



Krajowa Rada
**BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO**



Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie

2013

WYPADEK DROGOWY

Zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą ofiary w ludziach, w tym także u sprawcy tego zdarzenia, bez względu na sposób zakończenia sprawy.

KOLIZJA

Zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą wyłącznie straty materialne.

OFIARA ŚMIERTELNA

Osoba zmarła na skutek obrażeń ciała doznanych w wyniku wypadku drogowego na miejscu lub w ciągu 30 dni od dnia wypadku

OFIARA RANNA

Osoba, która poniosła uszczerbek na zdrowiu, naruszający czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, stwierdzony przez lekarza.

OFIARA CIĘŻKO RANNA

Osoba, która w wyniku wypadku drogowego doznała ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej całkowitej lub znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zeszpecenia lub zniekształcenia ciała; określenie to obejmuje także osobę, która doznała innych obrażeń powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia na okres trwający dłużej niż 7 dni.



WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

Stosunek liczby wypadków na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą wskaźnika demograficznego I jest liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców.

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

Stosunek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą wskaźnika demograficznego II jest liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców.

CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

Stosunek liczby ofiar śmiertelnych do liczby wypadków, w których ofiary uczestniczyły. Miarą ciężkości wypadków jest liczba zabitych na 100 wypadków.

GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

Stosunek liczby wypadków na danym obszarze do długości sieci drogowej. Miarą gęstości wypadków jest liczba wypadków na 100 km długości dróg.

SKRÓTY PAŃSTW UE UŻYTE W RAPORCIE

AT	Austria	EST	Estonia	LT	Litwa	RO	Rumunia
B	Belgia	FIN	Finlandia	L	Luksemburg	SK	Słowacja
BG	Bułgaria	F	Francja	LV	Łotwa	SLO	Słowenia
HR	Chorwacja	GR	Grecja	M	Malta	S	Szwecja
CY	Cypr	E	Hiszpania	D	Niemcy	H	Węgry
CZ	Czechy	NL	Holandia	PL	Polska	GB	Wielka Brytania
DK	Dania	IRL	Irlandia	PT	Portugalia	I	Włochy



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO oraz działania realizowane w tym zakresie 2013

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6

Słowo wstępne	5
Wprowadzenie	6
Polska na tle państw Unii Europejskiej	8
Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w roku 2013	10
Bezpieczeństwo ruchu drogowego w województwach w roku 2013	26
Program Realizacyjny 2013	60
Materiały źródłowe	71
Załącznik	72





Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej wiele zmieniło się na naszych drogach. To wynik 10 lat intensywnej rozbudowy i modernizacji infrastruktury. Udoskonalono nadzór nad ruchem drogowym, usprawniono system ratownictwa i podjęto szereg inicjatyw dotyczących edukacji i prewencji.

Przeprowadziliśmy systemowe prace związane z dostosowaniem naszego prawa do standardów i rekomendacji Unii Europejskiej. Równolegle obserwujemy także pozytywne zmiany kulturowe w naszym społeczeństwie. Polacy – zarówno indywidualni użytkownicy dróg, jak i specjaliści – wyjeżdżając za granicę doceniają rozwiązania i zachowania panujące w najbezpieczniejszych państwach i starają się rozpowszechniać je po powrocie do kraju.

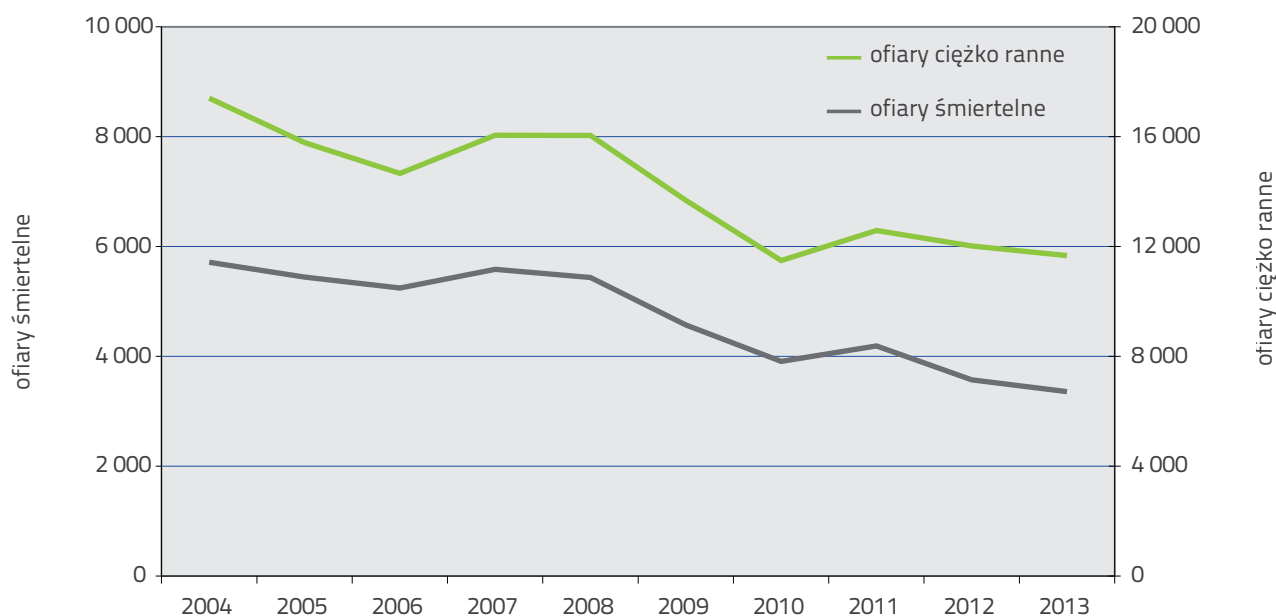
W rezultacie, od kilku lat bezpieczeństwo na polskich drogach systematycznie poprawia się. Spada zarówno liczba wypadków jak i ich ofiar. Jednocześnie podejmujemy kolejne wyzwania, zwłaszcza w dziedzinie dalszego upowszechnienia kultury jazdy i przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Dotyczy to przede wszystkim nadmiernej prędkości, prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu i zapewnienia bezpieczeństwa niechronionym użytkownikom dróg.

Utrzymanie pozytywnych zmian i zapewnienie trwałej poprawy bezpieczeństwa w Polsce będzie możliwe tylko dzięki zwiększeniu wysiłków instytucji i organizacji zaangażowanych w działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju. Szczególnie ważne jest wspólne efektywne wdrażanie Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020. Jestem przekonana, że jego realizacja pozwoli nam dołączyć do grona najbezpieczniejszych państw Unii Europejskiej.

Elżbieta Bieńkowska
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury i Rozwoju
Przewodnicząca Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

ROK 2013 I TRENDY BEZPIECZEŃSTWA

Ostatnie lata przyniosły znaczącą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Od 2008 liczba zabitych w wypadkach drogowych spada średnio o 9% rocznie. Podobnie liczba osób ciężko rannych, choć tu spadek jest nieco mniejszy i wynosi 6%.



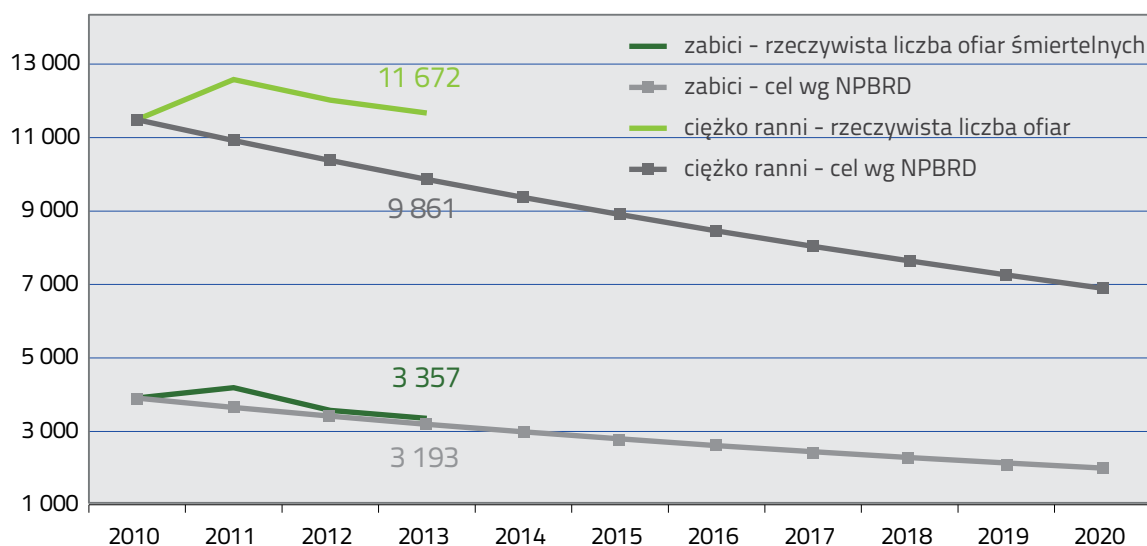
Rys.1 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2004–2013
(Źródło: KGP)

Pomimo tych pozytywnych trendów Polska nadal zajmuje niekorzystne miejsce w rankingu bezpieczeństwa państw Unii Europejskiej. W 2012 roku, ze wskaźnikiem ponad 9 osób zabitych na 100 tys. mieszkańców, byliśmy trzecim krajem o najwyższym poziomie zagrożenia życia w ruchu drogowym, tuż po Litwie i Rumunii. Co 8 śmiertelna ofiara wypadku drogowego była mieszkańcem Polski. W 2013 roku sytuacja nie uległa znaczącej poprawie. Tymczasem w 2004 roku, wstępując do Unii Europejskiej, Polska zobowiązała się do realizacji polityki unijnej również w zakresie bezpieczeństwa drogowego. Najnowszy dokument zatytułowany *W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020* wskazuje wspólny cel tej polityki do roku 2020: zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych¹. Jego osiągnięcie oznacza dla naszego kraju nie więcej niż 2000 zabitych w roku 2020.

PROGRAMOWANIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Ogłoszony w ubiegłym roku *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020 (NPBRD)* przyjmuje cel europejski, dodatkowo wskazując drugi: nie więcej niż 6900 ofiar ciężko rannych. Narodowy Program określa też kierunki działań priorytetowych, których realizacja zagwarantuje trwałą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Podzielono je na 5 filarów: bezpieczny człowiek, bezpieczne drogi, bezpieczna prędkość, bezpieczny pojazd oraz ratownictwo medyczne i opieka powypadkowa. Jednocześnie zaproponowano Programy Realizacyjne, w których odpowiednim instytucjom przypisano konkretne zadania.

¹ W stosunku do roku 2010.



Rys.2 Barometr realizacji celów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020 (NPBRD)
(źródło: KGP, NPBRD)

Pierwszy rok wdrażania Narodowego Programu nie przyniósł oczekiwanych rezultatów - liczba zabitych była o 5% wyższa od zakładanej, liczba ciężko rannych aż o 18%. To sygnał, że podejmowane działania należy zintensyfikować. Jedną z głównych potrzeb jest wzmocnienie realizacji Programu na szczeblu regionalnym. Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powinny wesprzeć politykę unijną i motywować samorządy do przyjęcia spójnych z Programem Narodowym wojewódzkich strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Bezpieczeństwo na drogach powinno również uzyskać jak najwyższą rangę wśród priorytetowych działań polskiego Rządu. Wypadki drogowe każdego roku przynoszą bowiem ogromne straty społeczne, które w wymiarze ekonomicznym sięgają prawie 2% PKB i są poważnym problemem na drodze do poprawy jakości życia. Według Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w 2012 roku koszty wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce wyniosły 34,5 mld zł.

PODEJŚCIE SYSTEMOWE

Doświadczenia najbezpieczniejszych państw na świecie wskazują, że znakomitej większości zdarzeń drogowych o najbardziej tragicznych skutkach można uniknąć. To podstawa *Wizji Zero*, filozofii zakładającej, że w perspektywie długofalowej nikt nie powinien ponosić ciężkich obrażeń ani ginąć w wypadkach drogowych. Warunkiem przyjęcia tego podejścia jest jednak zupełna zmiana optyki postrzegania problemu zagrożeń w ruchu drogowym.

Nowoczesne, systemowe podejście do bezpieczeństwa za kluczowe uznaje dwa założenia: 1) człowiek jest istotą omylną i popełnia błędy, 2) jego wytrzymałość na energię powstającą podczas wypadku jest ograniczona i to właśnie ona powinna być podstawowym kryterium projektowania oraz wyznacznikiem wszelkich działań prewencyjnych.

