

**STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
ORAZ DZIAŁANIA REALIZOWANE W TYM ZAKRESIE
W 2006 R.**

SPRAWOZDANIE

*Dokument zaakceptowany na
posiedzeniu Rady Ministrów
w dniu 3 kwietnia 2007 r.*

Warszawa, marzec 2007 r.

Spis treści

| | |
|--|----|
| 1. Wprowadzenie | 3 |
| 2. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2006 r. | 4 |
| 3. Synteza działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego | 15 |
| 4. Podsumowanie i wnioski | 18 |

Załącznik nr 1 - *Szczegółowe działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2006 r.*

Załącznik nr 2 - *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w województwach w 2006 r.*

1. Wprowadzenie

W 2006 r. w Polsce miało miejsce prawie 47 tys. wypadków drogowych, w których zginęły 5 243 osoby, 59 123 zostało rannych, czyli w sumie ofiarami stały się 64 364 osoby. Te liczby – oraz ogromne społeczne, ekonomiczne i ludzkie konsekwencje, jakie reprezentują – wymagają nadania temu problemowi odpowiedniego priorytetu politycznego i podejmowania intensywnych działań w obszarze poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Płacimy zbyt dużą cenę za korzystanie z naszych dróg.

W Polsce, mimo pewnej poprawy zanotowanej w ostatnich latach, zagrożenie zdrowia i życia użytkowników transportu drogowego jest nadal wysokie. Głównymi przyczynami tej sytuacji są: niska kultura jazdy i powszechne lekceważenie przepisów ruchu drogowego (zwłaszcza tych dotyczących prędkości jazdy, zakazu jazdy po użyciu alkoholu i obowiązku stosowania urządzeń ochronnych podczas jazdy samochodem), ale także niska jakość infrastruktury drogowej (nieprzystające do obecnych standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego i poziomu wiedzy rozwiązania projektowe, przejścia dróg tranzytowych przez miasta i miejscowości, niebezpieczne skrzyżowania i przejścia dla pieszych, niepodatne otoczenie drogi) oraz mało skuteczny nadzór nad ruchem.

Czasy kiedy uznawano, że wypadki są nieuniknionym skutkiem ubocznym transportu dawno już minęły, a postęp jakiego dokonały takie kraje, jak Szwecja, Wielka Brytania, czy Holandia – państwa, które ciężko pracowały przez wiele lat na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) – ukazał nam kierunki, które należało przyjąć. Unia Europejska mocno zaangażowała się w walkę z zagrożeniami, jakie niesie ze sobą ruch drogowy i w opublikowanej w 2001 r. Białej Księdze zatytułowanej „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” znaczną uwagę zwróciła na brd. Wspólnota postawiła sobie ambitny cel zmniejszenia o połowę liczby zabitych w wypadkach drogowych do 2010 r.

W 2003 r. Komisja Europejska zatwierdziła Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Unii Europejskiej, w którym zwraca uwagę, że odosobnione inicjatywy na rzecz poprawy brd nie sprawdzają się, a bezpieczeństwo ruchu drogowego potrzebuje skoordynowanego podejścia na wszystkich szczeblach. Należy więc ustanowić szczegółowe cele, które będą podlegać okresowej ocenie oraz zidentyfikować środki, które pozwolą na osiągnięcie sukcesu. W tym samym dokumencie Komisja zaleca opracowanie planów strategicznych oraz podaje wskazówki, które powinny umożliwić ich stworzenie.

Wychodząc naprzeciw dążeniom społeczeństwa do zwiększenia nacisku na ochronę życia, zdrowia i mienia w ruchu drogowym oraz realizując zalecenia Komisji Europejskiej opracowano *Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005*. W dniu 19 kwietnia 2005 r. Rada Ministrów przyjęła *Program „GAMBIT 2005”*, jako program działań prewencyjnych w Polsce na rzecz poprawy brd w latach 2005 – 2007 – 2013. W Programie tym przyjęto, że w 2013 r. liczba śmiertelnych ofiar w transporcie drogowym nie może przekroczyć poziomu 2 800 osób, a w 2020 roku – 1 500. Następnie w dniu 14 września 2006 r. Rada Ministrów przyjęła *„Program Realizacyjny BRD na lata 2006 - 2007”*, który jest częścią realizacyjną *Programu GAMBIT 2005* i stanowi pierwszy etap realizacji Strategii BRD do 2013 r. Realizację części zadań rozpoczęto w 2005 i 2006 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 Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005*. Powyższe programy stanowią kierunki polskiej polityki brd na kilka najbliższych lat i pozwalają na integralne oraz konsekwentne podejście do tego obszaru. Jest to znaczący krok do przodu w walce administracji publicznej z wypadkami drogowymi.

