



Bezpieczeństwo ruchu drogowego w

Polsce w ostatnich latach poprawia się, chociaż ciągle wyniki należą do grupy najgorszych w krajach UE. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego rejestrowana jest również przez SAS w miastach. Trudno jest wprost określić rzeczywiste proporcje ilości i skutków wypadków w miastach polskich w stosunku do sumy wypadków i ich skutków na całej pozostałej sieci drogowej kraju. Profesjonalne raporty określają ilości wypadków i ich skutków w skali kraju. Tylko nieliczne miasta publikują prace umożliwiające porównanie danych miast z danymi np. województwa. Dla poprawy działań stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach wskazanym jest, aby opracowywane i publikowane były zestawienia ilości wypadków, ich struktura i skutki oraz przyczyny na terenach miast, gdzie warunki ruchu i zachowania jego uczestników są zdecydowanie inne od występujących na drogach zamiejskich.

Badania przeprowadzone przez Eurobarometr wskazują na priorytety dla władz w kwestiach poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach, w tym priorytety zasadnicze:

- poprawa infrastruktury transportu drogowego,
- skuteczne egzekwowanie przepisów prawa ruchu drogowego.

Preferencje te są w sposób szczególny zgodne z warunkami w naszym kraju, ponieważ znany stan użytkowanej codziennie infrastruktury transportowej, a zachowania kierowców w tym znanym stanie infrastruktury można zakwalifikować do kategorii popularnej w Polsce – „jakoś to będzie”. Niestety zbyt często bywa tragicznie na naszych drogach o takich parametrach techniczno-użytkowych, jakie są w danym czasie. Egzekucja przepisów o ruchu drogowym to - według badań Eurobarometru - priorytet drugi dla władz w krajach UE. Przenosząc ten priorytet do Polski w jego ramach należy zweryfikować zgodność z przepisami ruchu drogowego

oznakowania dróg w miastach w celu uzyskania czytelności i jednoznaczności oraz konsekwentnie egzekwować prawo w każdym przypadku jego nieprzestrzegania, a nie tylko w sytuacji zaistniałych zdarzeń i wypadków.

Prognozy europejskie zmniejszenia ilości ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 50% do roku 2010 okazały się zbyt optymistyczne. Również ten cel programu bezpieczeństwa ruchu drogowego „Gambit” w naszym kraju do roku 2013 trudny będzie do osiągnięcia. Jednak każde obniżenie ilości ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych jest sukcesem. W UE przyjęto kolejny program działań na dekadę lat 2011-2020. Ambitnym celem tego programu jest: zmniejszenie o 50% w tych latach liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. Cel ten zamierza się osiągnąć przez realizację siedmiu zadań szczegółowych: udoskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach, budowę bezpieczniejszej infrastruktury drogowej, przyspieszenie w sferze inteligentnych systemów transportu (ITS), udoskonalenie systemu szkoleniowego dla użytkowników dróg, skuteczniejsze egzekwowanie przepisów prawa drogowego, ustalanie celu w zakresie redukcji liczby rannych w wypadkach drogowych, nowe podejście do motocyklistów.

Przebudowujemy/modernizujemy drogi w miastach, co stwarza sprzyjające okoliczności dla skutecznego zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury w planowaniu zadań i na etapach projektowania. Zbyt często jeszcze w miastach lokalne warunki dostępności do terenu i indywidualne partykularne cele w otoczeniu dróg miejskich, stają się nadrzędnymi w stosunku do bezpieczeństwa infrastruktury i wymuszają w projektach różne zmiany obniżające standardy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kolejny europejski program bezpieczeństwa ruchu drogowego możemy realizować w miastach bez konieczności adaptacji do warunków krajowych. Istotnym jest, aby cele programu osiągać przez realizację wszystkich siedmiu szczegółowych zadań ujętych w programie, a nie tylko zadań wybranych.

Systematycznie w latach 2006-2009 obniżała się ilość ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w miastach. W 2006 było 10,18 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych, a w roku 2009 – 6,74 ofiar śmiertelnych/100 wypadków. Oznacza to obniżenie ilości ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w tym okresie o 33,8%. Jest to efekt realizacji ogólnokrajowego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, oddania do eksploatacji w wielu miastach ważnych dla poprawy bezpieczeństwa obiektów infrastruktury transportowej, a także zmniejszającej się prędkości pojazdów wskutek utrudnień i ograniczeń występujących na układach drogowych miast.

Średnia roczna w okresie 2005-2009 wynosiła w monitorowanych miastach około 118,18 rannych na 100 wypadków drogowych (około 1,18 rannych na wypadek). Od tej średniej w roku 2007 w miastach SAS wystąpiło znaczne niekorzystne odchylenie – 121,47 rannych na 100 wypadków drogowych w miastach (ponad 1,21 rannych na wypadek). Wskaźnik ilości rannych był zmienny w poszczególnych latach i nie wykazuje jednoznacznych tendencji wzrostu bądź obniżania.

Poważny problem w miastach to systematycznie zwiększające się zagrożenie

bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym. W 2006 roku 24,7% sumy ofiar śmiertelnych i rannych stanowili piesi uczestnicy wypadków drogowych, w roku 2009 wskaźnik ten wynosił 40,06%. W okresie czterech lat wskaźnik udziału pieszych w sumie ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych zwiększył się o 62,19%. W ogólnej liczbie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w miastach w 2005 roku 42,39 % ofiar śmiertelnych to piesi uczestnicy ruchu drogowego, w 2009 roku piesi to 60,8% liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w miastach. W latach 2005-2009 ilość zabitych pieszych zwiększyła się o 43,4% w stosunku ilości ogółu ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

Od roku 2007 SAS – transport rozszerzony został o wskaźniki wypadków z udziałem rowerzystów i motocyklistów. Udział rowerzystów w sumie rannych i ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w roku 2007 wynosił 3,59% , a w roku 2009 – 8,48%. W roku 2007 udział motocyklistów w sumie rannych i ofiar śmiertelnych wypadków drogowych wynosił 5,95%, a w roku 2009 – 6,96%. Zwiększył się zdecydowanie – ponad dwukrotnie - udział rowerzystów w liczbie rannych i ofiar wypadków drogowych, w mniejszym stopniu wskaźnik ten wzrasta w grupie motocyklistów.

Monitorowanie SAS potwierdza ogólnokrajową tendencję, że zmniejsza się także w miastach liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Ilość rannych w wypadkach w poszczególnych latach monitorowania jest dość zróżnicowana – średnio na 100 wypadków jest ponad 118 rannych uczestników ruchu drogowego. Bardzo niepokojące dane w kolejnym roku monitorowania dotyczą niechronionych grup w ruchu drogowym, a szczególnie wysokiego zagrożenia bezpieczeństwa pieszych. W roku 2009 blisko 61% ogółu ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w miastach to piesi uczestnicy ruchu drogowego. W roku 2005 wskaźnik ten wynosił ponad 42%. Stan taki dokumentuje poważne zagrożenie bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym. Koniecznym stają się bardziej zdecydowane działania infrastrukturalne dla ochrony bezpieczeństwa ruchu pieszych, ale także wzmocnienie egzekwowania prawa o ruchu drogowym, szczególnie w relacjach kierujący pojazdami samochodowymi - piesi uczestnicy ruchu drogowego.