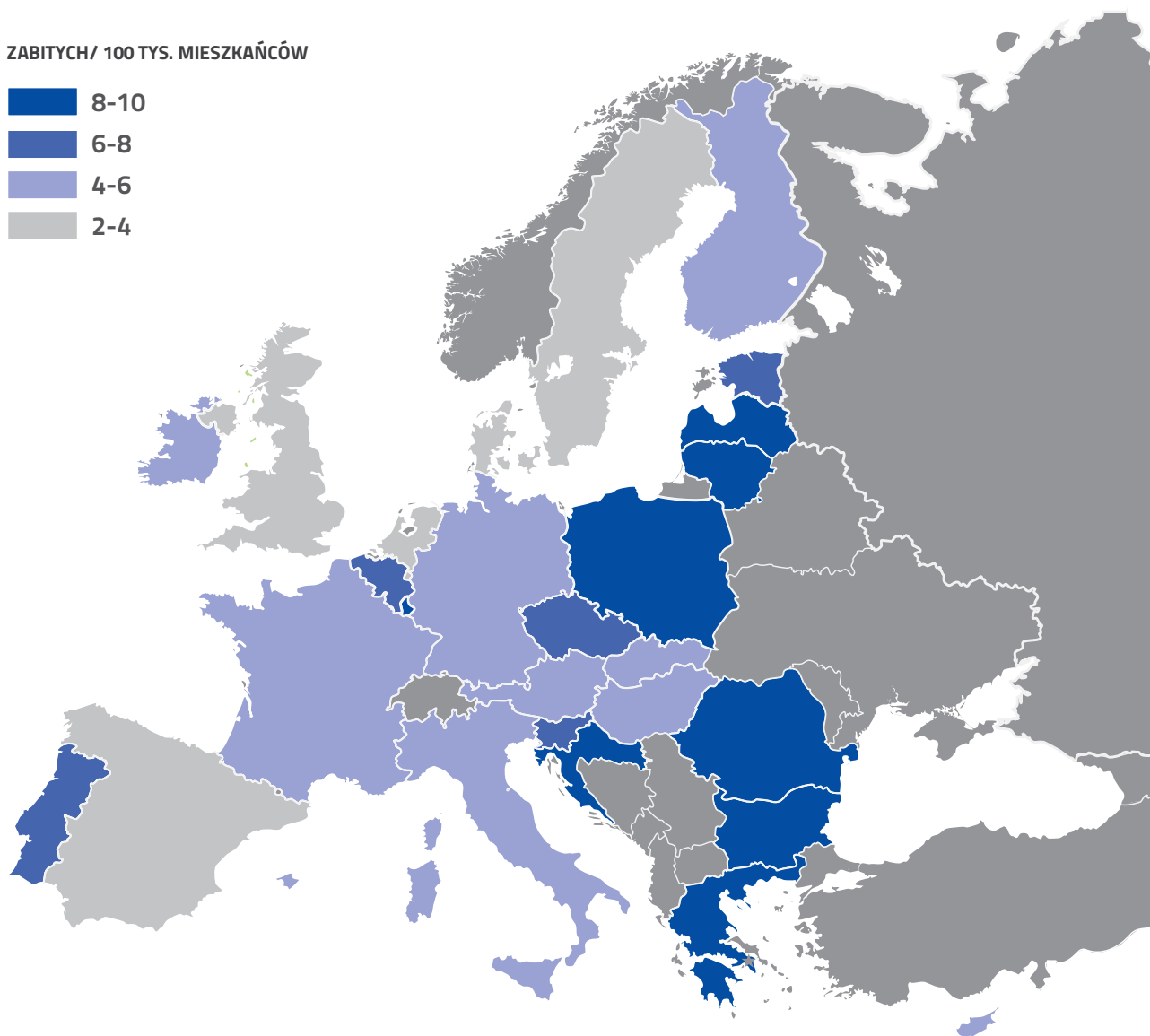
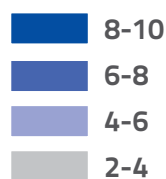
Zgodnie z *Wizją Zero* zarządzający systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego, świadomi ograniczeń ludzkiego ciała oraz skłonności człowieka do popełniania błędów, winni dopuszczać do użytku tylko te rozwiązania, które są w stanie ochronić zdrowie i życie człowieka, gdy popełniając błąd, znajdzie się on w sytuacji zagrożenia. Obowiązkiem użytkowników dróg jest przestrzeganie prawa, zaś odpowiedzialność za dopuszczenie i wprowadzanie rozwiązań kompromisowych zarządzający systemem powinni wziąć na siebie.

CO DALEJ?

Niestety, polski system transportu drogowego nadal pełen jest rozwiązań narażających człowieka na najcięższe konsekwencje wypadków drogowych. Drzewa rosnące tuż przy drodze, niestrzeżone przejazdy kolejowe, nieoświetlone przejścia dla pieszych, ciężki ruch tranzytowy w centrach miast i miasteczek to tylko kilka przykładów z całej listy kompromisów, na które godzimy się każdego dnia - zarówno jako zarządzający systemem, jak i jego użytkownicy. Jeśli naszą ambicją jest dołączenie Polski do państw, w których ryzyko śmierci i ciężkich obrażeń w wypadkach drogowych jest najniższe, musimy zmobilizować wszelkie siły i działać systemowo „odgórnie” - poprzez wzmacnianie pozycji i konsekwentną realizację programów bezpieczeństwa ruchu drogowego, a jednocześnie „oddolnie” - poprzez wyraźny głos społeczeństwa, które żąda respektowania swojego prawa do bezpiecznego życia. Połączenie tych dwóch sił daje szansę osiągnięcia najbardziej ambitnych celów.

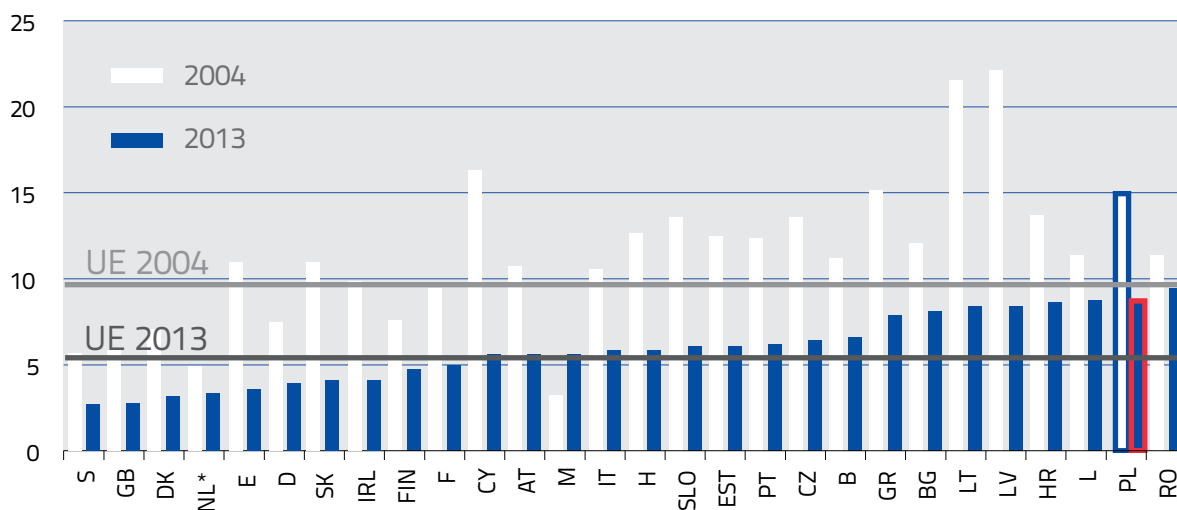
Od rozszerzenia Unii Europejskiej o państwa Europy Centralnej i Wschodniej upłynęło już 10 lat, a mimo to poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach członkowskich nadal jest bardzo zróżnicowany. Wiele państw nie poradziło sobie z wysokim zagrożeniem w ruchu drogowym. Z jednej strony brakuje im rozwiązań systemowych, z drugiej - presji społecznej, zdolnej wywierać wpływ na decydentów kształtujących politykę bezpieczeństwa. Niebagatelne znaczenie mają też wciąż istniejące dysproporcje społeczno-gospodarcze i kulturowe. Odzwierciedleniem tych trudności są wyraźne różnice poziomu ryzyka w ruchu drogowym w państwach Europy Środkowo-Wschodniej i Zachodniej, co ilustruje poniższa mapa.

ZABITYCH/ 100 TYS. MIESZKAŃCÓW



Rys.3 Wskaźnik demograficzny (liczba zabitych/ 100 tys. mieszkańców) w Unii Europejskiej w roku 2013
(źródło: Komisja Europejska)

Wśród państw o najwyższym zagrożeniu życia i zdrowia w ruchu drogowym znajduje się również Polska. Od 2004 roku ryzyko śmierci w wypadku drogowym liczone liczbą zabitych na 100 tysięcy mieszkańców zmniejszyło się w naszym kraju zaledwie do 9, co oznacza, że osiągnęliśmy średni poziom Unii Europejskiej z roku 2004. Tymczasem obecnie średnia europejska to ok. 5 i dzieli nas od niej prawie dwukrotny dystans. W podobnej sytuacji są: Chorwacja, Bułgaria, Łotwa, Litwa i Rumunia.

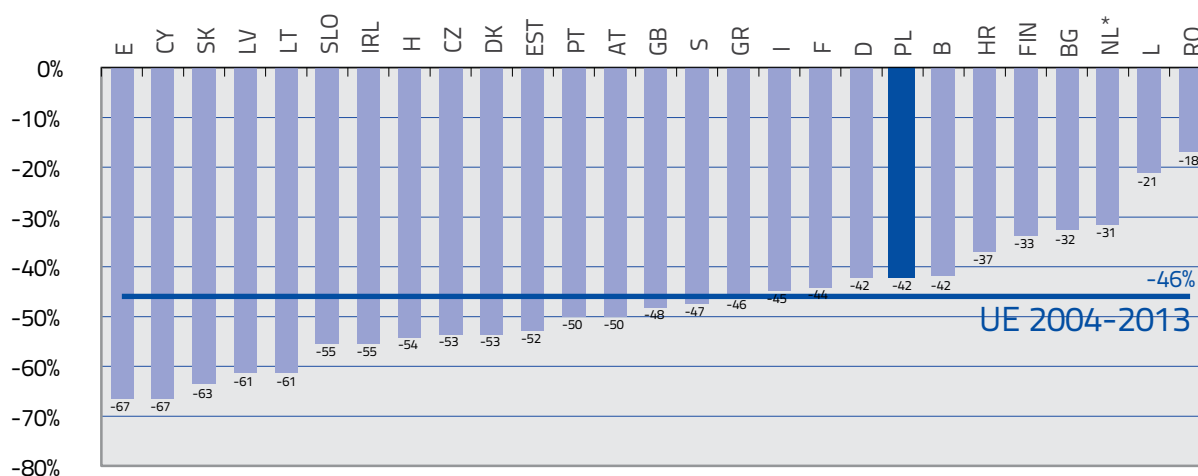


Rys.4 Wskaźnik demograficzny (liczba zabitych / 100 tys. mieszkańców) w krajach UE w 2004 i 2013

* dane za rok 2012

(źródło: Komisja Europejska)

I choć w perspektywie pozytywnych zmian obserwowanych w ostatnich latach w Polsce mamy powody do optymizmu, to dynamika poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju nie jest wystarczająca na tyle, by dorównać średniej europejskiej, a tym bardziej dogonić czołówkę. W całej bowiem Unii sytuacja z roku na rok ulega poprawie.



Rys.5 Zmiana wskaźnika demograficznego (liczba zabitych/ 100 tys. mieszkańców) w krajach UE w latach 2004-2013²

* dane za rok 2012

(źródło: Komisja Europejska)

Szansy na zmianę tej sytuacji należy szukać z pewnością w realizacji *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*, który wskazuje cel: nie więcej niż 2000 śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w 2020 roku. Jego osiągnięcie będzie oznaczało uzyskanie wskaźnika 5 zabitych na 100 tys. mieszkańców, czyli obecnego poziomu Finlandii czy Francji.

² Nie uwzględniono Malty, gdzie w okresie 2004-2013 odnotowano wzrost liczby zabitych / 100 tys. mieszkańców o ponad 60%.

■ W rozdziale zaprezentowano stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w roku 2013. Dane przedstawiono w formie 7 kart syntetycznie opisujących podstawowe charakterystyki zdarzeń drogowych. Poprzedzono je zestawem najważniejszych informacji o bezpieczeństwie w kraju. Opracowując karty posłużono się zestawem pytań, jakie pojawiają się po każdym zdarzeniu drogowym.



CO?

KTO?

JAK?

GDZIE?

KIEDY?

Powyższy zestaw informacji rozszerzono dodatkowo o „Trendy” – kartę, z której odczytać można tendencje obserwowane w poszczególnych rodzajach oraz skutkach zdarzeń drogowych w ciągu ostatnich 10 lat, a także o „Mapy”, na których zilustrowano zestaw wskaźników zagrożenia dla różnych kategorii wypadków drogowych we wszystkich województwach w roku 2013. Dzięki temu łatwo jest porównywać województwa między sobą i wskazać te, które miały szczególne problemy lub też odwrotnie – powody do satysfakcji.

