PODSUMOWANIE STANU BRD W 2014 R. oraz nowe wyzwania w PROGRAMIE REALIZACYJNYM 2015 – 2016

Dodano: 20 maja, 2015

Rok 2014 był znaczący dla poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. W tegorocznym rankingu opracowanym przez Komisję Europejską, Polska awansowała o 3 pozycje w stosunku do poprzednich lat. KRBRD podejmuje zatem kolejne działania określone w Programie, mające na celu poprawę bezpieczeństwa kierowców i niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego corocznie przygotowuje sprawozdanie dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie. Obowiązek ten nakłada na Radę ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. W raporcie „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.” prezentujemy informacje o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w roku 2014 wraz ze sprawozdaniem z wykonania w roku 2014 Programu Realizacyjnego na lata 2014-2015 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020. Jest to przegląd najważniejszych charakterystyk zdarzeń drogowych, pozwalający na ocenę sytuacji na poziomie kraju oraz dla każdego z województw. W podsumowaniu działań prowadzonych w ramach Programu Realizacyjnego w roku 2014 zanalizowano stopień zaawansowania prac prowadzonych w każdym z filarów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, dając czytelny obraz sytuacji w zakresie działań, zarówno tych zrealizowanych, jak i tych będących wciąż w realizacji.

Czas podsumowań zobowiązuje do określania planów na kolejne lata. Odpowiedź na pytanie co KRBRD uznała za priorytety swojej działalności oraz jak podzielono zadania pomiędzy jej członków znajdą Państwo w Programie Realizacyjnym na lata 2015-2016 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020.

Raport za 2014 r. – najważniejsze fakty:

2014 był kolejnym rokiem, w którym odnotowano poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach. Dane w skali całego kraju wskazują na spadek liczby wypadków (o 877 mniej), ofiar śmiertelnych (o 155) oraz rannych (o 1514). Jednocześnie zaobserwowano niewielki wzrost liczby ofiar ciężko rannych (o 24 więcej).

W rankingu bezpieczeństwa na drogach europejskich opracowanym przez Komisję Europejską w marcu 2015 roku, Polska awansowała o 3 pozycje w stosunku do poprzednich lat. W porównaniu z rokiem 2013 wysokość wskaźnika demograficznego określonego liczbą zabitych/100 tys. mieszkańców uległa poprawie i wynosi obecnie 8,3. Dane te jednak wciąż sytuują nasz kraj w grupie państw charakteryzujących się wyższym od średniego w innych krajach UE poziomem zagrożenia, który wg wstępnych danych KE osiągnął w 2014 roku wartość 5,1 zabitych/100 tys. mieszkańców.

W jakich okolicznościach najczęściej dochodzi do wypadków?

Najczęściej dochodzi do wypadków z udziałem pieszych (26% wszystkich wypadków), spowodowanych nadmierną prędkością (22%), spowodowanych przez kierujących w wieku 18-24 lata (17%), z udziałem rowerzystów (14%), z udziałem nietrzeźwych (10%), z udziałem motocyklistów (7%), w wyniku najechania na drzewo (5%). Rodzajem wypadku, w którym w 2014 r. zginęło najwięcej osób było „najechanie na pieszego” (1 104 zabitych). Najczęstszą przyczyną wystąpienia ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w ubiegłym roku było niedostosowanie prędkości do

warunków ruchu (887 zabitych).

Wśród 3 202 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w roku 2014 – 1 548 stanowili kierujący pojazdami, 538 pasażerowie, 1 116 piesi.

Województwami, które zanotowały najwyższy spadek liczby ofiar śmiertelnych w roku ubigłym były: lubelskie (o 22%), lubuskie (o 14%) oraz świętokrzyskie (o 9%). W 4 województwach zanotowano natomiast wzrost liczby ofiar śmiertelnych: dolnośląskim (o 9%), opolskim (o 7%), małopolskim (o 6%) i pomorskim (o 4%).

Nowe perspektywy w Programie Realizacyjnym na lata 2015-2016

Program zawiera zestaw zadań realizujących priorytety i kierunki określone w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, określa czas wykonania poszczególnych zadań oraz liderów odpowiedzialnych za ich wdrożenie oraz wyznacza zestaw wskaźników pokazujących stopień realizacji zadaniaoraz i jego wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Zakładając konieczność koncentracji na najistotniejszych problemach wyznaczono dwa priorytetowe obszary interwencji Programu: ochronę pieszych i zarządzanie prędkością. Wynika to z analizy danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w ostatnich latach, które wskazują, że liczba pieszych, którzy ponieśli śmierć w wypadkach drogowych stanowiła ok. 1/3 wszystkich ofiar tych wypadków, a niedostosowanie prędkości było najczęstszą przyczyną wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Jak to wygląda w praktyce?

W Programie Realizacyjnym na lata 2015-2016 w filarze „Bezpieczny człowiek” określiliśmy konkretne zadania do realizacji mierzone wskaźnikami, które pokażą rzeczywisty wpływ realizowanych zadań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, mierzonego ostatecznie liczbą osób zabitych oraz ciężko rannych w wypadkach drogowych. Przykładowo jednym z

zadań w tym zakresie realizowanym przez GDDKiA będzie budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych, w miejscach o wysokim stopniu ryzyka indywidualnego. – mówi Agata Foks, Sekretarz KRBRD. Sekretariat KRBRD przygotuje natomiast wytyczne wyznaczania przejść dla pieszych przy uwzględnieniu zmian w prawie w zakresie pierwszeństwa pieszego. Na poprawę bezpieczeństwa pieszych będą wpływać także zadania z zakresu zarządzania prędkością. – dodaje.

Na czym polega drugie z priorytetowych zadań Programu Realizacyjnego 2015-2016 tzw. „zarządzanie prędkością”?

Monitoringi zachowań uczestników ruchu drogowego prowadzone w latach 2002-2007 oraz badania Sekretariatu KRBRD z lat 2013-2014 r. potwierdzają, że zjawisko nadmiernej prędkości ma w Polsce miejsce na znaczącą skalę. W 2014 r. kierowcy jadący samochodami w Polsce przekraczali prędkość w ok. 57% przypadków. Zarządzanie prędkością to ustanowienie ogólnych i lokalnych limitów prędkości, które będą egzekwowane przez użycie odpowiednich środków związanych z planowaniem, projektowaniem i eksploatacją dróg, nadzorem oraz użyciem nowych technologii. Przykładowo w programie ujęto zadanie polegające na intensyfikacji nadzoru policji w zakresie przekraczania dozwolonej prędkości. Za rozwój systemu automatycznego nadzoru w zakresie przekraczania prędkości i niestosowania się kierowców do czerwonego sygnału świetlnego, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa pieszych odpowiedzialny będzie GITD. Sekretariat KRBRD zbada natomiast skuteczność działań podejmowanych w zakresie zarządzania prędkością dotyczącą metod i środków stosowanych w zarządzaniu prędkością na drogach samorządowych oraz przeanalizuje wpływ systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na zachowania kierowców w Polsce, wraz z analizą skuteczności tego systemu – wyjaśnia.