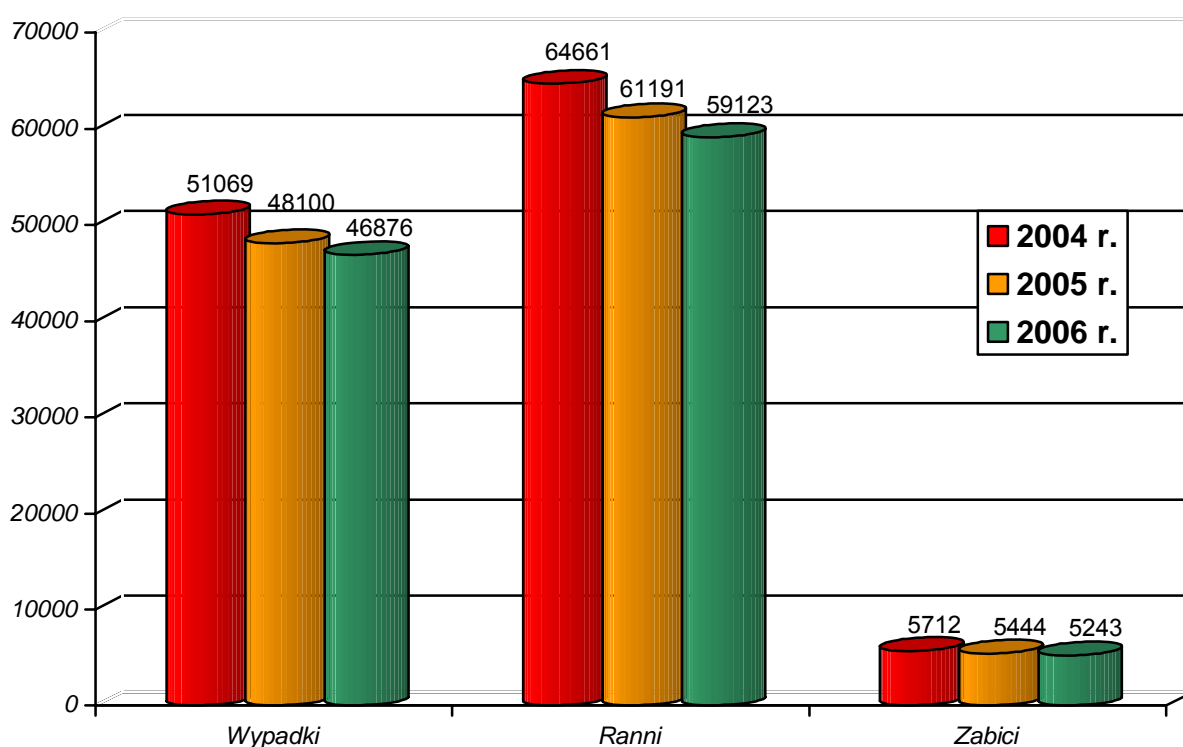
Za zmagania z wypadkami drogowymi i ich konsekwencjami są wspólnie odpowiedzialni wszyscy obywatele, a cała administracja ma swój udział w procesie poprawy brd. Teraz mamy wyjątkową okazję, aby zademonstrować swój potencjał i zmobilizować wszystkie siły do prac na rzecz polepszenia sytuacji na polskich drogach. Sukces lub niepowodzenie będą wpływać na nas wszystkich ponieważ jest to obszar, który dotyczy każdego obywatela naszego społeczeństwa.

2. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2006 r. ¹

2.1. Liczba wypadków w 2006 r.

W 2006 r. zaistniało **46 876** wypadków drogowych, w których zginęło **5 243** osób, a **59 123** zostało rannych. W porównaniu do analogicznego okresu roku 2005 jest to:

- mniej wypadków o **1 224**, tj. o **-2,6%**,
- mniej zabitych o **201**, tj. o **-3,7%**,
- mniej rannych o **2 068**, tj. o **-3,4%**.



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 2006 r. w porównaniu z 2005 r.

| Województwo | Wypadki | | | Zabici | | | Ranni | | |
|---------------------|---------------|---------------|-------------------|--------------|--------------|-------------------|---------------|---------------|-------------------|
| | 2005 | 2006 | Wzrost/ spadek | 2005 | 2006 | Wzrost/ spadek | 2005 | 2006 | Wzrost/ spadek |
| Dolnośląskie | 3 149 | 3 030 | -119 | 364 | 344 | -20 | 4 089 | 3 958 | -131 |
| Kujawsko-pomorskie | 2 157 | 2 051 | -106 | 325 | 347 | 22 | 2 757 | 2 560 | -197 |
| Lubelskie | 2 446 | 2 211 | -235 | 322 | 341 | 19 | 3 160 | 2 757 | -403 |
| Lubuskie | 860 | 835 | -25 | 174 | 147 | -27 | 1 169 | 1 125 | -44 |
| Łódzkie | 4 753 | 4 554 | -199 | 444 | 415 | -29 | 5 753 | 5 623 | -130 |
| Małopolskie | 4 437 | 4 440 | 3 | 334 | 308 | -26 | 5 596 | 5 692 | 96 |
| Mazowieckie | 6 452 | 6 617 | 165 | 885 | 849 | -36 | 7 985 | 8 177 | 192 |
| Opolskie | 1 013 | 1 048 | 35 | 148 | 128 | -20 | 1 294 | 1 325 | 31 |
| Podkarpackie | 2 244 | 2 223 | -21 | 287 | 260 | -27 | 2 858 | 2 873 | 15 |
| Podlaskie | 1 185 | 1 135 | -50 | 211 | 208 | -3 | 1 490 | 1 425 | -65 |
| Pomorskie | 3 064 | 2 751 | -313 | 266 | 256 | -10 | 4 044 | 3 533 | -511 |
| Śląskie | 6 355 | 6 179 | -176 | 439 | 427 | -12 | 7 894 | 7 742 | -152 |
| Świętokrzyskie | 1 906 | 1 886 | -20 | 227 | 221 | -6 | 2 580 | 2 340 | -240 |
| Warmińsko-mazurskie | 1 936 | 1 645 | -291 | 279 | 248 | -31 | 2 598 | 2 108 | -490 |
| Wielkopolskie | 4 268 | 4 500 | 232 | 503 | 511 | 8 | 5 567 | 5 712 | 145 |
| Zachodnio-pomorskie | 1 875 | 1 771 | -104 | 236 | 233 | -3 | 2 357 | 2 173 | -184 |
| Ogółem | 48 100 | 46 876 | - 1 224 | 5 444 | 5 243 | -201 | 61 191 | 59 123 | - 2 068 |