TRENDY

MAPY

Informacje podstawowe - 2013



	Liczba mieszkańców	38 533,3 tys.		Długość dróg twardych	286 896 km
km²	Powierzchnia	312 679 km²		Zarejestrowane pojazdy	24 875,7 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	19 181 km	6,7%	
wojewódzkie	28 362 km	9,9%	
powiatowe	114 721 km	40,0%	
gminne	124 625 km	43,4%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	35 847 ↓	
zabici	3 357 ↓↓	
ranni	44 059 ↓	
ciężko ranni	11 672 ↓	
kolizje	355 942 ↑	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↑ wzrost 0-5% ↑↑ wzrost 5-10% ↑↑↑ wzrost >10%
 ↓ spadek 0-5% ↓↓ spadek 5-10% ↓↓↓ spadek >10% → bez zmian

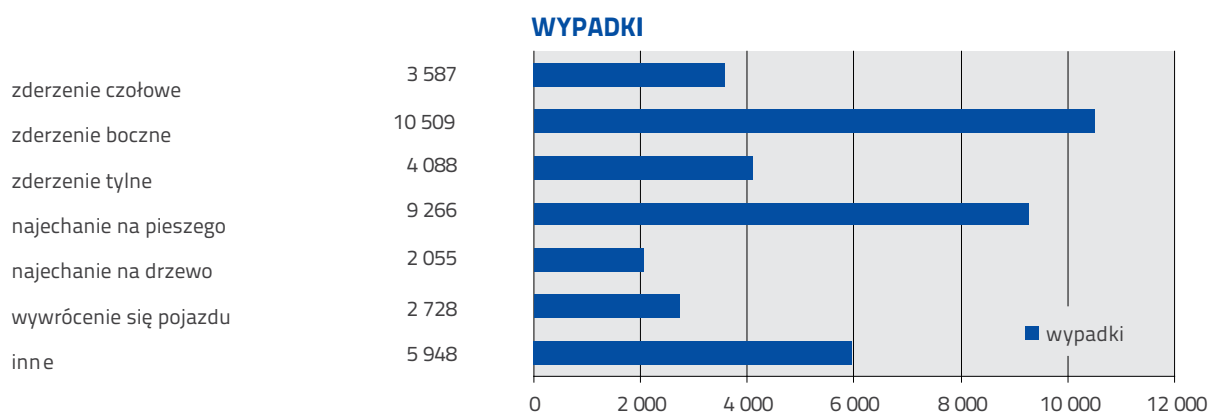
WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		UDZIAŁ WYPADKÓW	
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	93	Z udziałem pieszych	26%
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	9	Spowodowanych nadmierną prędkością	24%
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	9	Spowodowanych przez młodych kierujących	17%
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	12	Z udziałem nietrzeźwych	11%
		W wyniku najechania na drzewo	6%

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH

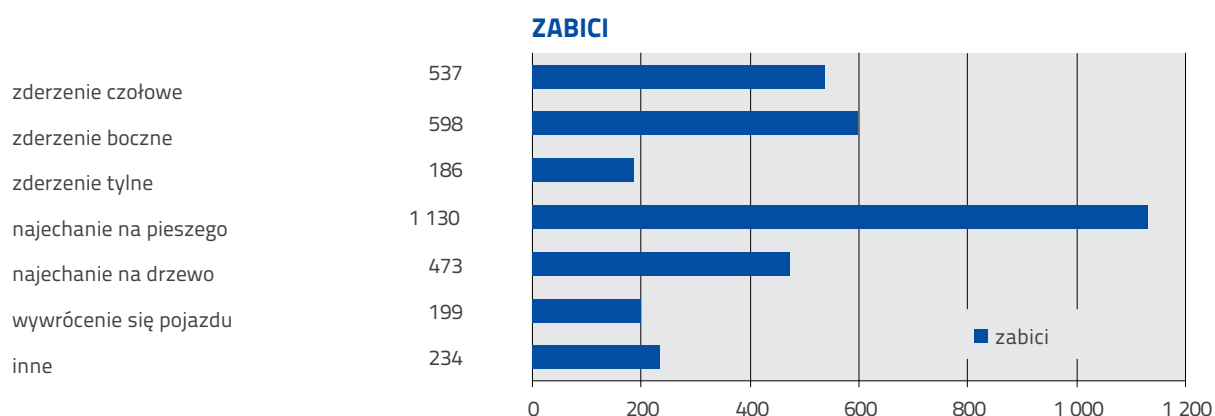
CO ?

.... do jakich wypadków dochodziło?

.... ile było wypadków?



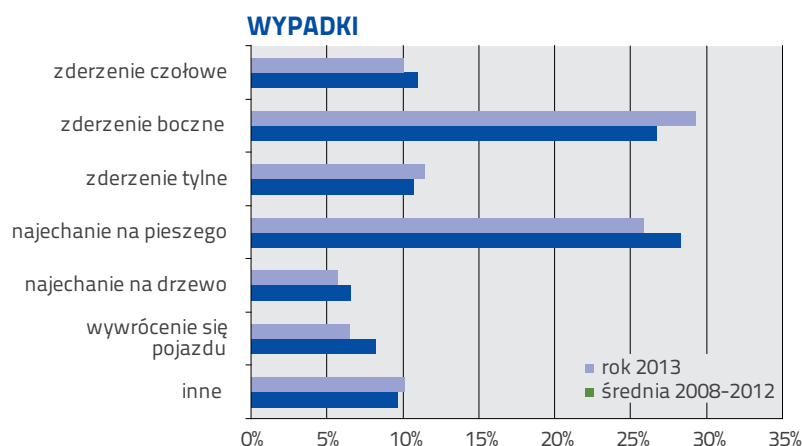
....ile osób zginęło?



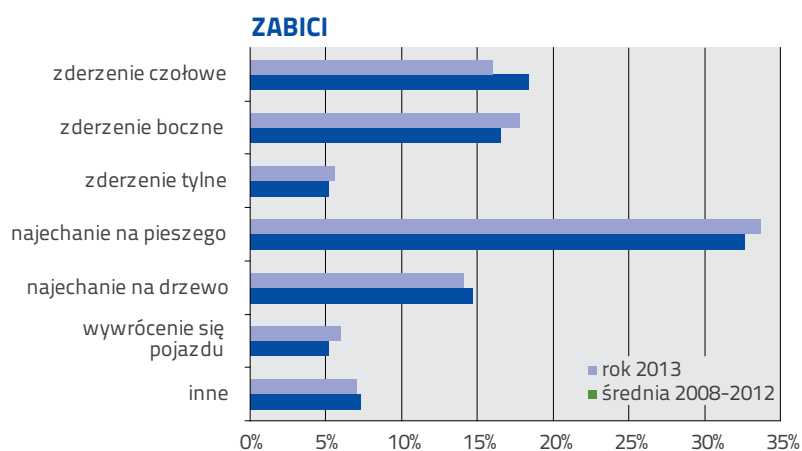
....ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



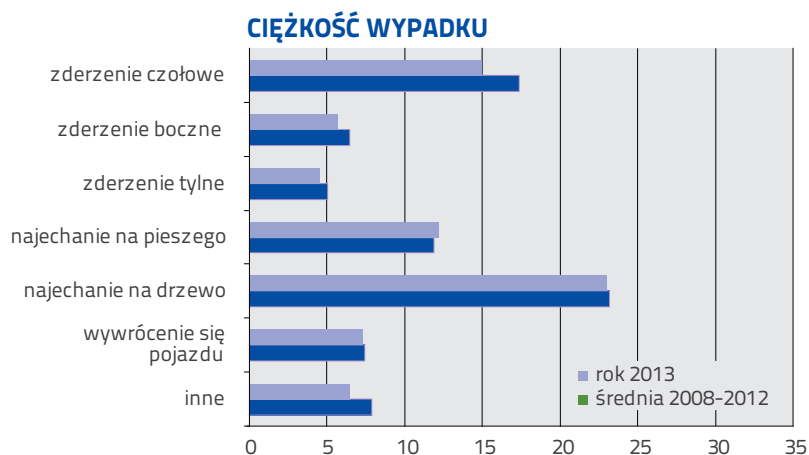
...jaki był udział poszczególnych rodzajów wypadków?



...jaki był udział zabitych w poszczególnych rodzajach wypadków?



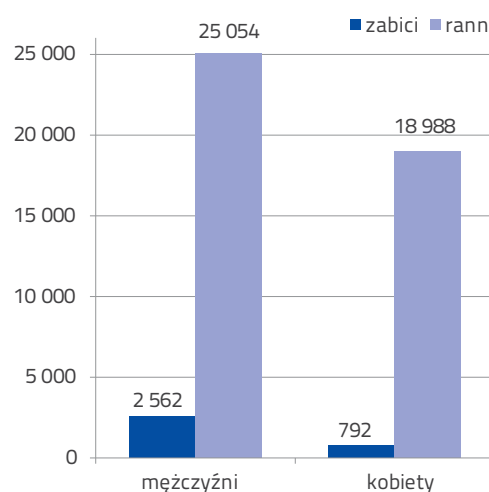
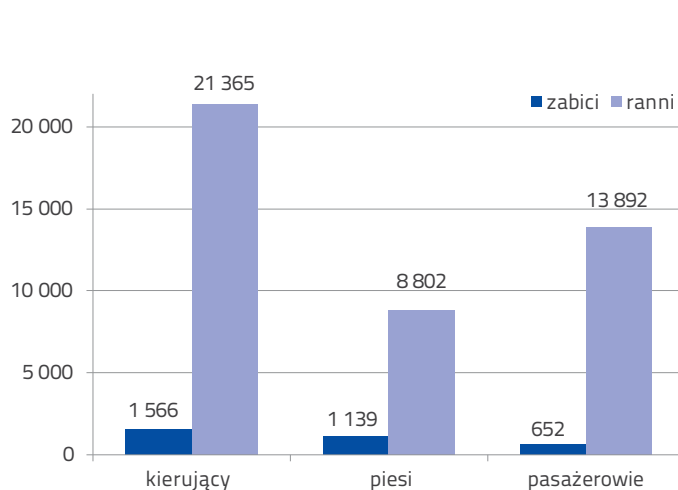
...jak kształtowała się ciężkość wypadków?



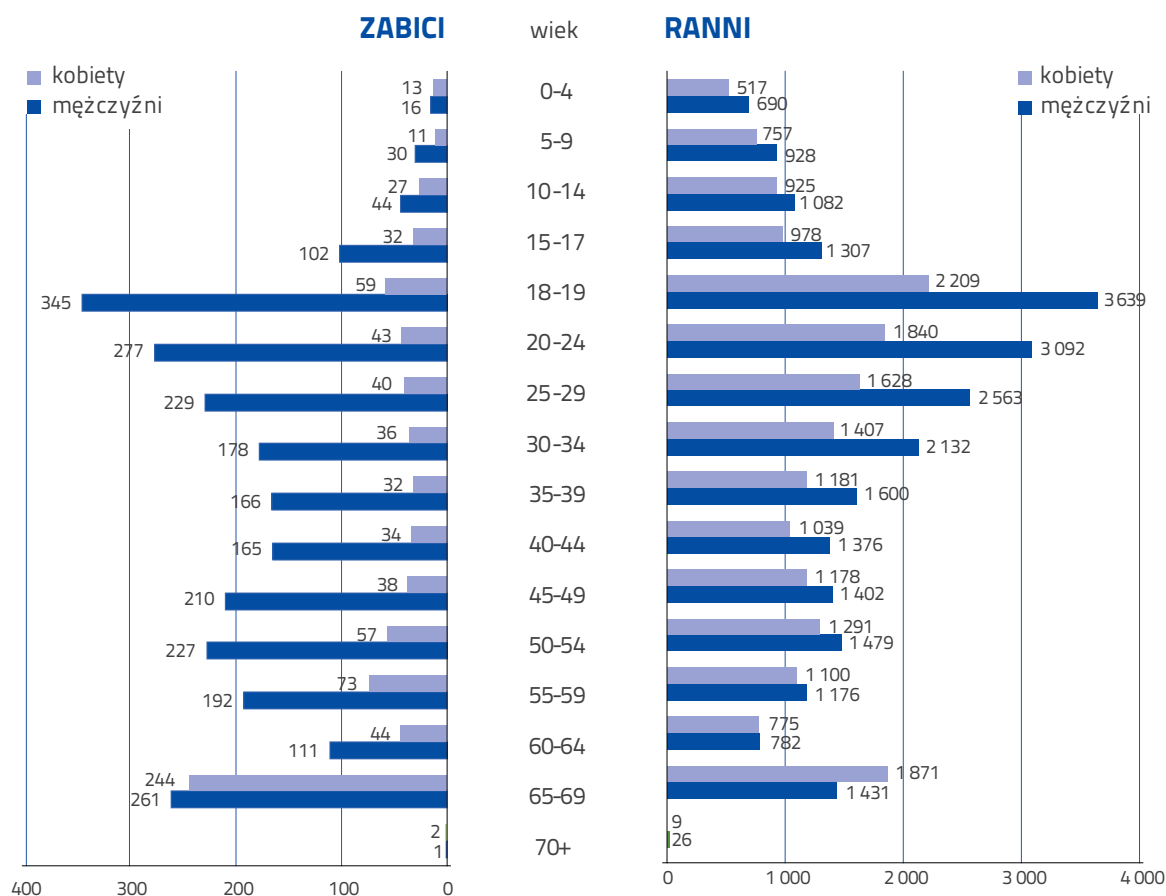
KTO ?

.... kim były ofiary i sprawcy wypadków?

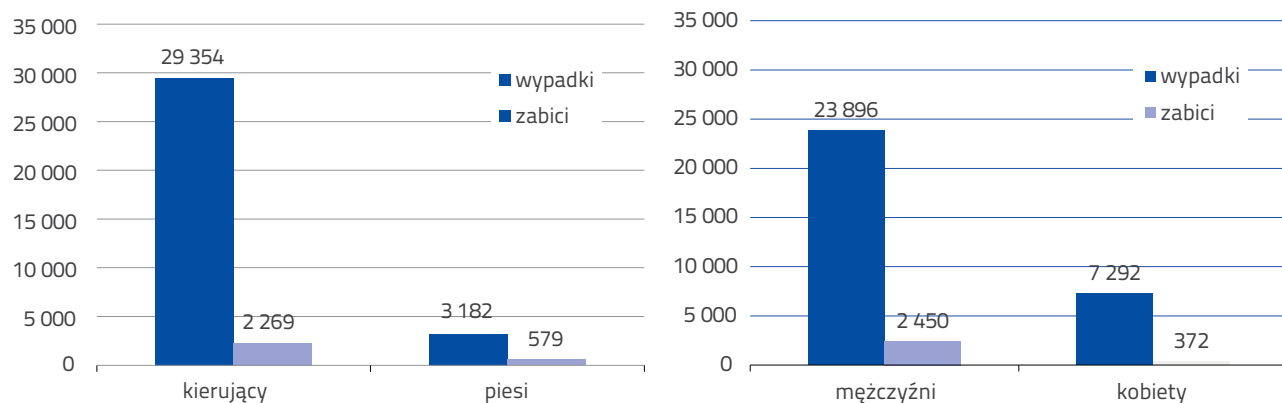
... kto był ofiarą?



... w jakim wieku były ofiary?



... kto był sprawcą?



