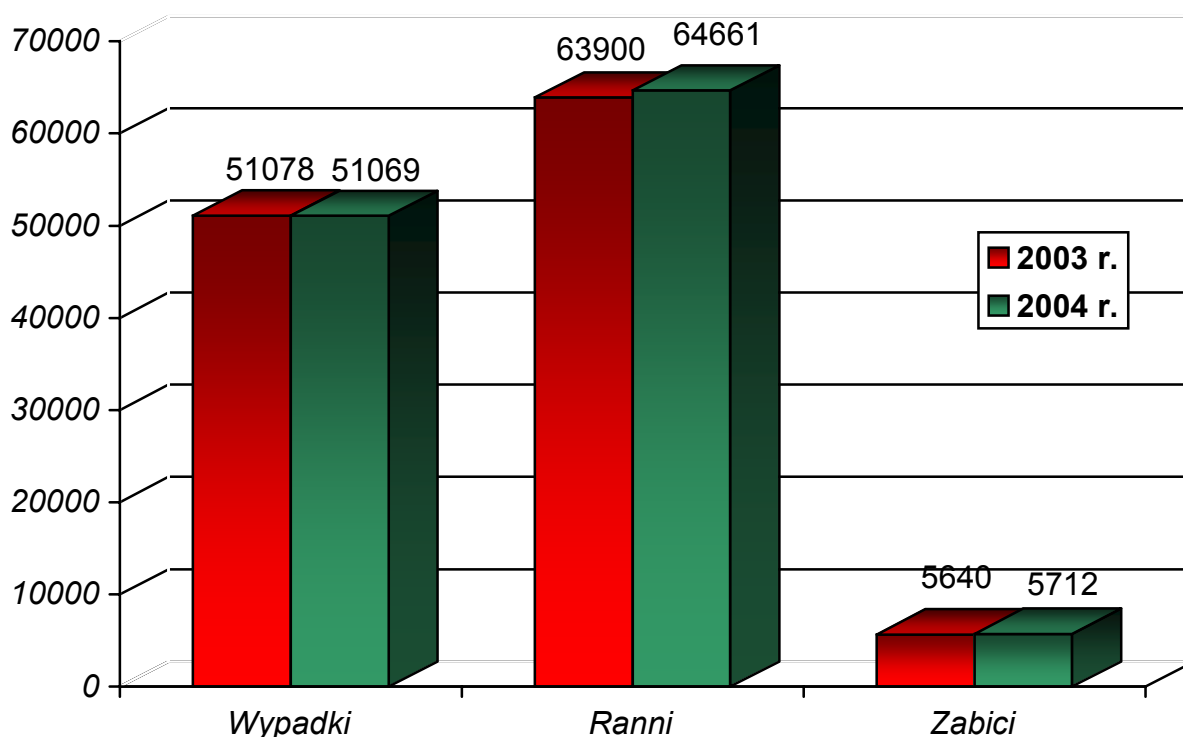
W trakcie realizacji znajduje się zestaw projektów obejmujących pilotażowe wdrożenie trzech programów regionalnych poprawy brd na drogach krajowych i wojewódzkich (woj. małopolskie, pomorskie i podlaskie), prace studialne oraz program szkoleniowy dla kadr brd. Odrębny składnik został przewidziany dla Komendy Głównej Policji na dodatkowe wyposażenie sprzętowe, w tym zakup urządzeń m.in. do automatycznego pomiaru prędkości, badania stężenia alkoholu we krwi lub w wydychanym powietrzu oraz zakup motocykli do patrolowania dróg i kontroli ruchu drogowego.

2. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2004 r. ¹

2.1. Liczba wypadków w 2004 r.

W 2004 r. zaistniało **51 069** wypadków drogowych, w których zginęło **5 712** osób, a **64 661** zostały ranne. W porównaniu do analogicznego okresu roku 2003 jest to:

- mniej wypadków o **9**, tj. o -0,02%,
- więcej zabitych o **72**, tj. o +1,3%,
- więcej rannych o **761**, tj. o +1,2%.



¹ Opracowano na podstawie materiału nadesłanego przez Komendę Główną Policji

KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Poniższa tabela przedstawia liczby wypadków drogowych oraz ich skutki w poszczególnych województwach w 2004 r. w porównaniu z 2003 r.

Województwo	Wypadki			Zabici			Ranni		
	2004	2003	Wzrost/ spadek	2004	2003	Wzrost/ spadek	2004	2003	Wzrost/ spadek
Dolnośląskie	2 987	2 960	+27	371	374	-3	3 686	3 544	+142
Kujawsko-pomorskie	2 396	2 495	-99	299	290	+9	3 016	3 123	-107
Lubelskie	2 586	2 644	-58	358	336	+22	3 287	3 372	-85
Lubuskie	847	788	+59	168	180	-12	1 209	1 055	+154
Łódzkie	4 826	4 628	+198	440	493	-53	5 844	5 562	+282
Małopolskie	4 882	4 973	-91	335	365	-30	6 355	6 373	-18
Mazowieckie	3 188	3 346	-158	569	565	+4	3 982	4 202	-220
Opolskie	1 191	1 348	-157	150	163	-13	1 536	1 725	-189
Podkarpackie	2 380	2 229	+151	295	250	+45	3 000	2 726	+274
Podlaskie	1 226	1 361	-135	200	215	-15	1 572	1 742	-170
Pomorskie	3 214	3 262	-48	307	276	+31	4 272	4 362	-90
Śląskie	7 046	6 379	+667	511	513	-2	8 703	7 814	+889
Świętokrzyskie	2 172	2 171	+1	221	242	-21	2 813	2 719	+94
Warmińsko-mazurskie	1 997	1 907	+90	315	270	+45	2 498	2 492	+6
Wielkopolskie	4 910	5 071	-161	540	525	+15	6 435	6 495	-60
Zachodnio-pomorskie	2 034	2 057	-23	235	243	-8	2 683	2 551	+132
KSP Warszawa*	3 187	3 459	-272	398	340	+58	3 770	4 043	-273
Ogółem	51 069	51 078	-9	5 712	5 640	+72	64 661	63 900	+761

* KSP wraz z podległymi Komendami Powiatowymi Policji

2.2. Rytm wypadków drogowych w 2004 r.

W 2004 r. najwięcej wypadków miało miejsce w październiku, sierpniu i lipcu. W październiku i sierpniu liczba wypadków drogowych wynosiła 9,8%, a w lipcu 9,6% ogółu zdarzeń. Duża liczba wypadków w miesiącach letnich oraz jesiennych jest zjawiskiem obserwowanym od kilku lat. Niewątpliwie za jedną z przyczyn uznać można znacznie zwiększone natężenie ruchu w okresie wakacyjnym oraz pogorszenie się warunków atmosferycznych w okresie jesiennym. Natomiast najmniejszą liczbę wypadków zarejestrowano w styczniu i lutym. Jako przyczynę takiego stanu rzeczy uznać można fakt, że uczestnicy ruchu drogowego mają świadomość możliwości pojawienia się niekorzystnych warunków drogowych (oblodzenie, opady śniegu, itp.). Ponadto ciężka sytuacja panująca na drodze „wymusza” w pewien sposób zwiększenie uwagi i powoduje, że kierujący pojazdami zachowują się bardziej ostrożnie.