2.2. Wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych województwach

Mając na uwadze różnice pomiędzy poszczególnymi województwami zarówno w liczbie mieszkańców, powierzchni itp. należy określić wskaźnik zabitych i rannych na 100 wypadków drogowych. To pozwoli dokonać oceny i porównania stanu bezpieczeństwa w poszczególnych województwach.

Wskaźniki te przedstawiały się następująco:

| Województwo | Wypadki | Zabici | Ranni | Wskaźnik zabitych na 100 wypadków | Wskaźnik rannych na 100 wypadków |
|----------------------|---------------|--------------|---------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| Dolnośląskie | 3 030 | 344 | 3 958 | 11,4 | 130,6 |
| Kujawsko - pomorskie | 2 051 | 347 | 2 560 | 16,9 | 124,8 |
| Lubelskie | 2 211 | 341 | 2 757 | 15,4 | 124,7 |
| Lubuskie | 835 | 147 | 1 125 | 17,6 | 134,7 |
| Łódzkie | 4 554 | 415 | 5 623 | 9,1 | 123,5 |
| Małopolskie | 4 440 | 308 | 5 692 | 6,9 | 128,2 |
| Mazowieckie | 6 617 | 849 | 8 177 | 12,8 | 123,6 |
| Opolskie | 1 048 | 128 | 1 325 | 12,2 | 126,4 |
| Podkarpackie | 2 223 | 260 | 2 873 | 11,7 | 129,2 |
| Podlaskie | 1 135 | 208 | 1 425 | 18,3 | 125,6 |
| Pomorskie | 2 751 | 256 | 3 533 | 9,3 | 128,4 |
| Śląskie | 6 179 | 427 | 7 742 | 6,9 | 125,3 |
| Świętokrzyskie | 1 886 | 221 | 2 340 | 11,7 | 124,1 |
| Warmińsko-mazurskie | 1 645 | 248 | 2 108 | 15,1 | 128,1 |
| Wielkopolskie | 4 500 | 511 | 5 712 | 11,4 | 126,9 |
| Zachodniopomorskie | 1 771 | 233 | 2 173 | 13,2 | 122,7 |
| Ogółem | 46 876 | 5 243 | 59 123 | 11,2 | 126,1 |

Najwyższy wskaźnik zabitych na 100 wypadków drogowych odnotowano w województwie podlaskim, wyniósł on 18,3. Najniższy wskaźnik zabitych stwierdzono w województwie śląskim i małopolskim, na 100 wypadków drogowych wyniósł on 6,9.

Wskaźniki stanu bezpieczeństwa w zależności od liczby mieszkańców w 2006 r.:

| Województwo | Ludność | Wskaźnik wypadków na 100 000 mieszkańców | Wskaźnik zabitych na 100 000 mieszkańców | Wskaźnik rannych na 100 000 mieszkańców |
|----------------------|-------------------|--|--|---|
| Dolnośląskie | 2 884 248 | 105,1 | 11,9 | 137,2 |
| Kujawsko - pomorskie | 2 066 425 | 99,3 | 16,8 | 123,9 |
| Lubelskie | 2 175 251 | 101,6 | 15,7 | 126,7 |
| Lubuskie | 1 008 424 | 82,8 | 14,6 | 111,6 |
| Łódzkie | 2 571 534 | 177,1 | 16,1 | 218,7 |
| Małopolskie | 3 267 731 | 135,9 | 9,4 | 174,2 |
| Mazowieckie | 5 164 612 | 128,1 | 16,4 | 158,3 |
| Opolskie | 1 044 346 | 100,3 | 12,3 | 126,9 |
| Podkarpackie | 2 096 971 | 106,0 | 12,4 | 137,0 |
| Podlaskie | 1 197 610 | 94,8 | 17,4 | 119,0 |
| Pomorskie | 2 201 069 | 125,0 | 11,6 | 160,5 |
| Śląskie | 4 676 983 | 132,1 | 9,1 | 165,5 |
| Świętokrzyskie | 1 281 796 | 147,1 | 17,2 | 182,6 |
| Warmińsko-mazurskie | 1 427 091 | 115,3 | 17,4 | 147,7 |
| Wielkopolskie | 3 374 653 | 133,3 | 15,1 | 169,3 |
| Zachodniopomorskie | 1 693 533 | 104,6 | 13,8 | 128,3 |
| Ogółem | 38 132 277 | 122,9 | 13,7 | 155,0 |

2.3. Rytm wypadków drogowych w 2006 r.

W 2006 r. najwięcej, bo **4 802** wypadków zaistniało w grudniu (10,2% ogólnej liczby), najmniej odnotowano w styczniu **2 528** (5,4% ogólnej liczby). W 2005 r. najwięcej wypadków miało miejsce w lipcu 4 763 (tj. 9,9% ogólnej liczby).