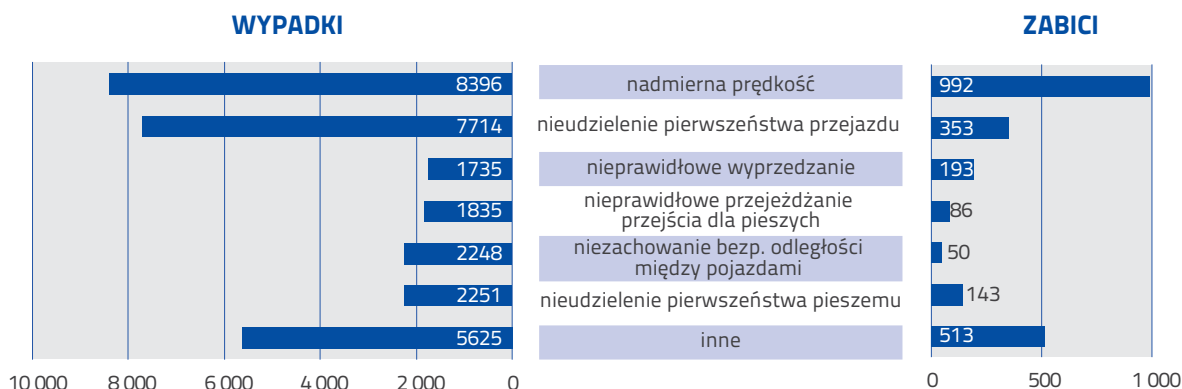
... w jakim wieku byli sprawcy?



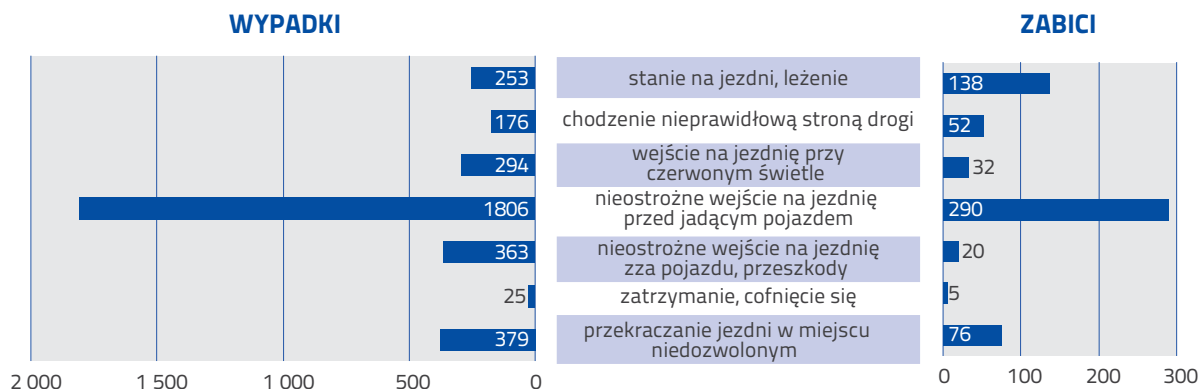
JAK ?

.... w jakich okolicznościach dochodziło do wypadków?

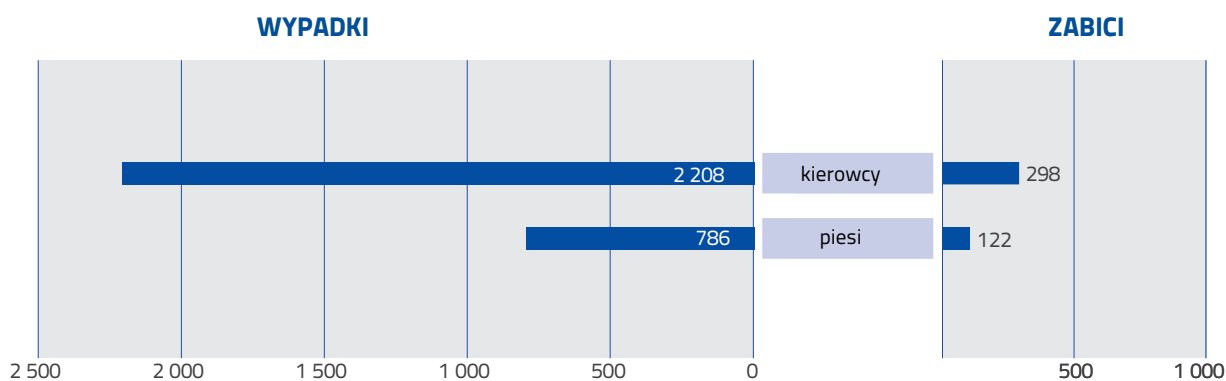
... jakie zachowania kierowcy?



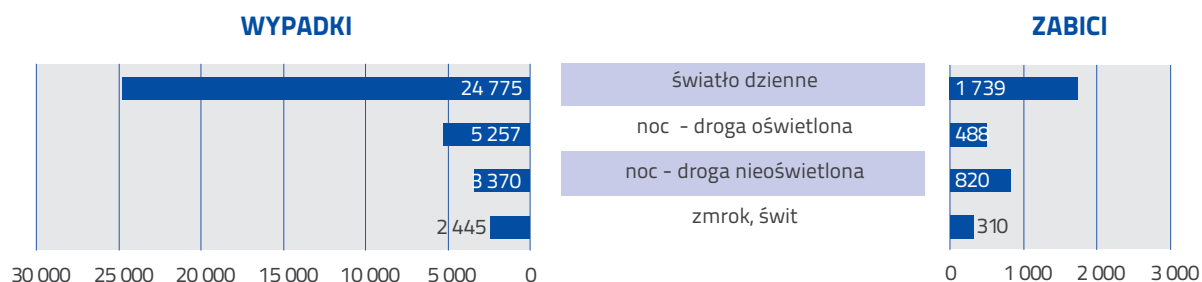
... jakie zachowania pieszego?



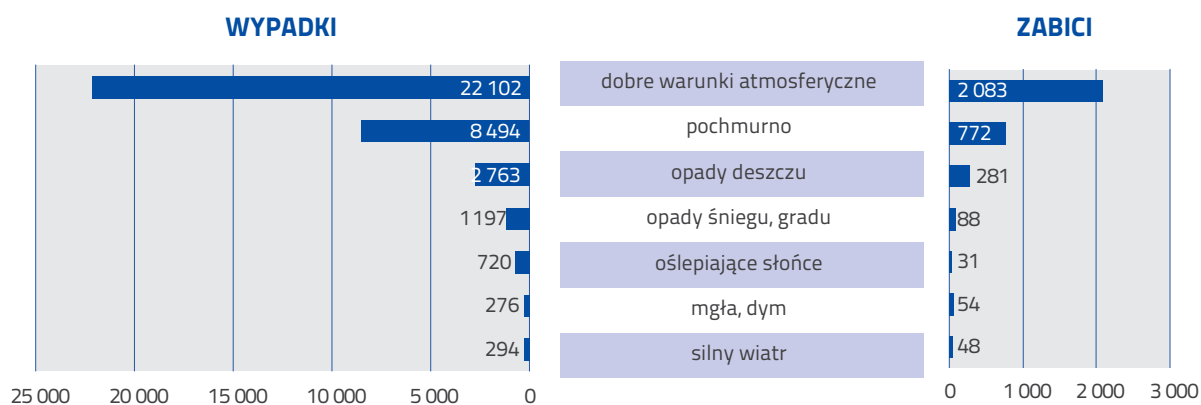
... jakie konsekwencje wypadków z udziałem alkoholu?



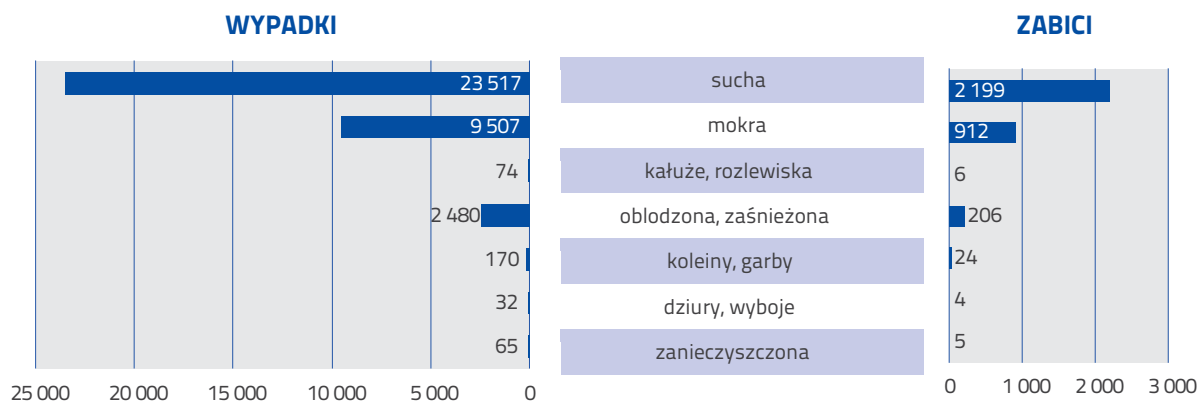
... przy jakim oświetleniu?



... podczas jakiej pogody?



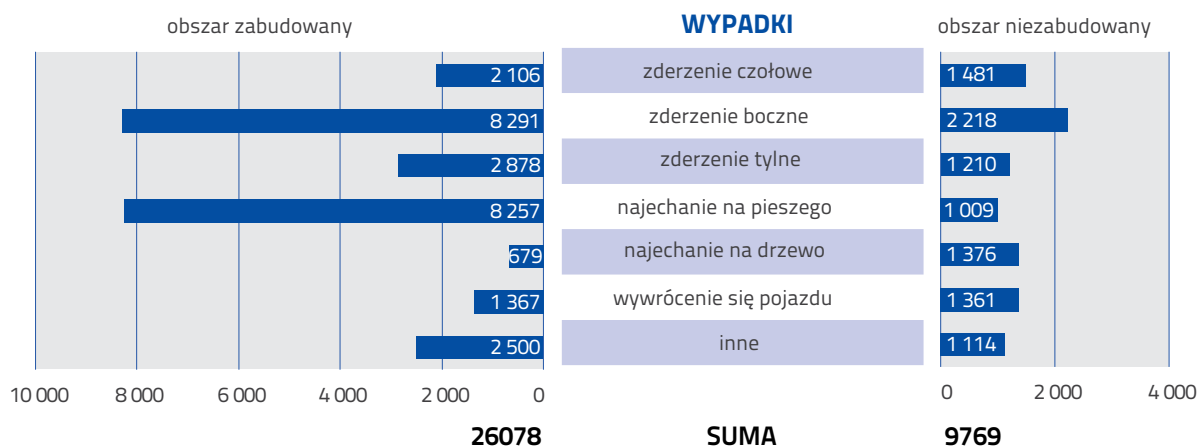
... na jakiej nawierzchni?



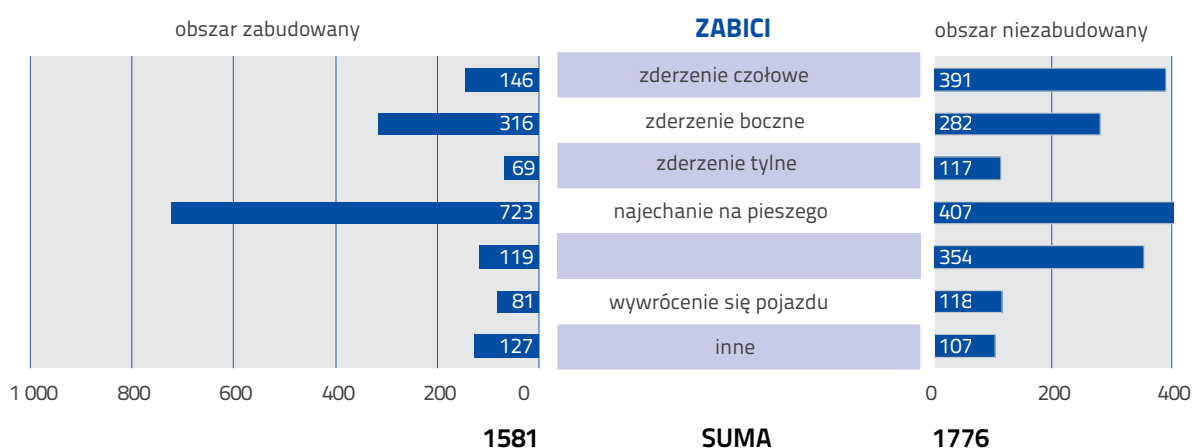
GDZIE ?

.... dochodziło do wypadków?

....na jakim obszarze?



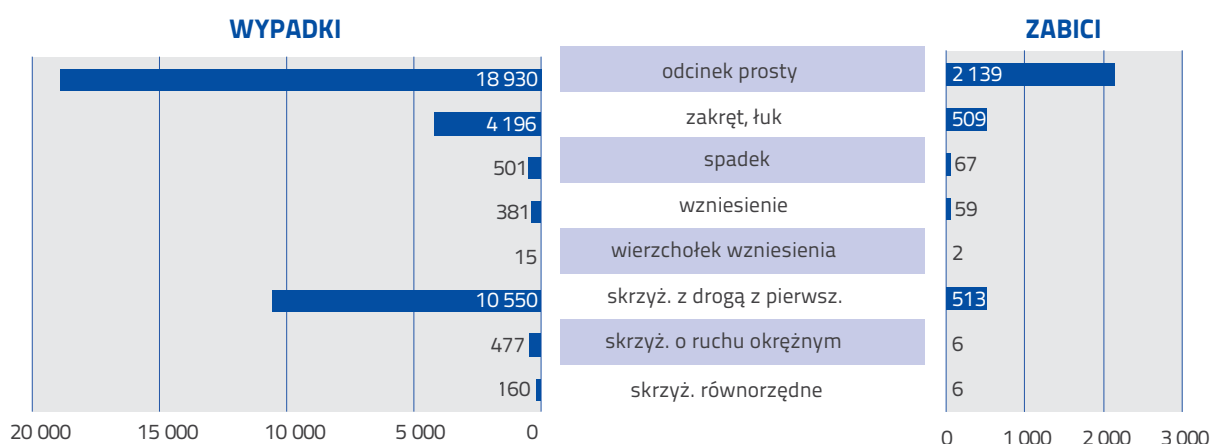
....ile osób zginęło?