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2004r.	2003r.	2004r.	2003r.	2004r.	2003r.
Styczeń	3 307	3 501	308	383	4 160	4 334
Luty	3 354	2 777	326	246	4 210	3 502
Marzec	3 405	3 065	381	349	4 113	3 865
Kwiecień	3 962	3 516	377	360	5 045	4 426
Maj	4 203	4 600	427	415	5 402	5 750
Czerwiec	4 547	4 922	434	483	5 985	6 227
Lipiec	4 881	4 924	540	564	6 340	6 435
Sierpień	5 007	4 915	596	555	6 665	6 419
Wrzesień	4 600	4 871	565	573	5 838	5 996
Październik	5 026	4 939	652	625	6 214	6 028
Listopad	4 265	4 363	558	541	5 118	5 295
Grudzień	4 512	4 685	548	546	5 571	5 623
R a z e m	51 069	51 078	5 712	5 640	64 661	63 900

Tendencja wypadków w 2004 r.

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2004	2003=100%	2004	2003=100%	2004	2003=100%
Styczeń	3 307	94,5	308	80,4	4 160	96,0
Luty	3 354	120,8	326	132,5	4 210	120,2
Marzec	3 405	111,1	381	109,2	4 113	106,4
Kwiecień	3 962	112,7	377	104,7	5 045	114,0
Maj	4 203	91,4	427	102,9	5 402	93,9
Czerwiec	4 547	92,4	434	89,8	5 985	96,1
Lipiec	4 881	99,1	540	95,7	6 340	98,5
Sierpień	5 007	101,9	596	107,4	6 665	103,8
Wrzesień	4 600	94,4	565	98,6	5 838	97,4
Październik	5 026	101,7	652	104,3	6 214	103,1
Listopad	4 265	97,7	558	103,1	5 118	96,6
Grudzień	4 512	96,3	548	100,4	5 571	99,1

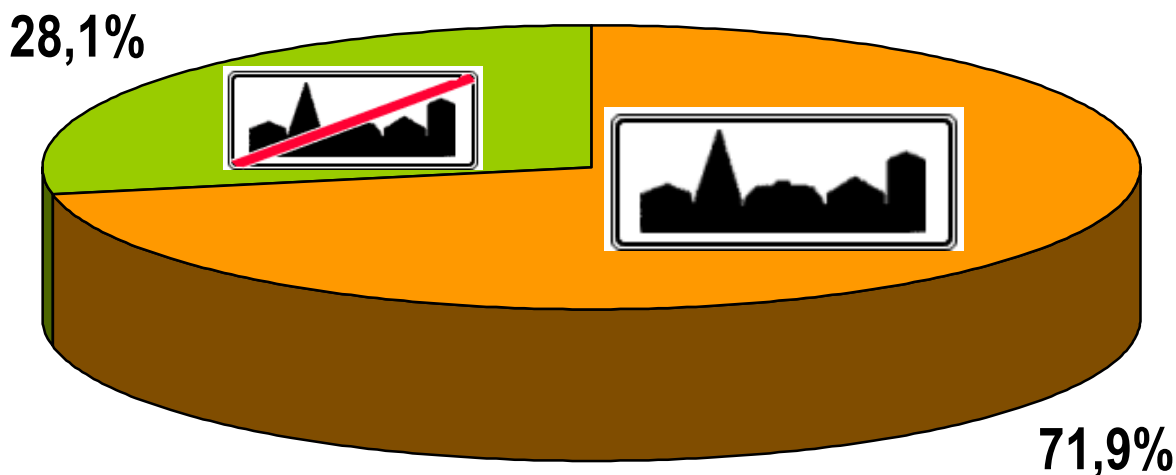
Dzieląc wypadki drogowe na poszczególne dni tygodnia, najwięcej zdarzeń oraz największą liczbę osób zabitych i rannych odnotowano pod koniec tygodnia, tj. w piątki (16,3% ogółu) i soboty (15,1% ogółu) oraz w poniedziałki (14,3% ogółu). Natomiast w niedziele – które są dniami wzmożonego ruchu związanego z powrotami z weekendowego wypoczynku – to dni, w których odnotowano najmniej wypadków drogowych (12,7 % ogółu). Przyczyną tego stanu może być zmniejszenie się ruchu na obszarach zabudowanych (gdzie zanotowano 71,9% wszystkich wypadków) i przeniesieniu go poza ten obszar, zwłaszcza w godzinach popołudniowych i wczesnowieczornych. To z kolei powoduje tak duże zagęszczenie pojazdów, że dochodzi do znacznego uspokojenia ruchu.

Zarówno w 2004 r. jak i w latach poprzednich największe nasilenie wypadków wystąpiło w godzinach 16 – 19, a szczególnie między godz. 16 a 18, czyli w okresie bardzo dużego natężenia ruchu w związku z powrotami z pracy. W godzinach 16 – 19 najwięcej osób zostało rannych, natomiast najwięcej osób zginęło w przedziale czasowym między godzinami 17 i 21. Najmniej wypadków odnotowano w godzinach 24 –5, w tym czasie również najmniej osób zostało rannych oraz poniosło śmierć.

Na występowanie wypadków drogowych wpływ mają także warunki atmosferyczne oraz oświetlenie, przy czym ten ostatni czynnik jest uzależniony od pory dnia i pory roku. Podobnie jak w roku 2003 najwięcej, bo 32 858, tj. 64,3% wypadków, wydarzyło się przy dobrych warunkach atmosferycznych. Tłumaczyć można to tym, że takie warunki atmosferyczne powodują obniżenie uwagi uczestników ruchu, skłaniają np. do rozwijania większej prędkości przez kierujących pojazdami oraz niezachowania należytej ostrożności podczas wykonywania manewrów.

2.3. Miejsca powstawania wypadków drogowych

W 2004 r. zdecydowana większość wypadków, czyli 36 694 wydarzyły się na obszarze zabudowanym, zginęło w nich 2 755 osób, a 44 372 zostały ranne. Poza obszarem zabudowanym zaistniało 14 375 wypadków. W ich wyniku zginęło 2 957 osób, a rany odniosło 20 289 uczestników ruchu. Procentowo podział wypadków ze względu na rodzaj obszaru występowania przedstawia się następująco:



Miejsce powstawania wypadków drogowych

Miejsce zdarzenia		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
prosty odcinek drogi		29 381	57,5	3 891	68,1	35 555	55,0
niebezpieczny zakręt		4 991	9,8	746	13,1	7 579	11,7
niebezpieczny zjazd		220	0,4	23	0,4	295	0,5
wierzchołek wzniesienia		196	0,4	38	0,7	263	0,4
rejon skrzyżowania		4 507	8,8	310	5,4	5 336	8,3
skrzyżowanie	dróg równorzędnych	600	1,2	42	0,7	770	1,2
	z drogą z pierwszeństwem	10 835	21,2	654	11,4	14 415	22,3
	o ruchu okrężnym	338	0,7	8	0,1	447	0,7

W innych charakterystycznych miejscach występowania wypadków najczęściej, czyli 10,8% zanotowano na przejściach dla pieszych, 3,6% na poboczu a 2,5% przy wyjeździe z posesji.