Analizując występowanie wypadków drogowych w zależności od dnia tygodnia stwierdzono, że ich nasilenie następuje w piątki. W 2006 roku w piątki w **7 635** wypadkach zginęło **856** osób, a rannych zostało **9 426** osób.

W ciągu dnia najniebezpieczniejsze są godziny pomiędzy 14.00 a 19.00 szczególnie 16.00 – 18.00, czyli w okresie szczytu komunikacyjnego związanego z powrotami do domu po pracy. W godzinach tych miały miejsce **6 857** wypadki (tj. 14,6 % ogólnej liczby). Najmniej wypadków odnotowano w godzinach nocnych pomiędzy północą, a godziną piątą rano.

KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Poniższa tabela przedstawia wypadki drogowe i ich skutki w rozbiciu na poszczególne miesiące 2006 r. w porównaniu z rokiem 2005.

| Miesiące | Wypadki | | Zabici | | Ranni | |
|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| | 2005r. | 2006r. | 2005r. | 2006r. | 2005r. | 2006r. |
| Styczeń | 3 895 | 2 528 | 480 | 252 | 4 779 | 3 150 |
| Luty | 2 804 | 2 599 | 307 | 237 | 3 668 | 3 346 |
| Marzec | 2 919 | 2 940 | 297 | 318 | 3 688 | 3 729 |
| Kwiecień | 3 325 | 3 522 | 325 | 366 | 4 156 | 4 564 |
| Maj | 4 274 | 4 049 | 410 | 417 | 5 555 | 5 167 |
| Czerwiec | 4 585 | 4 361 | 461 | 394 | 5 998 | 5 547 |
| Lipiec | 4 763 | 4 576 | 547 | 514 | 6 336 | 6 070 |
| Sierpień | 4 592 | 4 233 | 569 | 512 | 5 964 | 5 566 |
| Wrzesień | 4 573 | 4 527 | 538 | 538 | 5 731 | 5 631 |
| Październik | 4 386 | 4 588 | 567 | 568 | 5 444 | 5 656 |
| Listopad | 3 847 | 4 151 | 483 | 512 | 4 826 | 4 919 |
| Grudzień | 4 137 | 4 802 | 460 | 615 | 5 046 | 5 778 |
| Ogółem | 48 100 | 46 876 | 5 444 | 5 243 | 61 191 | 59 123 |

2.4. Sprawcy wypadków drogowych

2.4.1. Kierujący pojazdami

Większość wypadków spowodowali kierujący pojazdami. W 2006 r. byli oni sprawcami **37 129** wypadków (co daje 79,2% ogółu), w wyniku tych zdarzeń śmierć poniosło **3 729** osób, a **49 784** zostały ranne. Głównymi przyczynami wypadków było: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu **10 987** wypadków, nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu **9 094** wypadki, nieprawidłowe wyprzedzanie **2 662** wypadki.

Przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących

| Przyczyny wypadków | | Wypadki | | Zabici | | Ranni | |
|---|------------------------------------|---------|---------------|---------|--------------|---------|---------------|
| | | 2005 r. | 2006 r. | 2005 r. | 2006 r. | 2005 r. | 2006 r. |
| Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu | | 11 419 | 10 987 | 1 687 | 1 574 | 16 728 | 16 164 |
| Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu | | 9 511 | 9 094 | 576 | 526 | 13 188 | 12 466 |
| Nieprawidłowe | wyprzedzanie | 2 839 | 2 662 | 471 | 348 | 4 134 | 3 804 |
| | omijanie | 935 | 834 | 99 | 81 | 1 036 | 940 |
| | wymijanie | 713 | 661 | 86 | 96 | 952 | 909 |
| | przejeżdżanie przejść dla pieszych | 3 422 | 1 989 | 165 | 120 | 3 538 | 2 020 |
| | skręcanie | 1 624 | 1 274 | 122 | 82 | 1 987 | 1 499 |
| | zatrzymanie, postój pojazdu | 30 | 46 | 0 | 1 | 44 | 63 |
| | cofanie | 818 | 770 | 33 | 31 | 831 | 775 |
| Jazda po niewłaściwej stronie drogi | | 1 150 | 1 079 | 221 | 243 | 1 780 | 1 521 |
| Wjazd przy czerwonym świetle | | 580 | 602 | 39 | 23 | 825 | 896 |
| Nieprzestrzeganie innych znaków i sygnałów | | 119 | 98 | 6 | 8 | 168 | 120 |
| Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami | | 1 797 | 1 968 | 57 | 67 | 2 446 | 2 701 |
| Gwałtowne hamowanie | | 118 | 132 | 8 | 4 | 168 | 185 |
| Jazda bez wymaganego oświetlenia | | 118 | 92 | 26 | 27 | 110 | 77 |
| Zmęczenie, zaśnięcie | | 508 | 643 | 115 | 116 | 756 | 1 015 |
| Ograniczenie sprawności motorycznej | | 507 | 226 | 55 | 19 | 654 | 304 |

2.4.2. *Piesi*

Kolejną grupą sprawców byli piesi. Spowodowali oni **6 719** wypadków, w wyniku których śmierć poniosły **1 007** osób, a rannych zostało **5 828** uczestników ruchu. Najczęstsze przyczyny to: nieostrożne wejście na jezdnię **4 240** wypadków tj. 63% wszystkich spowodowanych przez pieszych, następnie przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym - **665** wypadków oraz wejście na jezdnię przy czerwonym świetle **511** wypadków. Zaznaczyć należy, że ofiarami śmiertelnymi w tego typu zdarzeniach są w przeważającej większości właśnie piesi.

Przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych

| Przyczyny wypadków | | Wypadki | | Zabici | | Ranni | |
|--|-------------------------|---------|--------------|---------|------------|---------|--------------|
| | | 2005 r. | 2006 r. | 2005 r. | 2006 r. | 2005 r. | 2006 r. |
| Stanie na jezdni, leżenie | | 342 | 416 | 189 | 201 | 162 | 224 |
| Chodzenie nieprawidłową stroną jezdni | | 275 | 306 | 78 | 80 | 204 | 241 |
| Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle | | 517 | 511 | 37 | 48 | 497 | 480 |
| Nieostrożne wejście na jezdnię | przed jadącym pojazdem | 3136 | 3 475 | 420 | 500 | 2 824 | 3 059 |
| | zza pojazdu, przeszkody | 474 | 765 | 49 | 54 | 719 | 725 |
| Nieprawidłowe przekraczanie jezdni | zatrzymywanie, cofanie | 58 | 48 | 4 | 3 | 55 | 46 |
| | przebieganie | 842 | 343 | 70 | 13 | 794 | 336 |
| Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym | | 627 | 665 | 88 | 91 | 559 | 588 |
| Chodzenie po torowisku | | 30 | 15 | 8 | 4 | 23 | 11 |
| Wskakiwanie do pojazdu w ruchu | | 12 | 3 | 1 | 1 | 11 | 2 |
| Dzieci do lat 7 | zabawa na jezdni | 5 | 3 | 0 | 0 | 5 | 3 |
| | wtargnięcie na jezdnię | 293 | 128 | 3 | 3 | 301 | 127 |

2.5. Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych

Elementem, który w dalszym ciągu ma ogromny wpływ na bezpieczeństwo na drogach jest alkohol. Nietrzeźwi uczestniczyli w **6 392** wypadkach drogowych, a spowodowali **5 151** wypadków, w których śmierć poniosły **582** osoby, a ranne zostały **6 497** osób.

Najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowią kierujący pojazdami. Byli oni sprawcami **3 643** wypadków, w których zginęły **404** osoby, a rannych zostało **5 148** osób. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami, nietrzeźwi stanowili 9,8%.

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących

| Przyczyny wypadków | | Wypadki | | Zabici | | Ranni | |
|--|--------------|---------|--------------|---------|------------|---------|--------------|
| | | 2005 r. | 2006 r. | 2005 r. | 2006 r. | 2005 r. | 2006 r. |
| Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu | | 1 723 | 1 787 | 233 | 221 | 2 565 | 2 713 |
| Nie udzielenie pierwszeństwa przejazdu | | 440 | 421 | 38 | 28 | 627 | 596 |
| Nieprawidłowe | Wyprzedzanie | 161 | 136 | 32 | 28 | 224 | 187 |
| | Omijanie | 117 | 84 | 17 | 4 | 136 | 109 |
| | Wymijanie | 123 | 104 | 13 | 18 | 164 | 144 |
| Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych | | 73 | 47 | 3 | 8 | 82 | 46 |
| Jazda po niewłaściwej stronie drogi | | 243 | 221 | 36 | 28 | 390 | 316 |
| Inne | | 1 125 | 843 | 118 | 69 | 1 421 | 1 037 |

W porównaniu z 2005 rokiem stwierdzono wzrost liczby ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości) o **8 982** osoby.

| Naruszony przepis | 2005 r. | 2006 r. |
|-------------------|----------------|----------------|
| Art. 87 § 1 KW | 15 450 | 16 495 |
| Art. 87 § 2 KW | 6 976 | 9 869 |
| Art. 178a § 1 KK | 82 949 | 82 183 |
| Art. 178a § 2 KK | 86 835 | 92 645 |
| Ogółem | 192 210 | 201 192 |

Liczby ujawnionych przez Policję osób kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu w układzie województw

| Województwa | Art. 87 KW | | Art. 178a KK | | Razem | |
|---------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2005 r. | 2006 r. | 2005 r. | 2006 r. | 2005 r. | 2006 r. |
| Dolnośląskie | 1 669 | 3 065 | 15 261 | 15 368 | 16 930 | 18 433 |
| Kujawsko – pomorskie | 657 | 812 | 7 489 | 8 441 | 8 146 | 9 253 |
| Lubelskie | 1 250 | 1 281 | 12 969 | 11 521 | 14 219 | 12 802 |
| Lubuskie | 858 | 934 | 7 045 | 6 916 | 7 903 | 7 850 |
| Łódzkie | 1 264 | 1 298 | 10 825 | 11 656 | 12 089 | 12 954 |
| Małopolskie | 1 644 | 2 370 | 8 948 | 10 417 | 10 592 | 12 787 |
| Mazowieckie | 1 608 | 1 726 | 13 689 | 13 514 | 15 297 | 15 240 |
| Opolskie | 809 | 1 060 | 5 908 | 5 861 | 6 717 | 6 921 |
| Podkarpackie | 1 610 | 1 026 | 8 801 | 8 816 | 10 411 | 9 842 |
| Podlaskie | 1 090 | 1 019 | 6 875 | 5 971 | 7 965 | 6 990 |
| Pomorskie | 1 743 | 1 635 | 9 745 | 9 558 | 11 488 | 11 193 |
| Śląskie | 2 363 | 2 551 | 16 409 | 15 944 | 18 772 | 18 495 |
| Świętokrzyskie | 676 | 813 | 6 028 | 6 987 | 6 704 | 7 800 |
| Warmińsko-mazurskie | 808 | 981 | 8 203 | 8 241 | 9 011 | 9 222 |
| Wielkopolskie | 2 102 | 2 296 | 15 129 | 15 634 | 17 231 | 17 930 |
| Zachodniopomorskie | 860 | 1 497 | 6 374 | 9 162 | 7 234 | 10 659 |
| Komenda Stołeczna Policji | 1 415 | 2 000 | 10 086 | 10 821 | 11 501 | 12 821 |
| Ogółem | 22 426 | 26 364 | 169 784 | 174 828 | 192 210 | 201 192 |