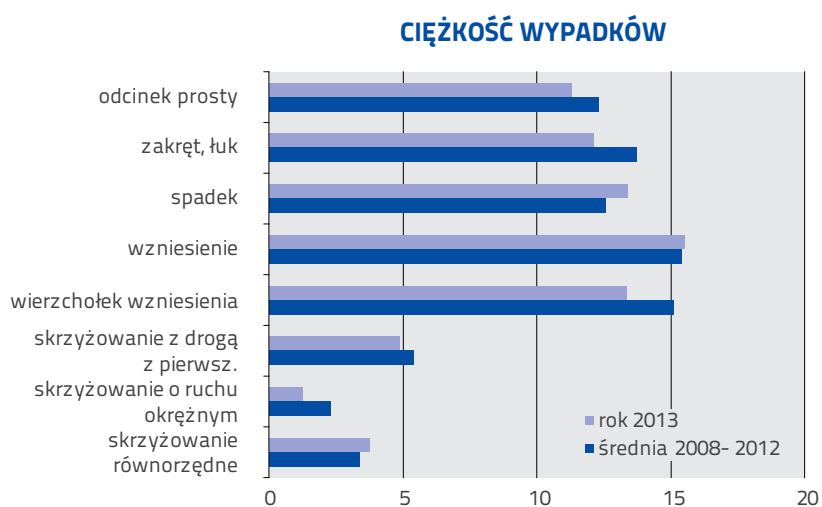
....ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



....na jakim odcinku drogi?



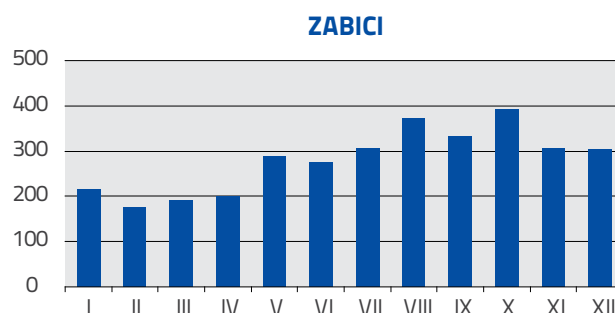
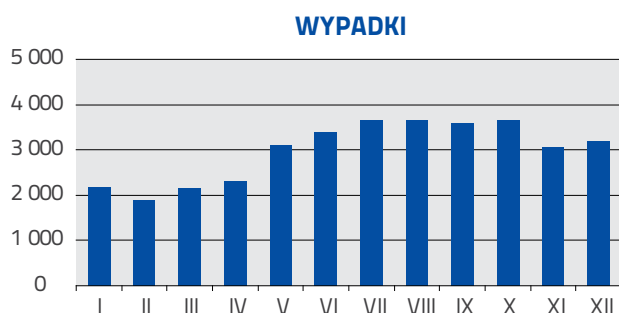
....ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



KIEDY?

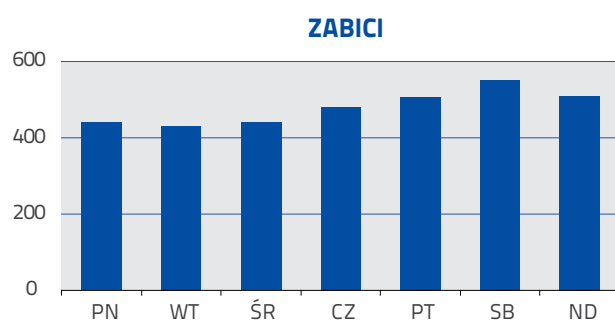
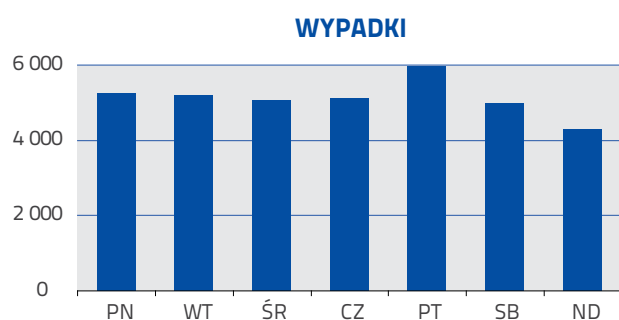
.... dochodziło do wypadków?

.... w jakich miesiącach?



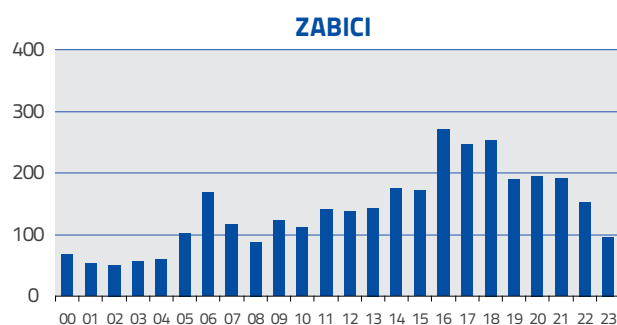
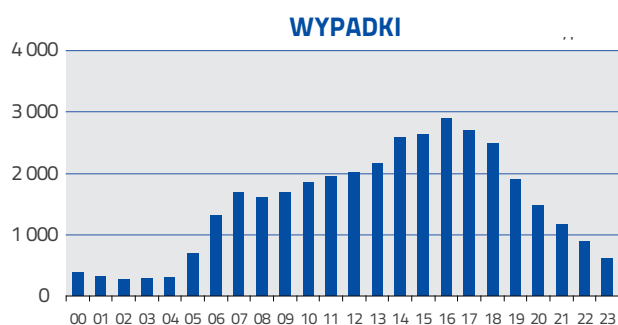
MIESIĄC	WYPADKI	ZABICI	MIESIĄC	WYPADKI	ZABICI
styczeń	2 195	215	lipiec	3 646	306
luty	1 896	176	sierpień	3 645	372
marzec	2 168	190	wrzesień	3 590	333
kwiecień	2 318	200	październik	3 645	391
maj	3 108	288	listopad	3 059	305
czerwiec	3 375	277	grudzień	3 202	304

.... w jakich dniach tygodnia?



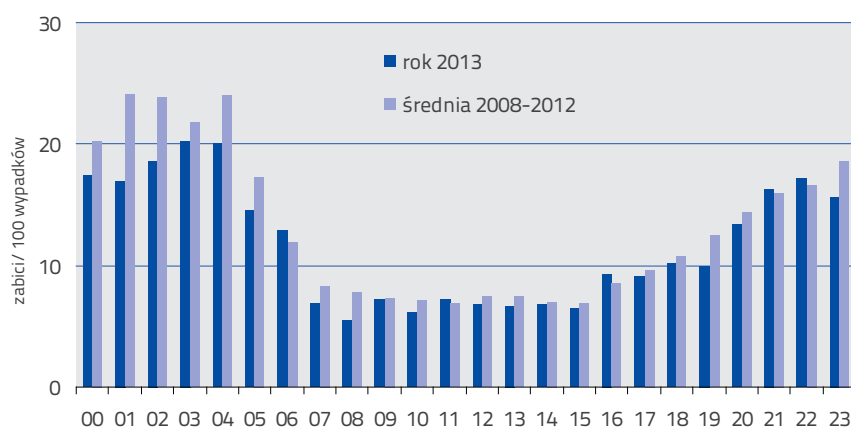
DZIEŃ	WYPADKI	ZABICI
poniedziałek	5 255	439
wtorek	5 206	429
środa	5 060	441
czwartek	5 109	479
piątek	5 965	508
sobota	4 961	552
niedziela	4 291	509

.... o jakiej godzinie?

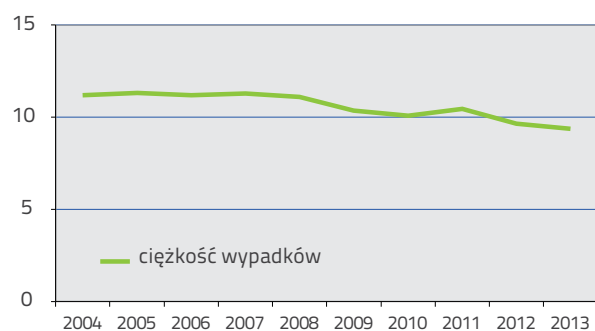
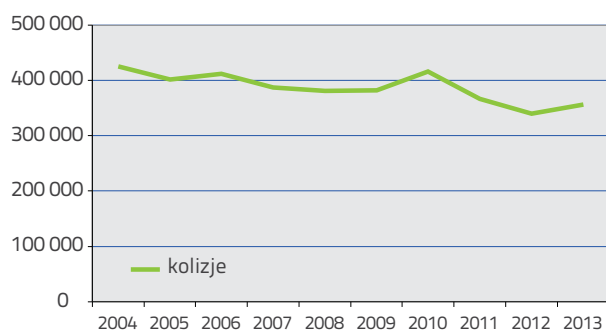
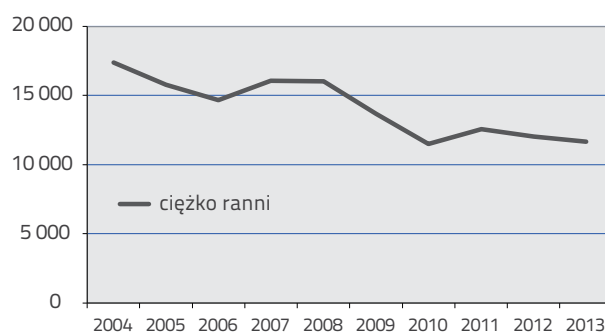
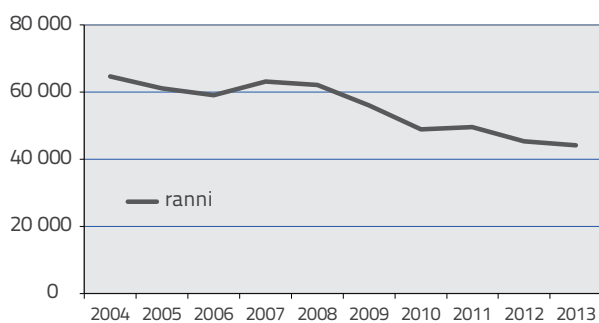
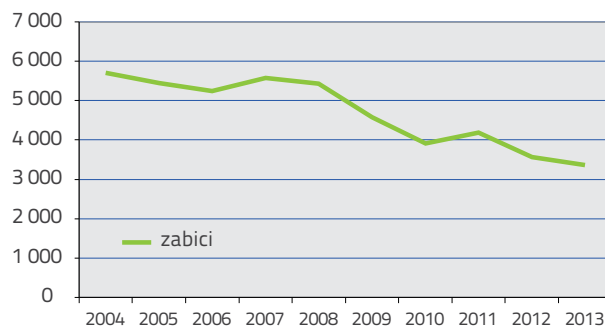
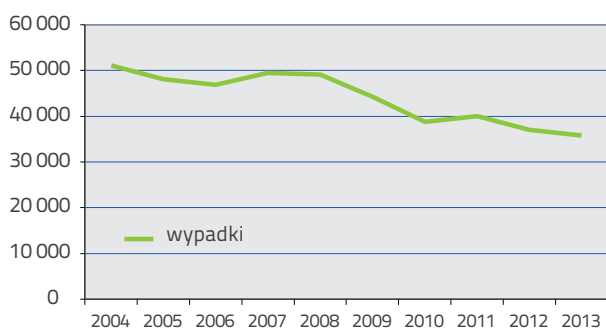


GODZINA	WYPADKI	ZABICI	GODZINA	WYPADKI	ZABICI	GODZINA	WYPADKI	ZABICI
00	384	67	08	1 616	88	16	2 896	271
01	318	54	09	1 696	123	17	2 707	245
02	269	50	10	1 843	112	18	2 477	253
03	277	56	11	1 944	140	19	1 902	189
04	299	60	12	2 005	137	20	1 464	196
05	698	102	13	2 167	144	21	1 166	190
06	1 308	169	14	2 572	175	22	889	153
07	1 694	116	15	2 641	171	23	615	96

.... jak zmieniała się ciężkość wypadków w ciągu doby?



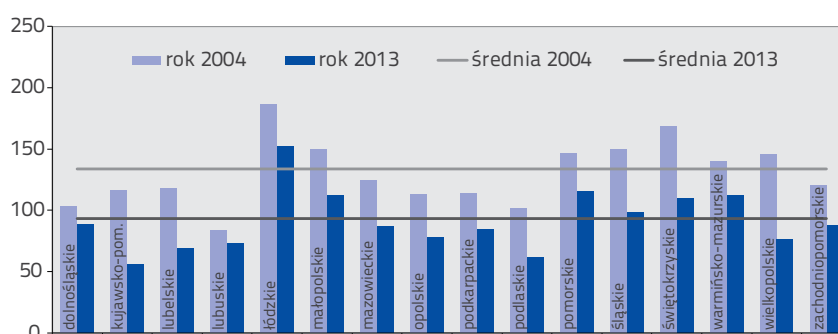
Zmiany od roku 2004....



... jak zmieniały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach?