Wypadki drogowe według rodzaju drogi

Rodzaj drogi		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Autostrada		215	0,4	42	0,7	318	0,5
Droga ekspresowa		114	0,2	26	0,5	166	0,3
O dwóch jezdniach jednokierunkowych		6 636	13,0	546	9,6	8 257	12,8
Droga	jednokierunkowa	1 313	2,6	47	0,8	1 507	2,3
	dwukierunkowa, jednojezdniowa	42 789	83,8	5 051	88,4	54 411	84,2

Koncentracja większości wypadków na prostych odcinkach dróg jednojezdniowych - dwukierunkowych oraz powiązanie tego z najczęstszymi przyczynami wypadków powodowanych przez kierujących (niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe wykonywanie manewrów) świadczy o niedostosowaniu polskiej infrastruktury drogowej do wzrastającego natężenia ruchu. Brak postępu w tej dziedzinie może być jednym z istotniejszych czynników wpływających na utrzymywanie się niskiego stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce.

2.4. Rodzaje wypadków

Spośród wszystkich rodzajów wypadków drogowych, na pierwsze miejsce wysuwają się zdarzenia, które zakwalifikować można do kategorii „zderzenie się pojazdów w ruchu”. W 2004 r. wypadków takich było 23 446 co stanowiło 45,9% ogółu. W zdarzeniach tych śmierć poniosło 2 364 osób (41,4% wszystkich zabitych), a rannych zostało 33 797 osób (52,2% ogółu rannych).

Następnym, najczęściej występującym rodzajem wypadku, było „najechanie na pieszego”. Takich zdarzeń w 2004 r. było 16 575 (32,5%), w ich wyniku zginęło 1 969 osób (34,5%), a 15 707 zostały ranne (24,3%).

Rodzaje wypadków drogowych

Rodzaj zdarzenia		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	100%	Ogółem	100%	Ogółem	100%
Zderzenie się pojazdów w ruchu	czołowe	6 220	12,2	1 087	19,0	10 497	16,2
	boczne	12 164	23,8	913	16,0	16 703	25,8
	tylne	5 062	9,9	364	6,4	6 597	10,2
Najechanie	na pieszego	16 575	32,5	1 969	34,5	15 707	24,3
	na unieruchomiony pojazd	561	1,1	55	1,0	728	1,1
	na drzewo, słup	5 628	11,0	932	16,3	8 004	12,4
	na zaporę kolejową	5	0,0	0	-	5	0,0
	na dziurę, wybój garb	63	0,1	2	0,0	79	0,1
	na zwierzę	107	0,2	10	0,2	152	0,2
Wyrócenie się pojazdu		2 712	5,3	203	3,6	3 821	5,9
Wypadek z pasażerem		629	1,2	53	0,9	787	1,2
Inne rodzaje		1 343	2,6	124	2,2	1 581	2,4

2.5. Sprawcy wypadków drogowych

2.5.1. Kierujący pojazdami

Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego *człowiek – droga – pojazd*, jako czynnik sprawczy wypadków, na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek. To właśnie zachowanie się poszczególnych grup użytkowników dróg generalnie wpływa na powstawanie wypadków drogowych. Inne czynniki miały zdecydowanie mniejsze znaczenie.

Przyczyny wypadków drogowych w 2004 r.

Przyczyny wypadków	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2004	2003= 100%	2004	2003= 100%	2004	2003= 100%
Z winy kierującego	41 605	100,5	4 301	98,1	55 915	101,9
Z winy pieszego	8 041	95,2	1 144	107,5	7 160	93,4
Z winy pasażera	136	107,9	9	112,5	141	109,3
Z innych przyczyn	1 035	113,4	198	132,9	1 202	113,9
Współwina uczestników ruchu	244	114,5	58	156,8	236	114,0

W 2004 r. znaczącą większość wypadków spowodowali kierujący pojazdami, byli oni sprawcami 41 605 wypadków (co daje 81,5% ogółu), w wyniku tych zdarzeń śmierć poniosły 4 301 osoby, a 55 915 zostało rannych. Głównymi przyczynami wypadków było: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (12 082 wypadki), nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu (9 944 wypadki), a także nieprawidłowe wykonywanie takich manewrów jak: wyprzedzanie, omijanie, wymijanie (4 703 wypadki).

Przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących

Wypadki z winy kierującego		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		12 082	29,1	1 645	38,4	17 889	32,1
Nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu		9 944	24,0	627	14,6	13 761	24,7
Nieprawidłowe wyprzedzanie		2 978	7,2	432	10,1	4 289	7,7
Nieprawidłowe	omijanie	986	2,4	95	2,2	1 091	2,0
	wymijanie	739	1,8	125	2,9	1 051	1,9
	przejeżdżanie przejść dla pieszych	3 370	8,1	183	4,3	3 485	6,3
	skręcanie	1 752	4,2	122	2,8	2 154	3,9
	zatrzymanie, postój pojazdu	48	0,1	3	0,1	55	0,1
	cofanie	837	2,0	31	0,7	852	1,5
Jazda po niewłaściwej stronie drogi		1 185	2,9	219	5,1	1 711	3,1
Wjazd przy czerwonym świetle		598	1,4	32	0,7	821	1,5
Nieprzestrzeganie innych znaków i sygnałów		113	0,3	11	0,3	136	0,2
Brak bezpiecznej odległości między pojazdami		1 812	4,4	48	1,1	2 438	4,4
Gwałtowne hamowanie		123	0,3	5	0,1	167	0,3
Jazda bez wymaganego oświetlenia		139	0,3	28	0,7	163	0,3
Zmęczenie, zaśnięcie		459	1,1	96	2,2	708	1,3
Ograniczenie sprawności psychomotorycznej		524	1,3	55	1,3	666	1,2

Największa liczba sprawców wśród kierujących występuje w przedziale wiekowym 25 – 39 lat. Niemniej jednak, szczególną uwagę należałoby zwrócić na kierowców - sprawców wypadków w wieku 18 – 24 lata, czyli na grupę „młodych kierowców”. Niejednokrotnie cechuje ich brawura, a jednocześnie nie posiadają oni dużego doświadczenia w kierowaniu pojazdami. Problem ten występuje także w innych państwach europejskich i uznawany jest, obok przekraczania prędkości i jazdy po użyciu alkoholu lub narkotyków, za jeden z najpoważniejszych czynników oddziałujących na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tzw. „young drivers problem”.

Kierujący pojazdami najczęściej powodowali wypadki drogowe w okresie od maja do grudnia. Najwięcej wypadków kierujący spowodowali w sierpniu – 4 278 (10,3% ogółu wypadków spowodowanych przez kierujących).