2.6. Koszty wypadków drogowych

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

2.6.1. Średnio w obszarze zabudowanym

| Rok | Jednostkowy koszt [PLN] | | | |
|------|-------------------------|---------|--------------------|---------|
| | ofiary śmiertelnej | rannego | strat materialnych | wypadku |
| 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 |
| 2004 | 878 328 | 142 762 | 41 175 | 275 445 |
| 2005 | 929 990 | 150 698 | 42 070 | 294 072 |

2.6.2. Średnio w obszarze niezabudowanym

| Rok | Jednostkowy koszt [PLN] | | | |
|------|-------------------------|---------|--------------------|---------|
| | ofiary śmiertelnej | rannego | strat materialnych | wypadku |
| 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 |
| 2004 | 1 090 177 | 176 971 | 46 695 | 520 327 |
| 2005 | 1 158 910 | 187 671 | 47 710 | 560 463 |

2.7. Dane o wypadkach, motoryzacji i zaludnieniu w Polsce w latach 1990 - 2006

| 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 | 16 700 | 11 987 | 38 175 | 15,0 | 11 | 314 |
| 2005 | 48 100 | 5 444 | 61 191 | 401 440 | 16 816 | 12 339 | 38 161 | 14,3 | 11 | 323 |
| 2006 | 46 876 | 5 243 | 59 123 | 411 727 | b.d. | b.d. | 38 150** | 13,7** | 11 | b.d. |
| 06/05 % | -2,6 | -3,7 | -3,4 | +2,6 | - | - | - | - | - | - |

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 2006 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD) realizowała, poprzez umiejscowiony w Ministerstwie Transportu Sekretariat KRBRD, następujące zadania:

- opracowała *Program Realizacyjny Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2006 – 2007* będący opisem realizacji pierwszego etapu działań w ramach *Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT 2005”*;
- wdrażała oraz koordynowała projekty brd finansowane ze środków Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) i Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju (MBOiR), a w tym:
 - szkolenia z zakresu brd, których celem jest podniesienie zawodowych kwalifikacji osób bezpośrednio zaangażowanych w działania wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego (WRBRD) oraz członków KRBRD poprzez pogłębienie ich wiedzy o systemie brd i jego elementach oraz unaocznienie roli poszczególnych organizacji i służb w procesie poprawy brd;
 - *Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach*, którego celem jest zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar oraz liczby kolizji na drogach wojewódzkich, powiatowych, gminnych i miejskich poprzez przebudowę miejsc najbardziej niebezpiecznych, w których dochodzi do największej liczby wypadków i kolizji;
 - zakup wyposażenia dla służb kontroli ruchu drogowego i służb ratowniczych (fotoradary i samochody ratownictwa technicznego);
 - negocjowała zapewnienie dalszych środków z EBI oraz MBOiR przeznaczonych na finansowanie infrastrukturalnych zadań poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach samorządowych, a także na realizację krajowych kampanii brd oraz pomoc techniczną i wzmocnienie instytucjonalne Sekretariatu;
- prowadziła współpracę z instytucjami, organizacjami pozarządowymi i partnerami społecznymi w zakresie promowania brd (m.in.: Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego (WORD), *Koalicja na rzecz jazdy z włączonymi światłami przez cały rok*, PKP, Polski Komitet Global Road Safety Partnership, Renault, MediaTak, Episkopat Polski, Fundacja MIVA Polska, Duszpasterstwo Trzeźwości Archidiecezji Katowickiej, Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji, Auto Klub Dziennikarzy Polskich, Stowarzyszenie Droga i Bezpieczeństwo);
- prowadziła działania informacyjno-edukacyjne oraz współpracowała w tym zakresie poprzez:
 - kampanie bezpieczeństwa ruchu drogowego *Włącz myślenie*, a w tym:
 - ▶ przygotowanie i przeprowadzenie kampanii społecznej *Pileś – Nie Prowadź!* przeciwko prowadzeniu samochodu po spożyciu alkoholu;
 - ▶ przeprowadzenie kolejnej edycji kampanii *Ostatni wyskok*;
 - wydanie 600 tys. egz. nowej wersji broszury *Witamy w Polsce* w czterech wersjach językowych;
 - wydanie 1,0 mln egz. poradnika dla kierowców *Bezpieczeństwo na drodze*;
 - przygotowanie we współpracy z Komendą Główną Policji oraz wydanie ulotki zawierającej informacje nt. kar przewidzianych przepisami za jazdę po spożyciu alkoholu, zalet wyboru alternatywnych środków transportu w przypadku spożycia alkoholu przez kierowcę, wpływu alkoholu na zdolność postrzegania rzeczywistości i prowadzenia samochodu;
 - współorganizację *IV Międzynarodowych Targów Infrastruktura 2006*;
 - współfinansowanie edukacyjno – informacyjnych programów radiowych i telewizyjnych podejmujących tematykę bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym;