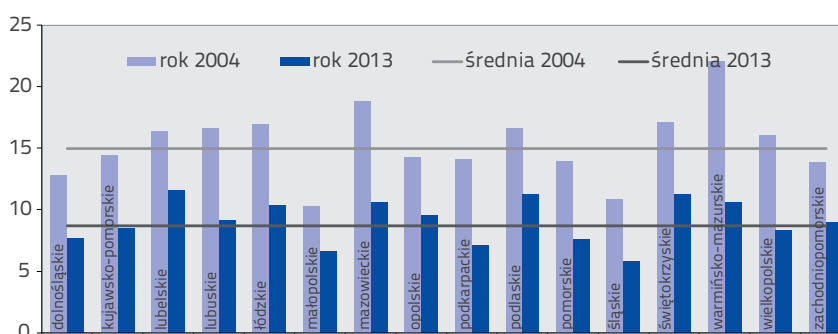
Wskaźnik demograficzny I

(wypadki/100 tys. mieszkańców)



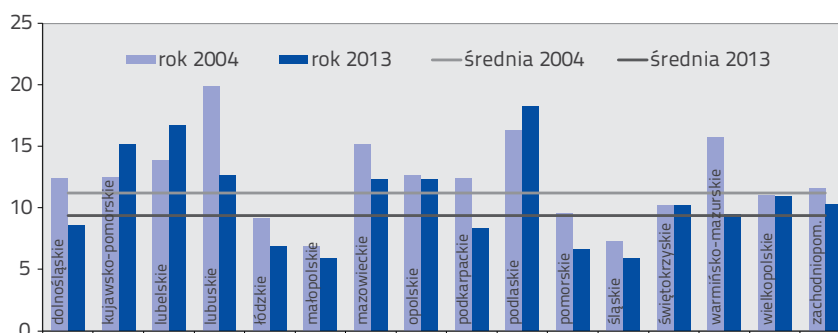
Wskaźnik demograficzny II

(zabici/100 tys. mieszkańców)



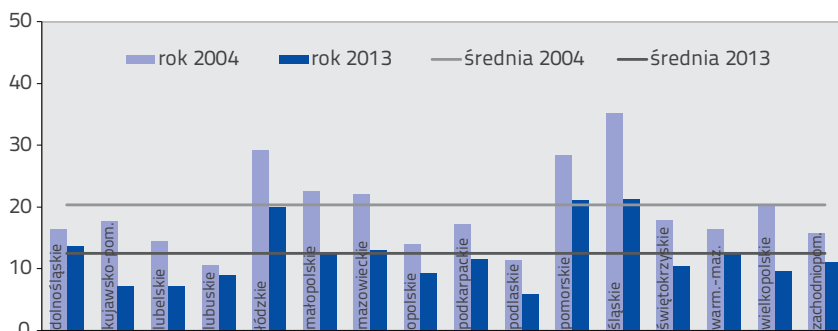
Ciężkość wypadków

(zabici/100 wypadków)

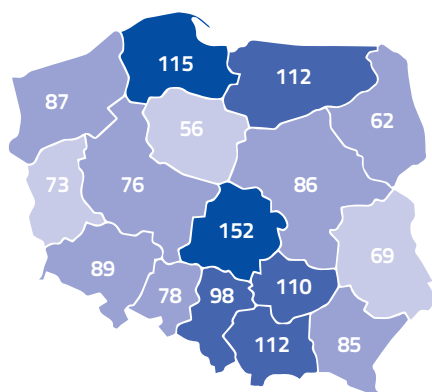


Gęstość wypadków

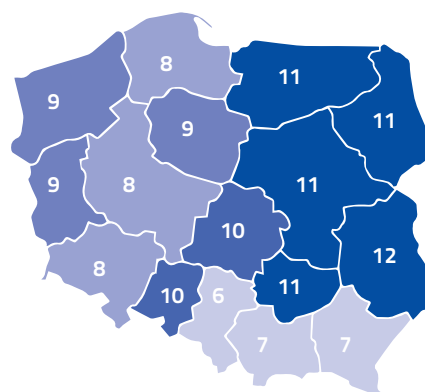
(wypadki/100 km)



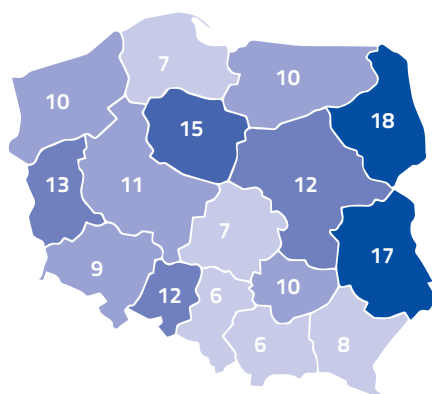
Wskaźnik demograficzny I
(wypadki/100 tys. mieszkańców)



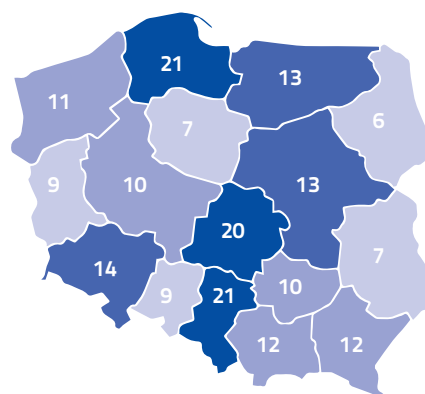
Wskaźnik demograficzny II
(zabici/100 tys. mieszkańców)



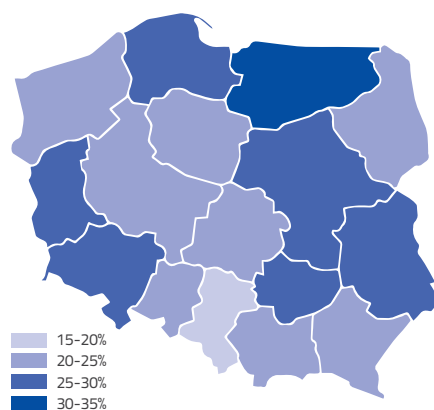
Ciężkość wypadków
(zabici/100 wypadków)



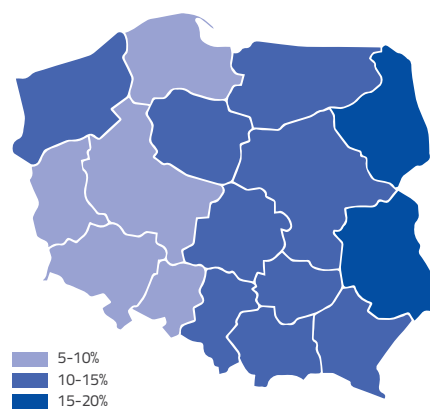
Gęstość wypadków
(wypadki/100 km)



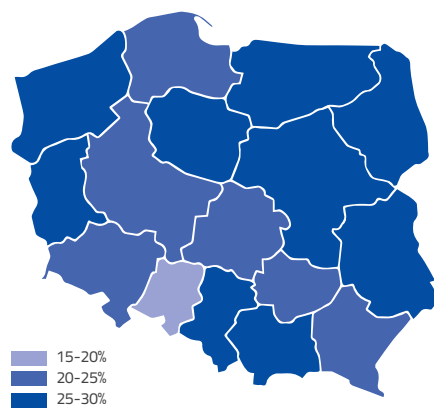
Wypadki spowodowane nadmierną prędkością



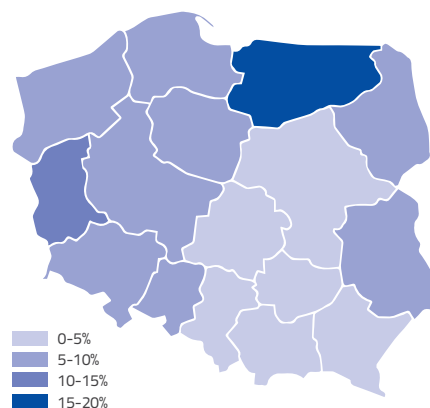
Wypadki z udziałem nietrzeźwych



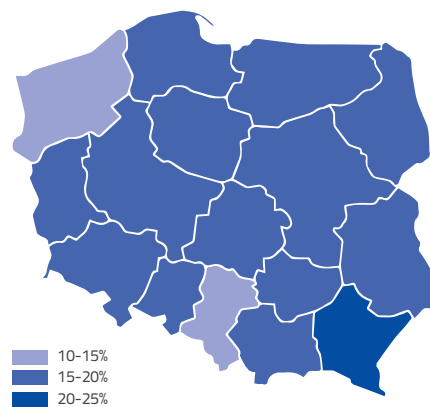
Wypadki z udziałem pieszych



Wypadki w wyniku najechania na drzewo

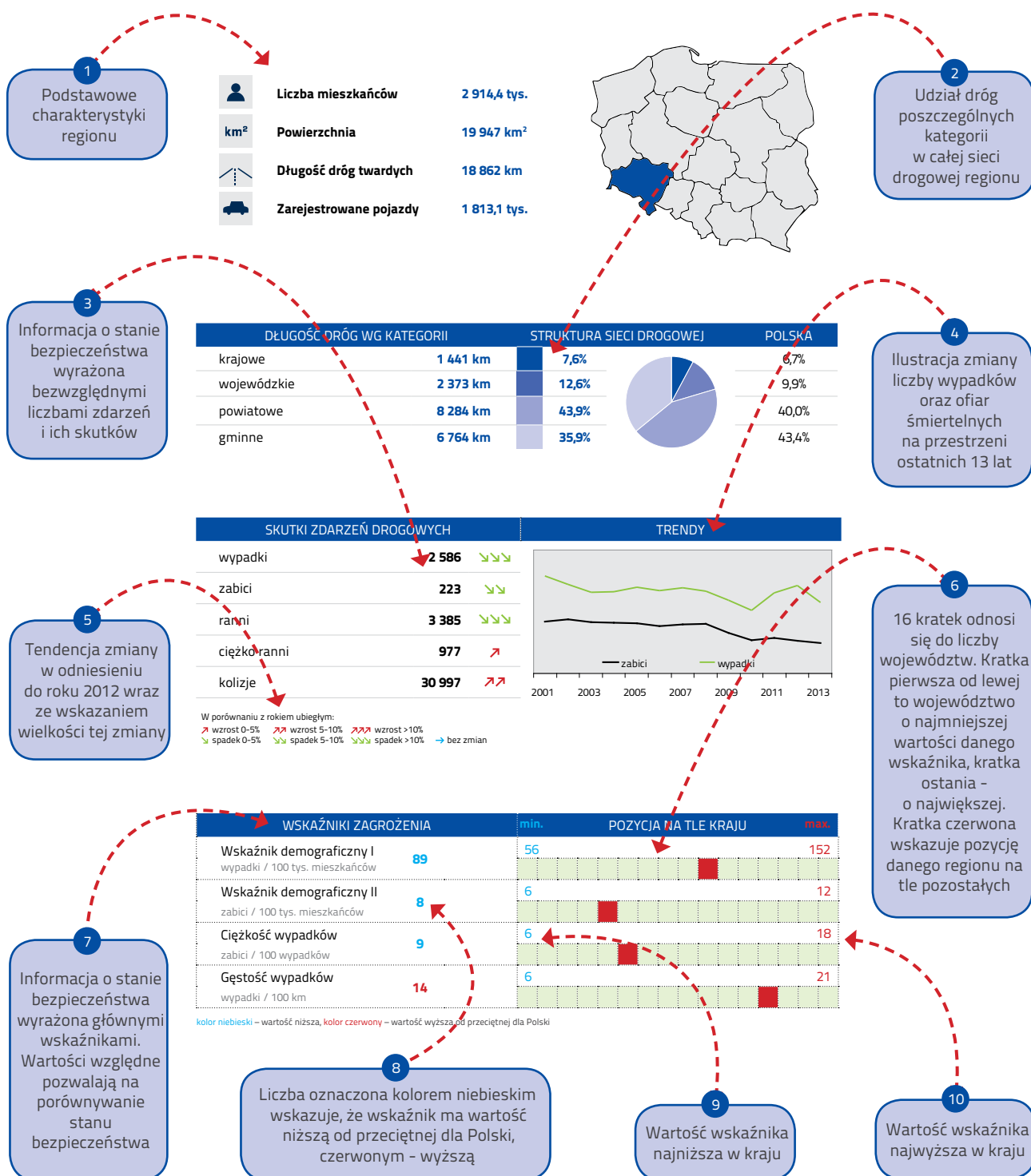


Wypadki spowodowane przez młodych kierujących



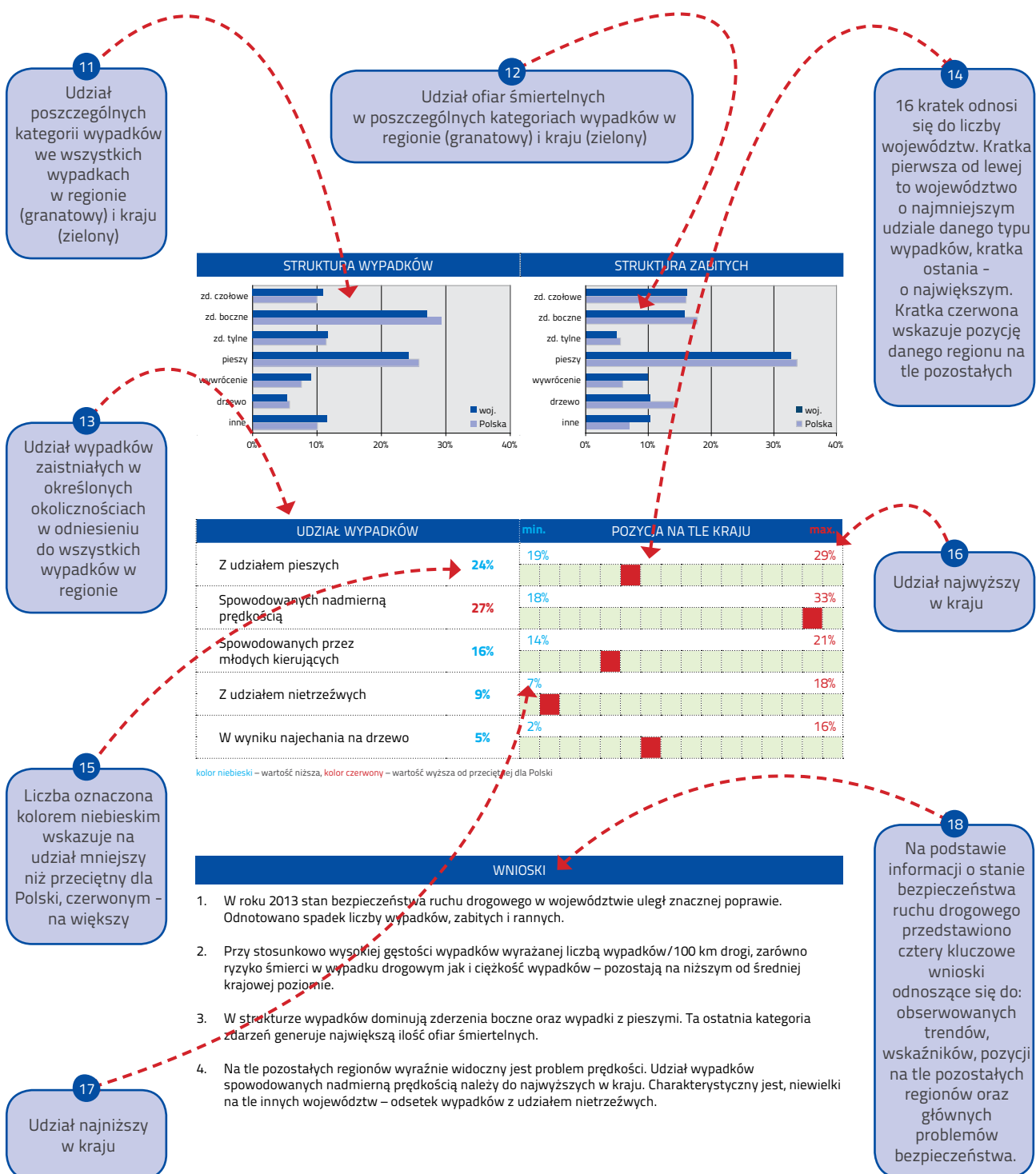
W rozdziale zaprezentowano syntetyczną informację o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych województwach w roku 2013. Dla każdego z regionów opracowana została dwustronicowa karta, zawierająca podstawowe charakterystyki regionu oraz dane o trendach, skutkach i okolicznościach wypadków drogowych. Wartości głównych wskaźników zagrożenia oraz udział poszczególnych kategorii wypadków

JAK ODCZYTAĆ KARTĘ?



odniesiono do sytuacji w pozostałych województwach, dzięki czemu łatwo jest odczytać pozycję województwa na tle pozostałych, mając jednocześnie informację o wartościach najniższych i najwyższych w danej kategorii w kraju. Każda karta kończy się zestawem wniosków sformułowanych na podstawie danych zawartych w kartach.