Wypadki spowodowane przez kierujących w zestawieniu miesięcznym

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Ogółem	41 605	100,0	4 301	100,0	55 915	100,0
Styczeń	2 619	6,3	232	5,4	3 521	6,3
Luty	2 657	6,4	232	5,4	3 550	6,3
Marzec	2 627	6,3	272	6,3	3 403	6,1
Kwiecień	3 187	7,7	295	6,9	4 307	7,7
Maj	3 501	8,4	345	8,0	4 724	8,4
Czerwiec	3 830	9,2	347	8,1	5 276	9,4
Lipiec	4 224	10,2	441	10,3	5 720	10,2
Sierpień	4 278	10,3	486	11,3	5 970	10,7
Wrzesień	3 795	9,1	423	9,8	5 091	9,1
Październik	4 061	9,8	491	11,4	5 355	9,6
Listopad	3 284	7,9	376	8,7	4 270	7,6
Grudzień	3 542	8,5	361	8,4	4 728	8,5

2.5.2. Piesi

Kolejną grupą sprawców wypadków drogowych są piesi. W 2004 r. spowodowali oni 8 041 zdarzeń, w wyniku których śmierć poniosły 1 144 osoby, a rany odniosło 7 160 uczestników ruchu.

Najczęstszą przyczyną było: nieostrożne wejście na jezdnię – 4 454 wypadki, (tj. 55,3% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych), nieprawidłowe przekraczanie jezdni - 1 030 wypadków oraz przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 598 wypadków. W większości ofiarami śmiertelnymi w tego typu wypadkach byli właśnie piesi. W porównaniu do 2003 r. zanotowano większą liczbę osób zabitych w wypadkach spowodowanych przez pieszych o 80 osób.

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych

Przyczyny wypadków		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Ogółem		8 041	100,0	1 144	100,0	7 160	100,0
Stanie na jezdni, leżenie		431	5,4	202	17,7	239	3,3
Chodzenie nieprawidłową stroną jezdni		309	3,8	84	7,3	242	3,4
Wejście na jezdnie przy czerwonym świetle		568	7,1	37	3,2	550	7,7
Nieostrożne wejście na jezdnię	przed jadącym pojazdem	3 622	45,0	510	44,6	3 230	45,1
	zza pojazdu, przeszkody	832	10,3	51	4,5	810	11,3
Nieprawidłowe przekraczanie jezdni	zatrzymywanie, cofanie	55	0,7	8	0,7	49	0,7
	przebieganie	975	12,1	91	8,0	912	12,7
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		598	7,4	84	7,3	538	7,5
Chodzenie po torowisku		17	0,2	5	0,4	12	0,2
Wskakiwanie do pojazdu w ruchu		21	0,3	3	0,3	18	0,3
Dzieci do lat 7	zabawa na jezdni	10	0,1	2	0,2	9	0,1
	wtargnięcie na jezdnię	352	4,4	22	1,9	336	4,7
Inne		251	3,1	45	3,9	215	3,0

Spośród grup wiekowych pieszych – sprawców wypadków, najwięcej wypadków, bo 2 096, tj. 26,3% spowodowały osoby w wieku 40 – 59 lat. Zginęło w nich 447 osób, a 1 703 zostały ranne. Na uwagę zasługuje fakt, że w grupie najmłodszych 0 – 17 lat nastąpił spadek liczby wypadków przy jednoczesnym wzroście liczby osób zabitych i spadku osób rannych.

Piesi uczestnicy ruchu najczęściej powodują wypadki w okresie jesienno - zimowym. W miesiącach: październik, listopad, grudzień spowodowali oni 2 504 wypadki drogowe (31,2%). Zginęły w nich 454 osoby, a 2 128 zostało rannych. Jako jeden z czynników wpływających na taki rozkład wypadków uznać można znacznie pogorszone warunki atmosferyczne panujące w tym okresie, a zwłaszcza szybko zapadający zmierzch. Wtedy to piesi uczestnicy ruchu stają się gorzej widoczni, co w połączeniu z brakiem ostrożności (tak pieszych jak i kierujących) skutkuje wzrostem liczby wypadków w tym okresie.

2.6. Wypadki z powodu niesprawności technicznej pojazdu

Od kilku lat liczba wypadków, w których za główną przyczynę uznano zły stan techniczny pojazdów utrzymuje się na stosunkowo niskim poziomie. W 2002 r. zaistniały 22 takie wypadki, w roku 2003– 16, a 2004 r.–14, w ich wyniku śmierć poniosły 1 osoba, a 15 odniosło obrażenia ciała.

Wypadki z powodu niesprawności technicznej pojazdu

Braki techniczne	Wypadki	Zabici	Ranni
Ogółem	14	1	15
usterki układu hamulcowego	3	-	4
usterki układu kierowniczego	2	-	2
usterki w układzie zawieszenia	3	-	3
braki w ogumieniu	1	-	1
inne usterki	5	1	5

Właściwy stan techniczny pojazdów, a zwłaszcza układów konstrukcyjnych mających zdecydowany wpływ na bezpieczeństwo, jest szczególnie ważny w przypadku pojazdów przewożących większą liczbę osób. Dlatego też, w okresie wakacyjnym, policja prowadzi wzmożone działania kontrolne, podczas których ujawnia ewentualne braki techniczne takich pojazdów.

2.7. Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych

W 2004 roku nietrzeźwi uczestniczyli w 6 929 wypadkach drogowych, śmierć w nich poniosło 837 osób, a 8 450 odniosło obrażenia ciała.

Wypadki drogowe i ich skutki z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu w układzie województw*

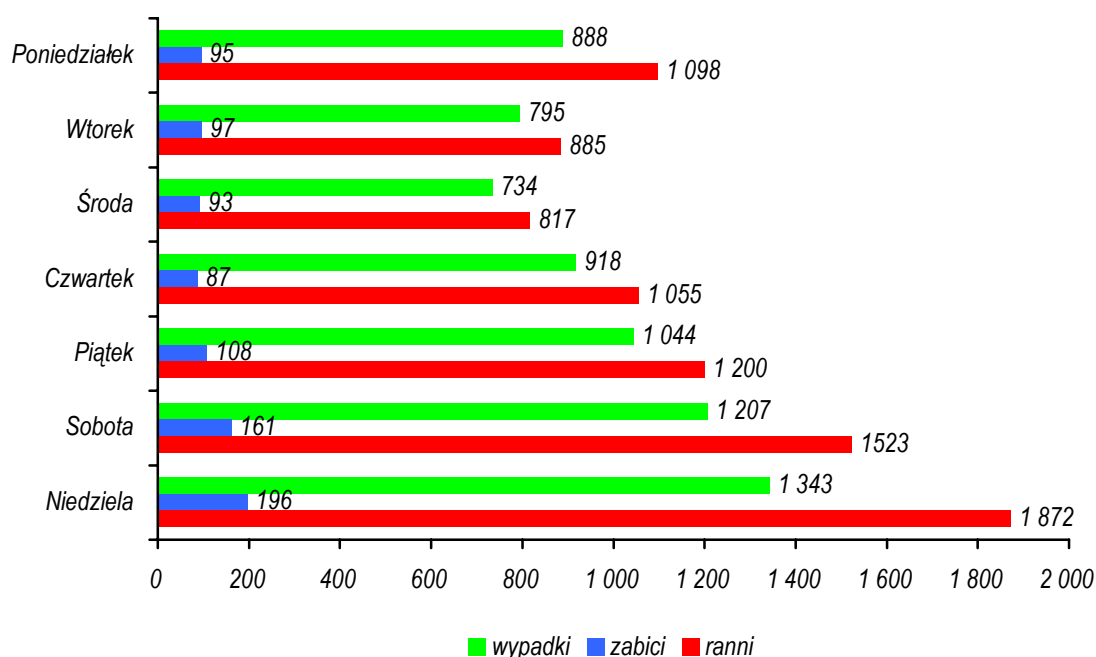
Województwa	Wypadki		Zabici*		Ranni*	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Dolnośląskie	439	6,3	35	6,2	340	6,4
Kujawsko – pomorskie	233	3,4	11	2,0	190	3,6
Lubelskie	534	7,7	51	9,1	425	8,0
Lubuskie	130	1,9	12	2,1	80	1,5
Łódzkie	578	8,3	50	8,9	455	8,5
Małopolskie	688	9,9	26	4,6	604	11,3
Mazowieckie	386	5,6	41	7,3	221	4,1
Opolskie	177	2,6	11	2,0	147	2,8
Podkarpackie	362	5,2	38	6,8	242	4,5
Podlaskie	256	3,7	47	8,4	196	3,7
Pomorskie	369	5,3	19	3,4	313	5,9
Śląskie	948	13,7	41	7,3	742	13,9
Świętokrzyskie	410	5,9	35	6,2	335	6,3
Warmińsko-mazurskie	373	5,4	58	10,3	278	5,2
Wielkopolskie	466	6,7	40	7,1	348	6,5
Zachodniopomorskie	301	4,3	21	3,7	260	4,9
Komenda Stołeczna Policji	279	4,0	25	4,5	159	3,0
POLSKA	6 929	100,0	561	100,0	5 335	100,0