- współpraca z WORD-ami w zakresie tworzenia Gminnych Centrów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz realizacji *Regionalnych Programów Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*;
 - wydanie dwóch prezentacji multimedialnych *Pamiętaj - masz jedno życie!*, przygotowanych we współpracy z Komendą Stołeczną Policji;
 - prowadziła współpracę międzynarodową w zakresie:
 - udziału w posiedzeniach grup roboczych organizacji europejskich (m.in.: *High Level Group on Road Safety, grupa robocza Grupy Wyszehradzkiej (V4) ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego*);
 - udziału w międzynarodowych konferencjach, sympozjach, warsztatach i przedsięwzięciach, a w tym:
 - ▶ udział w międzynarodowych warsztatach dot. komunikacji społecznej w dziedzinie brd w Holandii;
 - ▶ rozpoczęcie i realizacja pilotażowego projektu *Holenderskie Miasteczko* w Puławach;
 - ▶ projekt wymiany informacji o finansowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - udziału w pracach nad europejskimi projektami badawczymi (m.in.: *PEPPER, SUPREME, CAST*);
 - organizacji międzynarodowych warsztatów nt. zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej;
 - wdrażała oraz koordynowała wdrażanie programów w zakresie brd finansowanych ze środków funduszy strukturalnych Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport poprzez:
 - badania prędkości i stosowania pasów bezpieczeństwa (*Ogólnokrajowe studium pomiaru prędkości pojazdów i wykorzystania pasów bezpieczeństwa*);
 - kurs szkoleniowy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (*Ogólnokrajowy program szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego*);
 - 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;
 - opracowywała, uzgadniała, koordynowała, monitorowała i kontrolowała umowy na realizację działań finansowanych ze środków będących w dyspozycji Sekretariatu KRBRD, w tym:
 - zlecenia dla Instytutu Transportu Samochodowego m.in. w zakresie współpracy w obrębie międzynarodowych baz danych *IRTAD* oraz *CARE*, opracowania koncepcji Polskiego Obserwatorium BRD;
 - zleceń związanych z ogłoszeniem projektu *Dutch Town – Pilotażowy projekt uspokojenia ruchu w dzielnicy Włostowice w Puławach*;
 - zlecenie w ramach przetargu nieograniczonego wykonania kamizelek odblaskowych i opasek samozaciskowych do wykorzystania w ramach kampanii społecznych KRBRD oraz zakup zestawów edukacyjnych dla nauczycieli;
 - opracowywała i publikowała dane dotyczące stanu brd w Polsce oraz działań podejmowanych w tym zakresie w postaci informacji, sprawozdań, a także strony internetowej;
 - prowadziła prace Komisji Roboczej ds. usprawnienia procedury ujawniania wykroczeń (naruszeń prawa) oraz wymierzania i egzekwowania kar, która przygotowała projekt ustawy *o odpowiedzialności za niektóre naruszenia w ruchu drogowym*;
 - organizowała posiedzenia plenarne KRBRD .
 - uczestniczyła w kilkudziesięciu naradach, konferencjach, seminariach i spotkaniach roboczych związanych z poprawą brd;
 - uczestniczyła w kilkudziesięciu audycjach radiowych, telewizyjnych, szkoleniach (m.in.: poprzez udzielanie wywiadów i opracowywanie materiałów informacyjnych);
- Więcej szczegółów nt. pracy Sekretariatu KR BRD zawartych jest w Załączniku nr 1 do niniejszego sprawozdania.

Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego kontynuowały w 2006 r. działania wynikające z *Programu GAMBIT 2005* oraz programów lokalnych (m.in.: *GAMBIT Lubelski, GAMBIT Warmińsko – Mazurski, GAMBIT Pomorski, GAMBIT Podlaski, GAMBIT Świętokrzyski*). WRBRD przeprowadziły wiele inicjatyw, które można pogrupować w następujące bloki tematyczne:

- stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd, w tym:
 - usprawnienie struktur organizacyjnych instytucji regionalnych i lokalnych,
 - organizacja systemu współdziałania i koordynacji,
 - organizacja systemu szkolenia profesjonalnych kadr brd,
 - usprawnienie systemu zbierania i gromadzenia danych o zdarzeniach drogowych,
 - stworzenie systemu informacji o brd,
 - wprowadzenie systemu standaryzacji i promocji efektywnych działań,
 - doskonalenie szkolnej edukacji na rzecz brd,
 - rozwój systemu ratownictwa na drogach,
- kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego, w tym:
 - udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem promującej jazdę z bezpieczną prędkością,
 - powszechna weryfikacja ograniczeń prędkości,
 - udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie używania pasów bezpieczeństwa,
 - udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem uświadamiających rolę alkoholu w wypadkach drogowych,
- ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów, w tym:
 - udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie bezpieczeństwa pieszych, dzieci i rowerzystów,
 - zintensyfikowanie ochrony pieszych, dzieci i rowerzystów środkami nadzoru nad ruchem drogowym,
 - powszechne stosowanie drogowych środków ochrony pieszych, dzieci i rowerzystów,
- zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych, w tym:
 - zabezpieczanie lub usuwanie niebezpiecznych obiektów w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni,
 - kształtowanie bezpiecznego pasa drogowego,
 - skrócenie czasu wykrycia i powiadamiania o zdarzeniu drogowym,
 - skrócenie czasu dojazdu na miejsce wypadku i transportu poszkodowanych do najbliższego szpitala ratunkowego,
 - rozwój wyspecjalizowanych jednostek medycznych.

