



Wypadki drogowe stanowią bardzo istotny koszt dla społeczeństwa, szacowany na około 20,1 mld zł, tj. 1,3 proc. PKB. Według Banku Światowego mogą być one jeszcze wyższe o około 6,5-8,2 mld zł i wynosić 2 proc. PKB. Na stronie Międzynarodowego Forum Transportu (International Transport Forum) dostępny jest już Roczny Raport Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, czyli przegląd danych statystycznych z roku 2012 oraz wstępnych danych z 2013 z 37 krajów. Dokument zawiera opis sytuacji w zakresie brd w Polsce oraz prezentacje trendów i działań podejmowanych w naszym kraju.

Trendy w zachowaniu użytkowników dróg

Jazda pod wpływem alkoholu

Wypadek klasyfikowany jest jako „związany z alkoholem” jeśli choć jeden z jego uczestników znajduje się pod jego wpływem (stężenie we krwi ponad 0,2 g/l). W ciągu ostatnich 10 lat liczba wypadków spowodowanych przez kierowców będących pod wpływem alkoholu zmniejszyła się o 40 proc. Ofiary śmiertelne stanowią w tym przypadku 9 proc. ogółu zabitych. W 2012 roku liczba wypadków związanych z alkoholem spadła o 13 proc.

Jazda pod wpływem narkotyków

Według projektu badawczego DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) Polacy rzadziej jeżdżą pod wpływem alkoholu i narkotyków niż wynosi średnia unijna: alkohol (3,5 proc. w UE, 1,5 proc. w Polsce), narkotyki (1,9 proc. w UE, 0,7 proc. w Polsce).

Rozmowy przez telefon

Korzystanie z telefonu komórkowego podczas jazdy samochodem jest w Polsce zabronione. Można natomiast korzystać z zestawu głośnomówiącego.

Zmęczenie

Brak wyników badań dotyczących zmęczenia kierowców.

Prędkość

Nadmierna prędkość jest jedną z najczęstszych przyczyn wypadków w Polsce (około 30 proc.). W ciągu ostatnich 10 lat liczba wypadków spowodowanych przekroczeniem prędkości spadła o połowę, przy czym wciąż wprowadzane są nowe rozwiązania, które mają jeszcze ograniczyć to zjawisko.

Pasy bezpieczeństwa i kaski

Stosowanie pasów bezpieczeństwa na przednich i tylnych siedzeniach samochodów jest w Polsce obowiązkowe od 1991 roku. Od 1997 roku motocykliści i motorowerzyści muszą mieć kaski ochronne. Do ich noszenia nie są zobowiązani rowerzyści. Natomiast wskaźnik korzystania z kasków wśród kierowców zmotoryzowanych jednośladów jest wysoki, tj. prawie 100 proc.

Strategie i cele krajowego bezpieczeństwa drogowego

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD) powstała 1 stycznia 2002 roku, na podstawie ustawy Prawo o ruchu drogowym, jako międzyresortowy organ doradczy przy Radzie Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. KRBRD przewodniczy minister właściwi ds. transportu, a członkami są przedstawiciele ministerstw i instytucji rządowych. Jednostką wykonawczą jest Sekretariat KRBRD z siedzibą w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Drogowego wyznacza kierunki i koordynuje działania administracji rządowej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Główne obszary działalności KRBRD to m.in. zalecenia i wskazówki dotyczące polityki transportu, prowadzenie i ocenianie programów bezpieczeństwa ruchu drogowego, inicjowanie prac badawczych, aktów prawnych, umów międzynarodowych i programów szkoleniowych, współpraca z instytucjami społecznymi i organizacjami pozarządowymi w kraju i za granicą, prowadzenie kampanii edukacyjnych, reklamowych i promocyjnych w zakresie bezpieczeństwa drogowego, monitorowanie i ocena działań w zakresie brd.

Strategia bezpieczeństwa drogowego na lata 2013-2020:

20 czerwca 2013 roku KRBRD przyjęła Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

(http://www.krbrd.gov.pl/download/pdf/NP%20BRD%202020_przyjety_przez_KRBRD.pdf) opracowany przez Sekretariat KRBRD, oparty na „Wizji Zero”. Celem programu jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków o połowę, a liczby rannych o

40 proc. do 2020 roku, w porównaniu do statystyk z 2010 roku. Jest on zgodny z Dekadą Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ONZ oraz zaleceniami UE, a także polityką transportową i strategią rozwoju transportu. Do monitorowania sytuacji zobowiązana jest Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Raporty okresowe mają powstać w 2014 oraz 2017 roku.

W 2005 roku Rada Ministrów przyjęła Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005-2013: GAMBIT 2005. Obejmuje on długofalową „Wizję Zero” na polskich drogach i cel strategiczny, aby zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych o 50 proc. w porównaniu do roku 2003 (nie więcej niż 2800 w 2013 roku). Założony na 2010 rok cel (3500 ofiar) został prawie osiągnięty dwa lata później (3571 zgonów).

Nowe środki bezpieczeństwa (2011-2013):

W ramach zarządzania bezpieczeństwem drogowym w Polsce wdrożono dyrektywę UE 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz stworzono Krajowe Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Prędkość

Od 1 lipca 2011 roku działa automatyczny system fotoradarów, zarządzany przez Inspekcję Transportu Drogowego. Na początku 2013 roku system obejmował 611 stacjonarnych fotoradarów (375 ITD i 236 Straży Miejskiej). Ponadto 29 samochodów ITD wyposażonych jest w urządzenia mobilne. Główną rolę odgrywa tu oczywiście policja, która posiada 1900 radarów oraz 390 samochodów z kamerami.

Alkohol

Po dramatycznym wypadku z 1 stycznia br., w którym zginęło aż 6 pieszych, premier zapowiedział zaostrenie kar dla pijanych kierowców, w tym grzywny do 5 tys. zł oraz nawet 3-letni zakaz prowadzenia pojazdów. Rozważa się także wprowadzenie do polskiego prawa blokad antyalkoholowych.

Pasy i kaski

Zarówno badania obserwacyjne, jak i kampanie informacyjne na temat stosowania pasów bezpieczeństwa i bezpiecznego przewożenia dzieci w fotelikach prowadzone są przez Sekretariat KRBRD.

Pojazdy

Podczas wakacji przeprowadzane są specjalne kontrole autobusów wykorzystywanych do przewozu dzieci.

Infrastruktura

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego stał się obowiązkowy dla wszystkich dróg w

Polska w międzynarodowym Rocznym Raporcie BRD cz. II

Utworzono: wtorek, 12, sierpień 2014 08:29 Ilona Hałucha

sieci TEN-T (na podstawie dyrektywy 2008/96/WE). Opracowany został też program szkoleń dla audytorów brd.

IH

Roczny Raport Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (PDF)

<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/14IrtadReport.pdf>