* W rubrykach zabici i ranni zostali ujęci tylko nietrzeźwi uczestnicy wypadków.

Analizując dynamikę omawianych zdarzeń w okresie 1997 - 1999 stwierdzono systematyczny spadek liczby wypadków z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg (1997 – 12 426, 1998 – 10 956, 1999 – 9 319, 2000 – nieznaczny wzrost 9 367). W 2001 r. odnotowano 7 432 wypadki, w porównaniu z rokiem 2000 jest to mniej o 1935 (-20,8%). Natomiast w 2002 r. w porównaniu z rokiem 2001 nastąpił wzrost tego typu zdarzeń. Zanotowano 7 801 wypadków, tj. więcej o 369 (+4,9%). W 2003 r., w porównaniu z rokiem poprzednim, nastąpił spadek liczby wypadków z udziałem osób będących pod działaniem alkoholu, zanotowano 6 913 wypadków, tj. mniej o 888 (-11,4%). Natomiast w 2004 r. nastąpił niewielki wzrost do 6 929 wypadków, w porównaniu z rokiem ubiegłym jest to o 16 więcej (+0,2%).

Nietrzeźwi najczęściej uczestniczą w zdarzeniach drogowych w ostatnich dniach tygodnia: piątek (15,1%), sobota (17,4%) i niedziela (19,4%). Niewątpliwie wpływ na takie rozłożenie wypadków ma fakt, że koniec tygodnia, dni wolne od pracy, sprzyjają spotkaniom towarzyskim i imprezom, podczas których spożywany

Zestawienie wypadków drogowych z nietrzeźwymi wg. dni tygodnia



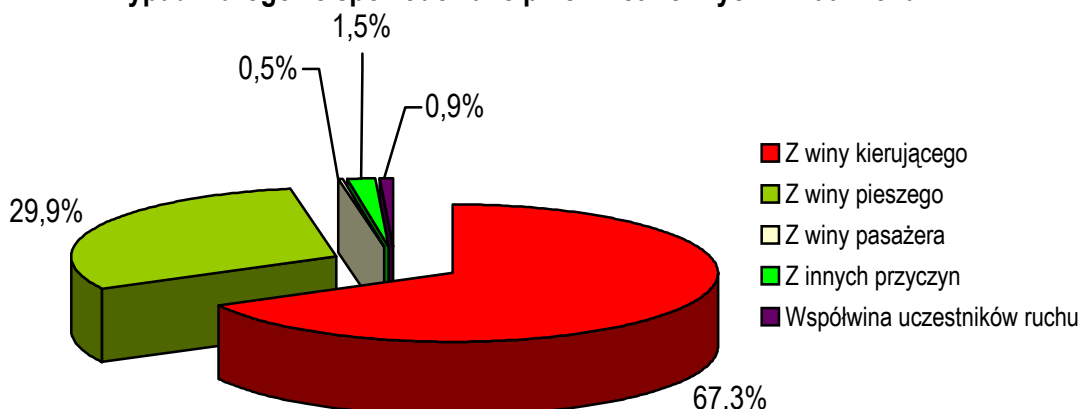
jest alkohol. Generalnie w te dni zwiększa się liczba uczestników ruchu pod wpływem alkoholu.

Nietrzeźwi uczestnicy ruchu w 2004 r. spowodowali 5 781 wypadków. Najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowią kierujący. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących, nietrzeźwi stanowili 9,3%.

Wypadki drogowe i ich skutki spowodowane przez nietrzeźwych uczestników ruchu

Nietrzeźwość uczestników zdarzenia	Wypadki	Zabici	Ranni
Z winy kierującego	3 888	454	5 353
Z winy pieszego	1 726	240	1 536
Z winy pasażera	30	1	30
Z innych przyczyn	85	20	85
Współwina uczestników ruchu	52	12	53

Wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych w 2004 roku



W 2004 r. kierowcy będący pod wpływem alkoholu spowodowali 3 888 wypadków. Zginęły w nich 454 osoby, a ranne zostały 5 353 osoby. W porównaniu do 2003 r. nastąpił spadek liczby wypadków o 25 (-0,6%).

W grupie nietrzeźwych kierowców największe zagrożenie bezpieczeństwa stanowili kierowcy samochodami osobowymi, spowodowali oni 2 854 wypadki (73,4 % wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców). Wskaźnik ten jest wyższy niż w roku poprzednim (2003 r. – 72%). W wypadkach zawinionych przez nietrzeźwych kierowców samochodami osobowymi zginęło 338 osób, tj. 74,4% śmiertelnych ofiar zdarzeń spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców (2003 r. – 77,8%).

Piesi będący pod działaniem alkoholu spowodowali 1 726 wypadków, w wyniku których śmierć poniosło 240 osób, a 1 536 zostało rannych. W porównaniu do roku 2003 nastąpił niewielki spadek liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę uczestników ruchu o 0,6%.

Prawie co piąty pieszy – sprawca wypadku był pod wpływem alkoholu, jest to na poziomie roku ubiegłego. Liczba zdarzeń, do powstania których przyczynili się nietrzeźwi piesi systematycznie spada, w roku 2004 była najniższa w ostatnich pięciu latach i stanowiła 3,3% wszystkich wypadków (2000 r. – 4,4%, 2001 r. – 3,7%, 2002 r. – 3,6%, 2003 r. – 3,4%).

W porównaniu z rokiem ubiegłym stwierdzono wzrost liczby ujawnionych kierowców pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości) o 6 221 osób.