Szczegółowe dane na temat działalności wojewódzkich rad brd są zawarte w Załączniku nr 2 do niniejszego sprawozdania.

4. Podsumowanie i wnioski

Działania podjęte w 2006 r. przez podmioty reprezentowane w Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zmniejszyły liczbę wypadków drogowych (o ponad 1 200), co można uznać za istotny postęp w porównaniu z rokiem 2005. Udało się również zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Mimo tego nie zostały zrealizowane w pełni założenia *Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005*, w którym przewidywano, że w wyniku podjęcia wskazanych działań liczba zabitych w wyniku zdarzeń drogowych wyniesie w 2006 r. 4 550 osób.

W 2006 r. nastąpił niestety dalszy, znaczny wzrost liczby ujawnionych przypadków kierowania pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości). Wzrost tej liczby jest szczególnie niepokojący, gdyż od kilku lat utrzymuje się taka tendencja, 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 naruszenia dzięki wzmocnionym działaniom Policji, ale z drugiej strony wskazuje, że określone prawem sankcje i oddziaływanie na świadomość kierowców poprzez kampanie społeczne nie spełniają jeszcze w sposób wystarczający swojej roli. Prowadzone działania, mimo ich intensywności oraz podjęcia bardziej zdecydowanych kroków przez resort sprawiedliwości, nie odstrasza dostatecznie kierowców i nie motywują ich do zaniechania prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu.

Nadal wzrasta znacząco liczba materiałów informacyjnych i imprez promujących bezpieczne zachowania w ruchu drogowym. Część z nich powstała z inicjatywy Sekretariatu KRBRD, ale należy przyznać, że coraz częściej spotykamy się z działaniami ze strony fundacji i organizacji pozarządowych, które zwracają się do nas o merytoryczne wsparcie swoich prac. Wzmocniono znacznie kontakty z różnymi mediami współpracując przy opracowywaniu cyklicznych artykułów i audycji dotyczących szeroko rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań KRBRD.

Na arenie międzynarodowej, zwłaszcza w Unii Europejskiej, pojawiają się obok dotychczas funkcjonujących nowe, formalne i nieformalne, organizacje podejmujące tematykę poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niestety ich działania są w dużej mierze nieskoordynowane i w pewnym momencie mogą zaburzyć proces wspólnego dążenia do ograniczenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, gdyż nie będzie wykorzystywany efekt synergii.

Aby nadal poprawiać stan bezpieczeństwa ruchu drogowego należy konsekwentnie realizować działania wskazane w Programie GAMBIT 2005 oraz Programie Realizacyjnym na lata 2006 – 2007, czyli:

1. nieustannie edukować społeczeństwo w kierunku zmiany zachowań w ruchu drogowym przy wykorzystaniu kampanii medialnych i przy współpracy z instytucjami pozarządowymi, fundacjami, firmami ubezpieczeniowymi itp.;
2. wzmocnić społeczną świadomość nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego poprzez przyspieszenie działań penalizacyjnych oraz wykorzystanie w większym stopniu określonych prawem sankcji;
3. kontynuować szkolenia specjalistów i pracowników różnych szczebli zajmujących się zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu drogowego;

a ponadto:

- wpływać na zwiększanie woli politycznej w obszarze poprawy stanu brd oraz na przekonanie społeczeństwa o konieczności podjęcia działań dla ochrony zdrowia i życia obywateli;
- kontynuować działania nad opracowaniem systemowej podstawy finansowania zadań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- kontynuować dynamiczne kontrole Policji, szczególnie z wykorzystaniem urządzeń do automatycznego pomiaru prędkości pojazdów;

- poświęcić większą uwagę działaniom na rzecz niechronionych użytkowników dróg;
- kontynuować działania związane z uspokojeniem ruchu, likwidacją miejsc niebezpiecznych oraz monitoringiem ruchu;
- propagować korzystanie z alternatywnych środków transportu, w tym z transportu zbiorowego;
- nadal dążyć do rozbudowywania przy drogach krajowych sieci bezpiecznych parkingów dla samochodów ciężarowych umożliwiających m.in. przeprowadzanie kontroli przez Inspektorów Transportu Drogowego;
- kontynuować realizację Regionalnych Programów Poprawy BRD i zachęcać do ich tworzenia aż do szczebla powiatu i gminy;
- w dalszym ciągu promować działania na rzecz poprawy brd wykorzystując osoby o wysokim autorytecie politycznym, medialnym i społecznym;
- 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.

Sprawozdanie oraz załączniki opracowano w Sekretariacie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na podstawie materiałów zainteresowanych resortów i instytucji

Andrzej Grzegorzczak

*Sekretarz Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*

Akceptuję:

Bogusław Kowalski

*Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu
Zastępca Przewodniczącego Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*

ZATWIERDZAM:

Jerzy Polaczek

*Minister Transportu
Przewodniczący Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*

Warszawa, marzec 2007 r.