JAK ODCZYTAĆ KARTĘ?



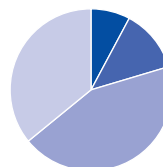


WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE

	Liczba mieszkańców	2 914,4 tys.
km²	Powierzchnia	19 947 km²
	Długość dróg twardych	18 862 km
	Zarejestrowane pojazdy	1 813,1 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	1 441 km		7,6%	6,7%
wojewódzkie	2 373 km		12,6%	9,9%
powiatowe	8 284 km		43,9%	40,0%
gminne	6 764 km		35,9%	43,4%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	2 586	
zabici	223	
ranni	3 385	
ciężko ranni	977	
kolizje	30 997	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

wzrost 0-5% wzrost 5-10% wzrost >10%
 spadek 0-5% spadek 5-10% spadek >10% bez zmian

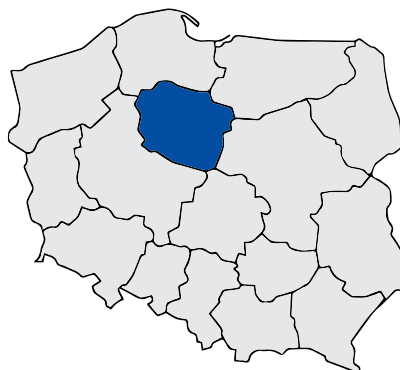
WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	89	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	8	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	9	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	14	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

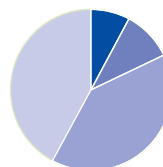


WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE

	Liczba mieszkańców	2 096,4 tys.
km²	Powierzchnia	17 972 km²
	Długość dróg twardych	16 518 km
	Zarejestrowane pojazdy	1 341,2 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	1 133 km		6,9%	6,7%
wojewódzkie	1 712 km		10,4%	9,9%
powiatowe	6 667 km		40,4%	40,0%
gminne	6 976 km		42,3%	43,4%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	1 182	
zabici	179	
ranni	1 365	
ciężko ranni	453	
kolizje	23 993	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

wzrost 0-5% wzrost 5-10% wzrost >10%
 spadek 0-5% spadek 5-10% spadek >10% bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	56	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	9	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	15	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	7	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski



WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE



Liczba mieszkańców 2 165,7 tys.



km² Powierzchnia 25 122 km²



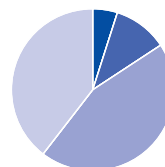
Długość dróg twardych 20 689 km



Zarejestrowane pojazdy 1 426,5 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	1 060 km		5,1%	6,7%
wojewódzkie	2 210 km		10,7%	9,9%
powiatowe	9 239 km		44,7%	40,0%
gminne	8 181 km		39,5%	43,4%



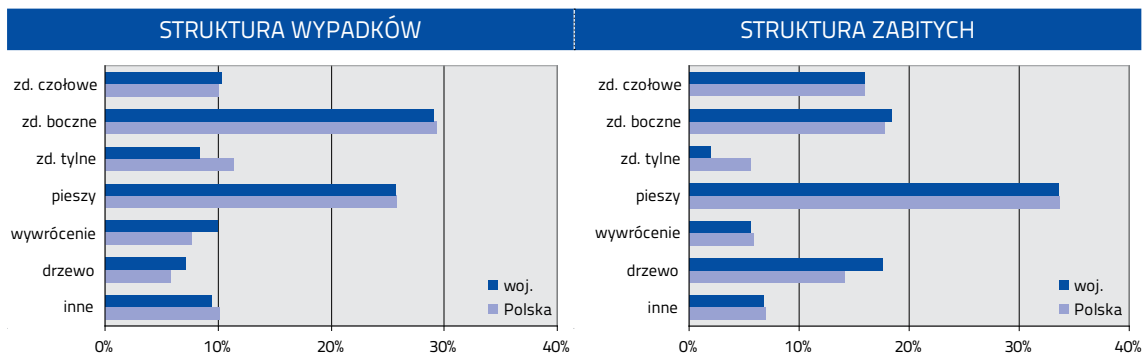
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	1 497 ↘↘	
zabici	250 ↗	
ranni	1 795 ↘	
ciężko ranni	767 ↘	
kolizje	18 811 ↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ wzrost 0-5% ↗↗ wzrost 5-10% ↗↗↗ wzrost >10%
 ↘ spadek 0-5% ↘↘ spadek 5-10% ↘↘↘ spadek >10% → bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	69	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	12	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	17	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	7	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	19%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	18%		33%
Spowodowanych przez młodych kierujących	14%		21%
Z udziałem nietrzeźwych	7%		18%
W wyniku najechania na drzewo	2%		16%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

WNIOSKI

1. W 2013 roku przy jednoczesnym spadku liczby wypadków i rannych odnotowano niewielki wzrost liczby ofiar śmiertelnych.
2. Region charakteryzuje się niezwykle wysokim zagrożeniem życia oraz ciężkością wypadków drogowych. Wskaźnik zabitych/100 tys. mieszkańców wyniósł 12 i jest najwyższy w kraju. Wskaźnik ciężkości mierzonej liczbą zabitych/100 wypadków wyniósł 17 i plasuje województwo na przedostatnim miejscu w kraju.
3. W strukturze wypadków i zabitych istotną pozycję odgrywają wypadki z pieszymi. Ta kategoria zdarzeń generuje największy udział ofiar śmiertelnych w regionie.
4. Zauważalny jest szereg problemów. Odsetek wypadków związanych z nadmierną prędkością, udziałem pieszych czy związanych z najechaniem na drzewo – przewyższa średnią krajową. Udział wypadków spowodowanych pod wpływem alkoholu jest niezwykle wysoki i plasuje region na przedostatnim miejscu w kraju.



WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE



Liczba mieszkańców 1 023,3 tys.



Powierzchnia 13 988 km²



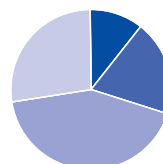
Długość dróg twardych 8 318 km



Zarejestrowane pojazdy 668,6 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	907 km		10,9%	6,7%
wojewódzkie	1 584 km		19,0%	9,9%
powiatowe	3 505 km		42,1%	40,0%
gminne	2 322 km		27,9%	43,4%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	747 ↘ ↘	
zabici	94 ↘ ↘	
ranni	1 019 ↘ ↘	
ciężko ranni	507 ↘ ↘ ↘	
kolizje	10 527 ↗ ↗ ↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ wzrost 0-5% ↗↗ wzrost 5-10% ↗↗↗ wzrost >10%
 ↘ spadek 0-5% ↘↘ spadek 5-10% ↘↘↘ spadek >10% → bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	73	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	9	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	13	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	9	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski



WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE



Liczba mieszkańców 2 524,7 tys.



Powierzchnia 18 219 km²



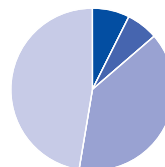
Długość dróg twardych 19 182 km



Zarejestrowane pojazdy 1 686,8 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	1 456 km		7,6%	6,7%
wojewódzkie	1 178 km		6,1%	9,9%
powiatowe	7 434 km		38,8%	40,0%
gminne	9 114 km		47,5%	43,4%



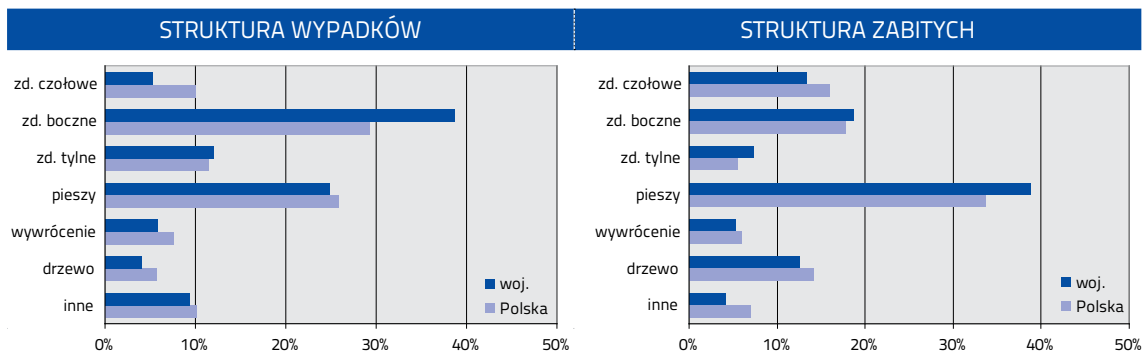
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	3 830	
zabici	263	
ranni	4 733	
ciężko ranni	1 144	
kolizje	23 802	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

wzrost 0-5% wzrost 5-10% wzrost >10%
 spadek 0-5% spadek 5-10% spadek >10% → bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski



kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski



WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE



Liczba mieszkańców 3 354,1 tys.



Powierzchnia 15 183 km²



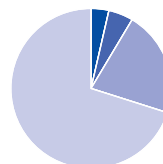
Długość dróg twardych 30 337 km



Zarejestrowane pojazdy 2 056,3 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	1 077 km		3,6%	6,7%
wojewódzkie	1 411 km		4,7%	9,9%
powiatowe	6 646 km		21,9%	40,0%
gminne	21 203 km		69,9%	43,4%



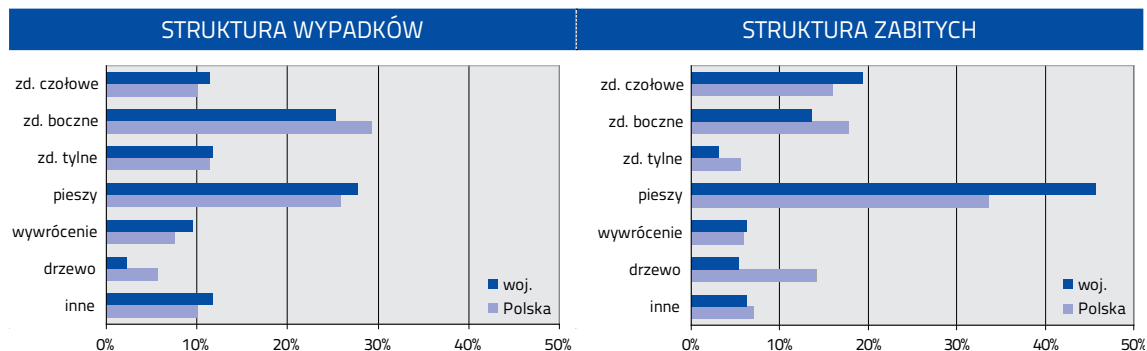
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	3 764 ↘	
zabici	221 ↘↘↘	
ranni	4 659 ↘	
ciężko ranni	1 265 ↗	
kolizje	26 646 ↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ wzrost 0-5% ↗↗ wzrost 5-10% ↗↗↗ wzrost >10%
 ↘ spadek 0-5% ↘↘ spadek 5-10% ↘↘↘ spadek >10% → bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski



kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

1. W 2013 roku stan bezpieczeństwa w regionie uległ znaczącej poprawie. Odnotowano spadek liczby wypadków i rannych, a także bardzo wyraźny spadek liczby zabitych.
2. Wskaźniki zagrożenia określające ryzyko śmierci w wypadku drogowym oraz ciężkość wypadków są bardzo niskie. Odnotowano najniższy w kraju poziom ciężkości wypadków.
3. Problemem są wypadki z udziałem pieszych. Procentowy udział tej kategorii zdarzeń, a także ofiar, które w ich wyniku zginęły, znacznie przekracza średnie wartości odnotowane w kraju.
4. Region charakteryzuje się małym udziałem wypadków związanych z najeżaniem na drzewo. Taka sytuacja mogła mieć wpływ na uzyskany najniższy na tle pozostałych województw wskaźnik ciężkości wypadków.



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE



Liczba mieszkańców 5 301,7 tys.