	Liczba ujawnionych osób
Styczeń – grudzień 2003 r. – 87 §§ 1i 2 kw oraz 178a §§ 1i 2 kk	167 318
Styczeń – grudzień 2004 r. – 87 §§ 1i 2 kw oraz 178a §§ 1i 2 kk	173 539

2.8. Koszty wypadków drogowych

Według danych Instytutu Badawczego Dróg i Mostów koszty wypadków drogowych wynoszą:

2.8.1. Średnio w obszarze zabudowanym

Rok	Jednostkowy koszt [PLN]			
	ofiary śmiertelnej	rannego	strat materialnych	wypadku
1	2	3	4	5
2000	584 390	97 180	33 700	196 650
2001	731 230	105 610	33 700	218 560
2002	748 886	128 875	37 215	245 394
2003	800 175	134 520	38 090	253 084

2.8.2. Średnio w obszarze niezabudowanym

Rok	Jednostkowy koszt [PLN]			
	ofiary śmiertelnej	rannego	strat materialnych	wypadku
1	2	3	4	5
2000	718 400	118 920	38 110	365 170
2001	895 330	130 440	38 110	421 300
2002	930 622	158 871	42 595	458 933
2003	992 761	166 083	43 510	466 777

Dane o wypadkach, motoryzacji i zaludnieniu w Polsce w latach 1990-2004

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji (zgłoszonych policji)	Liczba pojazdów w tys.	Liczba sam. os. w tys.	Liczba mieszkańców w tys.	Zagrożenie mieszkańców (zabici na 100 000 mk)	Ciężkość wypadków (zabici na 100 wypadków)	Wskaźnik motoryzacji (liczba s.os. na 1000 mk)
1990	50 532	7 333	59 611	106 693	9 041	5 261	38 183	19,2	15	138
1991	54 038	7 901	65 242	130 951	9 860	6 112	38 309	20,6	15	160
1992	50 989	6 946	61 046	139 637	10 207	6 505	38 418	18,1	14	169
1993	48 901	6 341	58 812	146 650	10 438	6 771	38 505	16,5	13	176
1994	53 647	6 744	64 573	162 816	10 858	7 153	38 581	17,5	13	185
1995	56 904	6 900	70 226	197 159	11 186	7 517	38 609	17,9	12	195
1996	57 911	6 359	71 419	214 006	11 766	8 054	38 639	16,5	11	208
1997	66 586	7 310	83 169	253 356	12 284	8 533	38 650	18,9	11	221
1998	61 855	7 080	77 560	291 381	12 709	8 891	38 661	18,3	11	230
1999	55 106	6 730	68 449	313 073	13 169	9 283	38 654	17,4	12	240
2000	57 331	6 294	71 638	335 717	14 106	9 991	38 644	16,3	11	250
2001	53 799	5 534	68 194	342 408	14 724	10 503	38 641	14,2	10	260
2002	53 559	5 827	67 498	358 807	15 526	11 029	38 632	15,1	11	289
2003	51 078	5 640	63 900	367 700	15 899	11 244	38 230	14,8	11	294
2004	51 069	5 712	64 661	424 938*	16 600**	11 900**	38 180	15,0	11	311**
04/03 %	-0,02	+1,3	+1,2	+15,6	-	-	-	-	-	-

Źródło: Komenda Główna Policji

Uwaga:

* - liczba kolizji zgłoszonych Policji; ocenia się wspólnie z towarzystwami i firmami ubezpieczeniowymi, że rzeczywista liczba kolizji przekracza 1,0 mln rocznie

** - dane szacowane

3. Synteza działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

W 2004 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego realizowała następujące zadania:

- Nadzorowała i finansowała Regionalny Projekt Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego współfinansowany ze środków Drugiego Projektu Drogowego Banku Światowego.
- Prowadziła systematyczne pomiary wykorzystania pasów bezpieczeństwa w połączeniu z pomiarem prędkości oraz stosowania pasów przez kierowców i pasażerów. Dane te są wskaźnikiem efektywności działań prewencyjnych policji ukierunkowanych na egzekwowanie ograniczeń prędkości i jazdy w zapiętych pasach.
- Opracowała Program Szkoleń z zakresu brd. Zadanie polega na przygotowaniu kompleksowych materiałów szkoleniowych, na podstawie których szkolone będą kadry brd różnych szczebli oraz pracownicy instytucji wchodzących w skład wojewódzkich rad brd. Wykonawca kontraktu przygotował ostateczną wersję materiałów.
- Zorganizowała XXXVI Kongres CIECA. Jest to międzynarodowa organizacja zajmująca się problematyką szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Oprócz wymiany informacji, CIECA również oferuje swoje ekspertyzy organizacjom rządowym, szczególnie w UE.
- Powołując Komitet Honorowy, zainicjowała w Polsce działania w ramach IV Międzynarodowego Tygodnia BRD pod hasłem "SZACUNEK TO BEZPIECZEŃSTWO". Zleciła, sfinansowała i pomogła w przygotowaniu ogólnopolskich badań opinii społecznej nt. kultury jazdy i agresji na drogach. Zorganizowała także kampanię informacyjną obejmującą 100 billboardów w Warszawie i wybranych dużych miastach oraz 1700 plakatów w całej Polsce. KR BRD nadzorowała działania Partnerów oraz Wojewódzkich Rad BRD, zapewniła patronat medialny i zorganizowała konferencję prasową, otwierającą IV Tydzień BRD; szczegółowe informacje na ten temat znajdują się w drugiej części niniejszego sprawozdania.
- Podjęła starania mające na celu uzyskanie dodatkowych środków finansowych pozwalających na realizację zadań wynikających z przyjętego przez Radę Ministrów Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000. W ramach już podjętej realizacji Programu Sekretariat kontynuował rozpoczęty pod koniec ubiegłego roku program szkoleń kadr odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zbyt mała w stosunku do potrzeb realizacja Programu GAMBIT wynika głównie z braku dostatecznej ilości środków na ich finansowanie, dalece niewystarczającej współpracy pomiędzy organami rządowymi, a samorządowymi (szczególnie zarządami dróg różnych szczebli), zbyt małej liczby wykwalifikowanej kadry oraz nie przywiązywania większej wagi przez decydentów do spraw poprawy brd.
- Uczestniczyła w pracach Międzyresortowego Zespołu ds. Wdrożenia Sytemu Tachografów Cyfrowych w Rzeczypospolitej Polskiej.
- Uczestniczyła w opracowaniu i wdrożeniu szeregu istotnych dla brd rozwiązań zawartych we wchodzących w życie aktach prawnych.
- Opracowała kolejne wersje projektu ustawy o osobach kierujących pojazdami.
- Współpracowała z wieloma instytucjami i komisjami zagranicznymi oraz krajowymi w tym pozarządowymi.
- Uczestniczyła w naradach, konferencjach, seminariach i spotkaniach roboczych związanych z poprawą brd.
- Kierowała pracami Polskiego Komitetu Global Road Safety Partnership (szczegóły na stronie www.krbrd.gov.pl/polski_komitet_grsp/grsp.htm).

- Sekretariat KR BRD współpracował z Ministerstwem Transportu Królestwa Niderlandów w ramach podpisanego „Porozumienia o Współpracy” (Memorandum of Understanding). Współpraca ta polega głównie na wymianie doświadczeń i przekazywaniu wiedzy w zakresie drogownictwa i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Uczestniczyła w realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport w zakresie:
 - pomocy technicznej - realizacja projektu pomiarów prędkości i wykorzystania pasów bezpieczeństwa (kontynuacja projektu Banku Światowego) oraz programu szkoleń dla kadr brd (materiały opracowane w ramach projektu Banku Światowego),
 - bezpieczniejszej infrastruktury drogowej - zidentyfikowane projekty obejmują roboty i instalacje drogowe (GDDKiA), zakup sprzętu do nadzoru nad ruchem (KGP) oraz zakup sprzętu ratownictwa drogowego (KG PSP).
- Uczestniczyła w kilkudziesięciu audycjach radiowych, telewizyjnych, seminariach, szkoleniach; udzielanie wywiadów i opracowywanie materiałów informacyjnych.
- Uczestniczyła we współpracy międzynarodowej w tym w pracach ECMT, OECD, Grupy Wysokiego Szczebla ds. brd Komisji Europejskiej itd.
- Uczestniczyła w opracowaniu rządowej strategii antykorupcyjnej zawierającej m.in. przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom związanym ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców.

Więcej szczegółów nt. pracy Sekretariatu KR BRD zawartych jest w załączniku do niniejszego sprawozdania.

Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego kontynuowały w 2004 r. działania wynikające z Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000 oraz przeprowadziły wiele inicjatyw, które można pogrupować w następujące bloki tematyczne:

- system bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie,
- projekty z zakresu poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz w ich otoczeniu,
- edukacja, uświadamianie i propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto w niektórych województwach realizowano działania wyznaczone w wojewódzkich programach poprawy brd pod nazwami GAMBIT Lubelski, GAMBIT Warmińsko – Mazurski, GAMBIT Pomorski.

Szczegółowe dane na temat działalności wojewódzkich rad brd są (ze względu na swoją obszerność) udostępniane na życzenie zainteresowanych, a także zostaną umieszczone na stronie www.krbrd.gov.pl.

4. Ocena realizacji I etapu Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce „Gambit 2000”

Za niezmiernie ważne należy uznać opracowanie Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000 i przyjęcie go przez Radę Ministrów w maju 2001 roku. Pozwoliło to na:

- zwiększenie aktywności działań na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym (szkolenie kadry, programy brd, zastosowanie efektywnych środków poprawy brd);
- zbudowanie i wdrożenie systemu monitorowania wybranych zachowań uczestników ruchu drogowego (prędkość, stosowanie pasów);
- przygotowanie programu szkoleń na wszystkich poziomach administracji rządowej i samorządowej;
- pozyskanie środków na finansowe wsparcie działań sektorowych KGP, KGPS, GDDKiA oraz regionalnych – drogi wojewódzkie i powiatowe;

- wzrost świadomości społecznej w zakresie brd;
- wprowadzenie wychowania komunikacyjnego do szkół podstawowych;
- uaktywnienie działań instytucji pozarządowych w tym GRSP, PZM.

Realizacja określonych w programie działań oraz podjęcie szeregu inicjatyw lokalnych w latach 2000-2004 dała w efekcie:

- a) ogólne zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 10,5 %,
- b) zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w poszczególnych grupach wysokiego ryzyka, w tym:
 - pieszych o 13%,
 - młodych kierowców o 10%,
 - rowerzystów o 6%,
 - dzieci o 13%,
 - nietrzeźwych użytkowników dróg o 29%,
 - rozwijających nadmierną prędkość o 13%.

Niestety zwiększyła się liczba ofiar wypadków na skrzyżowaniach dróg o 2,7%.

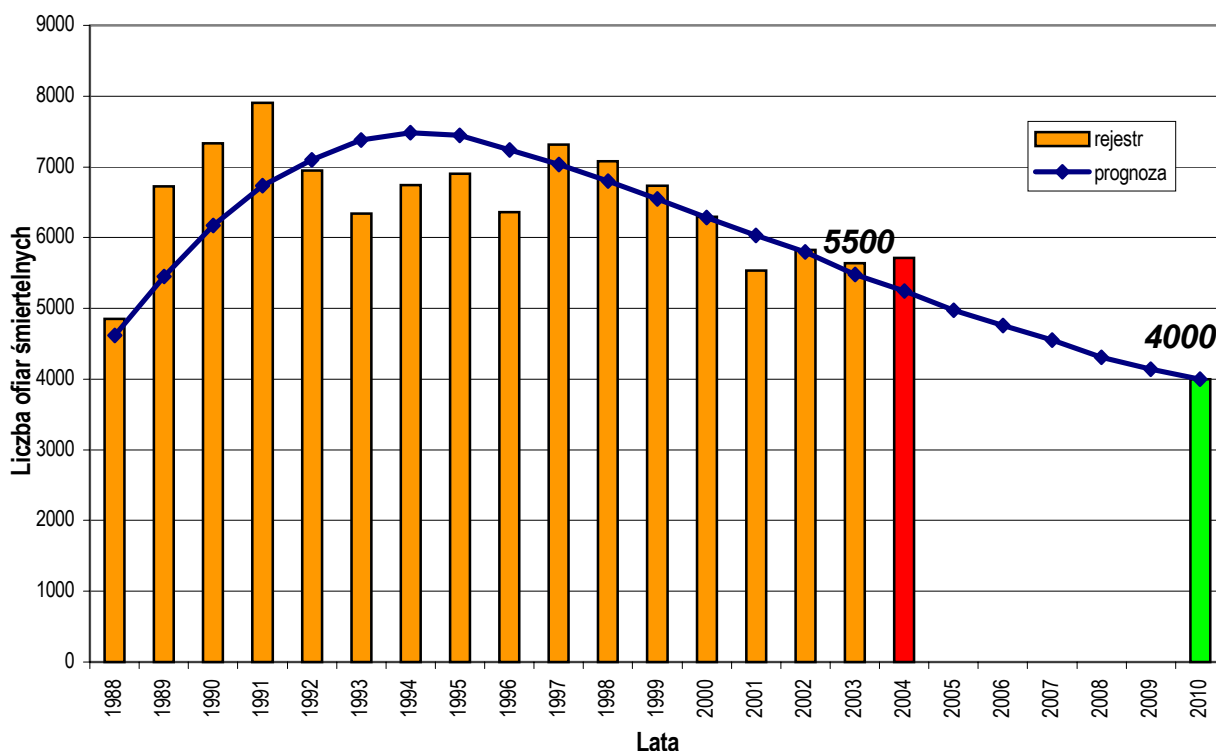
Założone w Programie cele zostały częściowo osiągnięte. Wyznaczone zadania rozpoczęto w różnych obszarach, a realizację części z nich ukończono. Do niepełnego osiągnięcia celów przyczyniło się:

- brak dostatecznego wpływu lidera Programu na działania członków KR BRD i innych instytucji,
- trudności w zarządzaniu realizacją Programu,
- nieprzygotowane z odpowiednim wyprzedzeniem programy operacyjne dla wielu działań, dzielące je na zadania i projekty ze szczegółowo określonym celem, wskaźnikami monitorowania, kosztami realizacji i wykonawcami,
- zbyt mała liczba wykwalifikowanej kadry,
- niewystarczająca aktywność niektórych członków KR BRD i WRBRD,
- niewystarczająca współpraca pomiędzy organami rządowymi i samorządowymi,
- brak środków na pełne wsparcie naukowe i merytoryczne,
- przywiązywanie zbyt małej wagi przez decydentów do spraw poprawy brd,
- niewłaściwe postrzeganie przez społeczeństwo następstw wypadków drogowych (priorytetem wg opinii społecznej jest przede wszystkim poprawa stanu dróg oraz budowa autostrad),
- niedostosowanie uregulowań prawnych i technicznych umożliwiających efektywne działania na rzecz poprawy brd,
- brak poczucia nieuchronności kary przez osoby naruszające przepisy ruchu drogowego,
- niedostatek środków finansowych na realizację zadań.

5. Podsumowanie i wnioski

Pomimo podjęcia przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego licznych działań, w 2004 r. odnotowano niewielki wzrost liczby zabitych w wyniku zdarzeń drogowych (o 1,3 %) oraz liczby rannych (o 1,2 %). Odnotowano natomiast nieznaczne zmniejszenie liczby wypadków drogowych, co można uznać iż w porównaniu z rokiem 2003 liczba wypadków pozostała na tym samym poziomie.

Zatem nie zostały zrealizowane w pełni założenia Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000, w którym przewidywano, że w wyniku podjęcia wskazanych działań liczba zabitych w wyniku zdarzeń drogowych wyniesie w 2004 r. 5240 osób.



W 2004 r. nastąpił również niewielki wzrost liczby ujawnionych przypadków kierowania pojazdami pod wpływem alkoholu. Wzrost tej liczby jest szczególnie niepokojący, gdyż od kilku lat jest to stała tendencja wzrostowa, a wypadki powodowane pod wpływem alkoholu charakteryzują się z reguły dużą ciężkością (liczba zabitych na 100 wypadków). Z jednej strony ta wzrostowa tendencja może wprawdzie świadczyć o wzroście wykrywalności tego wykroczenia dzięki wzmożonym działaniom Policji w tym zakresie, ale z drugiej strony wskazuje, że instytucje zobowiązane do sankcjonowania tj. wymiar sprawiedliwości i urzędy powiatowe (zwracające prawa jazdy po ustaniu sankcji) wykonują swoje ustawowe obowiązki w dalece niewystarczający sposób. Takie działanie nie odstrasza kierowców od prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu. Dlatego też na terenie całego kraju prowadzone są przez różne podmioty kampanie społeczne ukierunkowane na ten właśnie problem.

Po kilku latach starań Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Sejm wprowadził ustawy obowiązek ograniczenia prędkości na obszarach zabudowanych do 50 km/h (do 60 km/h w godz. 23.00 – 5.00) od 1 maja 2004 r. Jeżeli przepis ten będzie respektowany przez kierowców, a przekraczanie tej prędkości będzie się wiązało z nieuchronnością kary, to można spodziewać się w dość krótkim czasie zmniejszenia zarówno liczby wypadków, jak i ich skutków.

W ostatnim okresie wzrosła dość znacząco liczba materiałów informacyjnych i imprez promujących bezpieczne zachowania w ruchu drogowym. Część z nich powstała z inicjatywy Sekretariatu Krajowej Rady BRD, ale należy przyznać, że coraz częściej spotykamy się z działaniami ze strony różnego rodzaju fundacji i organizacji pozarządowych, które zwracają się do nas o merytoryczne wsparcie swoich prac.

Wzmocniono znacznie kontakty z prasą współpracując przy opracowywaniu cyklicznych artykułów dotyczących szeroko rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań Krajowej Rady BRD.

Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego prowadzą w dalszym ciągu działania wynikające z Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000, a także podejmują wiele inicjatyw, które można pogrupować w następujące bloki tematyczne:

- System bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie,
- Projekty z zakresu poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz w ich otoczeniu,
- Edukacja, uświadamianie i propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Aby nadal poprawiać stan bezpieczeństwa ruchu drogowego należy:

- konsekwentnie realizować działania wskazane w znowelizowanym Programie pn.: GAMBIT 2005;
- zwiększać dynamiczne kontrole Policji, szczególnie z wykorzystaniem urządzeń do automatycznego pomiaru prędkości pojazdów;
- zwiększać liczbę kar nakładanych (w stosunku do liczby udzielanych pouczeń) na osoby naruszające przepisy ruchu drogowego;
- we współpracy z wymiarem sprawiedliwości wzmocnić społeczną świadomość nieuchronności kar za łamanie przepisów ruchu drogowego;
- nieustannie edukować społeczeństwo w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze przy wykorzystaniu środków masowego przekazu i współpracy z instytucjami pozarządowymi, fundacjami, firmami ubezpieczeniowymi itp.;
- rozszerzyć zakres działań związanych z uspokojeniem ruchu, likwidacją czarnych punktów oraz monitoringiem ruchu;
- rozbudować przy drogach krajowych sieć bezpiecznych parkingów dla samochodów ciężarowych umożliwiających przeprowadzanie kontroli przez Inspektorów Transportu Drogowego,
- promować działania na rzecz poprawy brd wykorzystując osoby o wysokim autorytecie politycznym, medialnym i społecznym;
- wprowadzić ustawowy obowiązek jazdy z włączonymi światłami przez cały rok;
- uchwalić ustawę o osobach kierujących pojazdami i wprowadzić wynikający z niego system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców;
- wykorzystywać w większym zakresie opracowania, projekty i zalecenia polskich oraz zagranicznych jednostek naukowo-badawczych i instytucji (ITS, IBDiM, CEMT, OECD) z uwzględnieniem możliwości ich formalnego i technicznego wdrożenia w Polsce;
- zwiększyć zakres badań i prac naukowych dotyczących brd,
- kontynuować realizację pilotażowych Regionalnych Programów Poprawy BRD;
- poświęcić większą uwagę działaniom na rzecz niechronionych użytkowników dróg;
- przeszkolić jak największą liczbę specjalistów i pracowników różnych szczebli zajmujących się zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wejście RP do Unii Europejskiej spowodowało konieczność podjęcia lub kontynuacji następujących działań:

- zmniejszenie liczby zabitych na drogach o 50%;
- wdrożenie zadań określonych w III Programie UE w stopniu umożliwiającym uzyskanie poprawy brd w krajach członkowskich UE;
- rozszerzenie współpracy międzynarodowej;
- dostosowanie standardów i poziomu brd w Polsce do przodujących w tej dziedzinie krajów unijnych.

W związku z tym znowelizowano przyjęty przez Rząd RP w maju 2001 r. Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000, który jako program o akronimie GAMBIT 2005 został przyjęty uchwałą na dzisiejszym plenarnym posiedzeniu KR BRD. Program ten należy przedłożyć do akceptacji Rady Ministrów wraz z niniejszym sprawozdaniem.

Opracowano w Sekretariacie Krajowej Rady BRD na podstawie materiałów zainteresowanych resortów i instytucji

Andrzej Grzegorzczak

Sekretarz Krajowej Rady BRD

Akceptuje:

Ryszard Krystek

*Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury*

ZATWIERDZAM:

Krzysztof Opawski

*Minister Infrastruktury
Przewodniczący Krajowej Rady BRD*

Warszawa, marzec 2005 r.