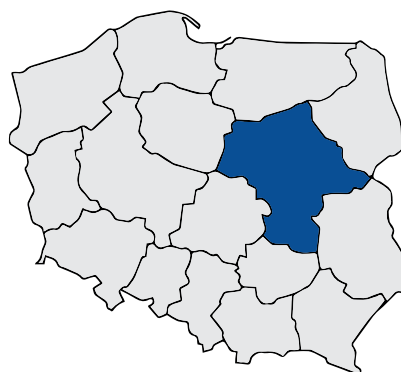
Powierzchnia 35 558 km²



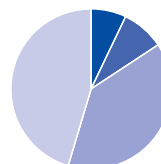
Długość dróg twardych 35 022 km



Zarejestrowane pojazdy 3 819,5 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	2 439 km		7,0%	6,7%
wojewódzkie	2 984 km		8,5%	9,9%
powiatowe	13 722 km		39,2%	40,0%
gminne	15 877 km		45,3%	43,4%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	4 579 ↗	
zabici	562 ↘	
ranni	5 511 ↗	
ciężko ranni	1 284 ↘	
kolizje	52 139 ↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ wzrost 0-5% ↗↗ wzrost 5-10% ↗↗↗ wzrost >10%
↘ spadek 0-5% ↘↘ spadek 5-10% ↘↘↘ spadek >10% → bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	86	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	11	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	12	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	13	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski



WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE



Liczba mieszkańców 1 010,2 tys.



Powierzchnia 9 412 km²



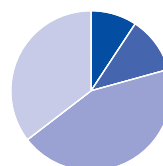
Długość dróg twardych 8 514 km



Zarejestrowane pojazdy 682,1 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	778 km		9,1%	6,7%
wojewódzkie	984 km		11,6%	9,9%
powiatowe	3 713 km		4,6%	40,0%
gminne	3 033 km		35,6%	43,4%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	791	
zabici	97	
ranni	923	
ciężko ranni	222	
kolizje	8 429	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

wzrost 0-5% wzrost 5-10% wzrost >10%
 spadek 0-5% spadek 5-10% spadek >10% bez zmian

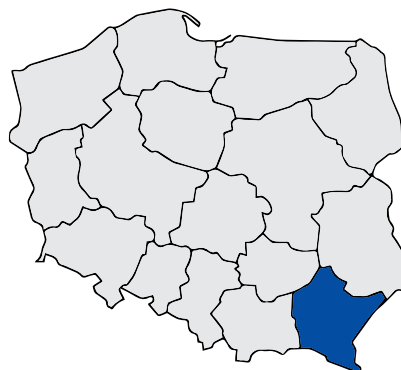
WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	78	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	10	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	12	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	9	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

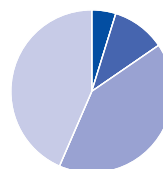


WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE

	Liczba mieszkańców	2 130,0 tys.
km²	Powierzchnia	17 846 km²
	Długość dróg twardych	15 631 km
	Zarejestrowane pojazdy	1 272,2 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	771 km		4,9%	6,7%
wojewódzkie	1 678 km		10,7%	9,9%
powiatowe	6 416 km		41,0%	40,0%
gminne	6 765 km		43,3%	43,4%



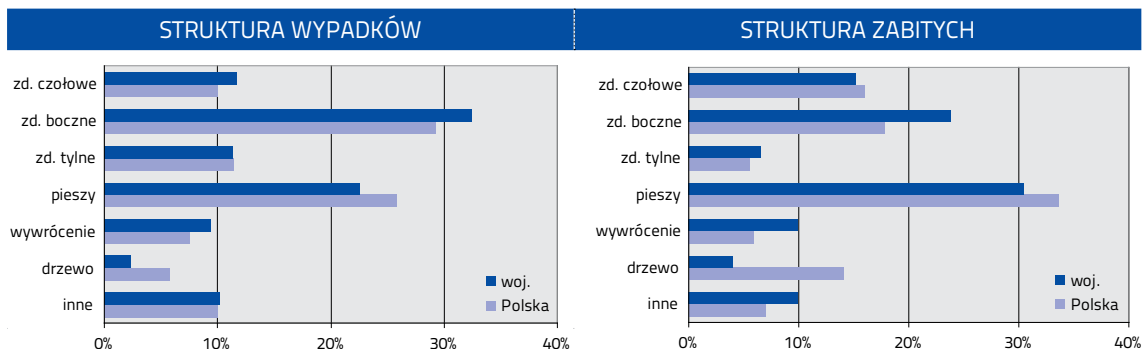
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	1 807	
zabici	151	
ranni	2 251	
ciężko ranni	451	
kolizje	15 321	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

wzrost 0-5%
 wzrost 5-10%
 wzrost >10%
 spadek 0-5%
 spadek 5-10%
 spadek >10%
 → bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	85	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	7	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	8	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	12	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	19%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	18%		33%
Spowodowanych przez młodych kierujących	14%		21%
Z udziałem nietrzeźwych	7%		18%
W wyniku najechania na drzewo	2%		16%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

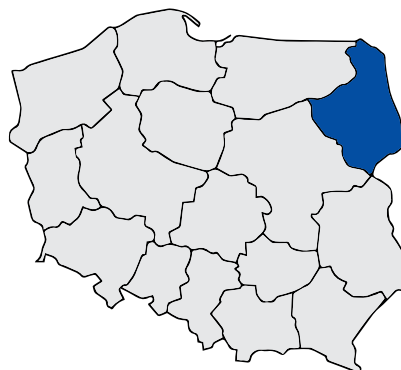
WNIOSKI

1. W roku 2013 nastąpiła poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pomimo iż liczba wypadków i osób rannych wzrosła, odnotowano bardzo znaczący spadek liczby ofiar śmiertelnych.
2. Wskaźniki zagrożenia kształtują się poniżej średniej dla kraju. Pod względem liczby zabitych/100 tys. mieszkańców województwo plasuje się w gronie najbezpieczniejszych regionów.
3. W strukturze wypadków i zabitych dominują zderzenia pojazdów oraz wypadki z pieszymi. Odsetek ofiar śmiertelnych w wyniku zderzeń bocznych przewyższa średnią krajową. Obserwowany jest niski udział wypadków i ofiar śmiertelnych w wyniku najechania na drzewa.
4. Istotny problem na drogach województwa stanowią młodzi kierujący. Udział wypadków spowodowanych przez tę grupę uczestników ruchu osiągnął wartość najwyższą w kraju.

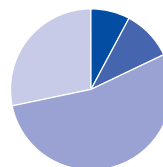


WOJEWÓDZTWO PODLASKIE

	Liczba mieszkańców	1 198,7 tys.
km²	Powierzchnia	20 187 km²
	Długość dróg twardych	12 392 km
	Zarejestrowane pojazdy	743,2 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	976 km		7,9%	6,7%
wojewódzkie	1 242 km		10,0%	9,9%
powiatowe	6 670 km		53,8%	40,0%
gminne	3 504 km		28,3%	43,4%



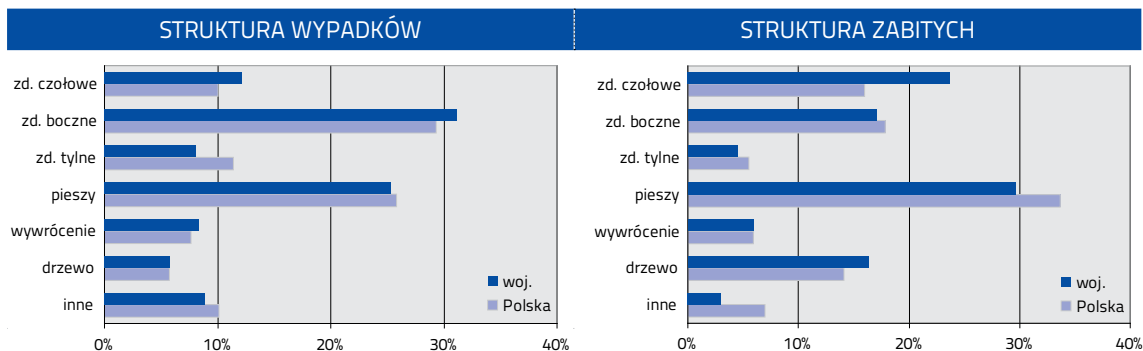
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	738	
zabici	135	
ranni	874	
ciężko ranni	494	
kolizje	12 146	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

wzrost 0-5% wzrost 5-10% wzrost >10%
 spadek 0-5% spadek 5-10% spadek >10% bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	62	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	11	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	18	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	6	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	19%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	18%		33%
Spowodowanych przez młodych kierujących	14%		21%
Z udziałem nietrzeźwych	7%		18%
W wyniku najechania na drzewo	2%		16%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

WNIOSKI

1. W roku 2013 nastąpiło pogorszenie stanu bezpieczeństwa. Przy niewielkim spadku liczby wypadków zaobserwowano wzrost liczby ofiar zabitych i ciężko rannych.
2. Wskaźniki zagrożenia potwierdzają, iż przy stosunkowo niskim ryzyku uczestnictwa w wypadku, ciężkość tych zdarzeń jest niezwykle wysoka. Wskaźnik ciężkości, mierzony liczbą zabitych/100 wypadków, jest najwyższy w kraju.
3. Ryzyko śmierci w wypadku drogowym, liczone liczbą zabitych/100 tys. mieszkańców, dodatkowo potwierdza wyjątkowo wysoki poziom zagrożenia.
4. Głównymi problemami bezpieczeństwa w ruchu drogowym są: zderzenia czołowe, których udział w strukturze zabitych jest znacząco wyższy od średniej dla kraju oraz najwyższy w kraju odsetek wypadków spowodowanych pod wpływem alkoholu.



WOJEWÓDZTWO POMORSKIE



Liczba mieszkańców 2 290,1 tys.



Powierzchnia 18 310 km²



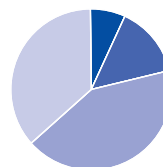
Długość dróg twardych 12 575 km



Zarejestrowane pojazdy 1 427,3 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	909 km		7,2%	6,7%
wojewódzkie	1 794 km		14,3%	9,9%
powiatowe	5 274 km		41,9%	40,0%
gminne	4 598 km		36,6%	43,4%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	2 641 ↘	
zabici	174 ↘	
ranni	3 405 ↘	
ciężko ranni	471 ↘↘↘	
kolizje	18 610 ↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ wzrost 0-5% ↗↗ wzrost 5-10% ↗↗↗ wzrost >10%
 ↘ spadek 0-5% ↘↘ spadek 5-10% ↘↘↘ spadek >10% → bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

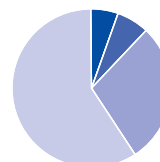


WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE

	Liczba mieszkańców	4 615,9 tys.
km²	Powierzchnia	12 333 km²
	Długość dróg twardych	21 362 km
	Zarejestrowane pojazdy	2 716,0 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	1 206 km		5,6%	6,7%
wojewódzkie	1 429 km		6,7%	9,9%
powiatowe	6 077 km		28,4%	40,0%
gminne	12 650 km		59,2%	43,4%



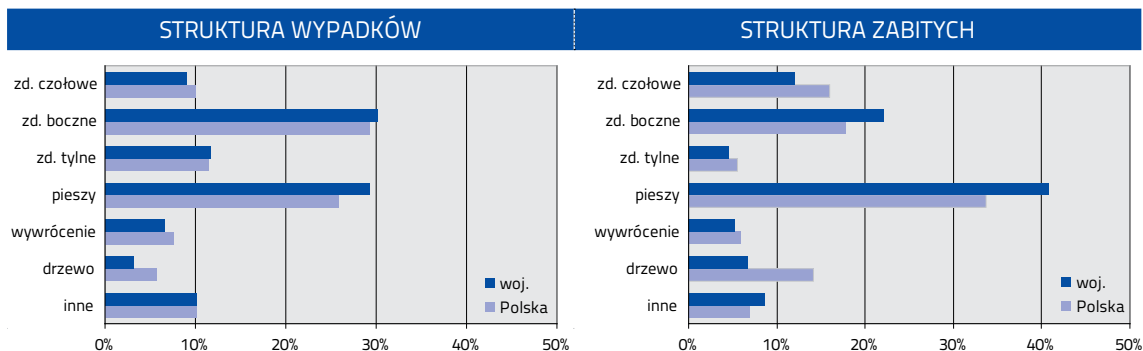
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	4 529	
zabici	267	
ranni	5 506	
ciężko ranni	1 358	
kolizje	44 730	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

wzrost 0-5% wzrost 5-10% wzrost >10%
 spadek 0-5% spadek 5-10% spadek >10% bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	98	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	6	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	21	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 29%	19%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością 18%	18%		33%
Spowodowanych przez młodych kierujących 14%	14%		21%
Z udziałem nietrzeźwych 12%	7%		18%
W wyniku najechania na drzewo 3%	2%		16%

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

WNIOSKI

1. W roku 2013 odnotowano spadek liczby wypadków i ofiar rannych, a także bardzo wyraźny postęp w zakresie spadku liczby ofiar śmiertelnych.
2. Przy najwyższej w kraju gęstości wypadków, mierzonej liczbą wypadków/100 km drogi, region charakteryzuje się najniższym wskaźnikiem demograficznym wyrażanym liczbą zabitych/100 tys. mieszkańców.
3. Wypadki zaistniałe w regionie charakteryzowały się bardzo niską – na tle pozostałych województw – ciężkością. Wartość tego wskaźnika wyniosła 6 i była trzykrotnie niższa od wartości dla najgorszego pod tym względem województwa.
4. Dominującym problemem są wypadki z udziałem pieszych. Odsetek tych zdarzeń w województwie w roku 2013 był najwyższy w kraju i wyniósł blisko 1/3 wszystkich wypadków. W regionie odnotowano stosunkowo niski udział wypadków związanych z nadmierną prędkością i powodowanych przez młodych kierujących.

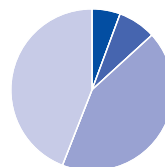


WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE

	Liczba mieszkańców	1 274,0 tys.
km²	Powierzchnia	11 711 km²
	Długość dróg twardych	13 605 km
	Zarejestrowane pojazdy	834,3 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	755 km		5,5%	6,7%
wojewódzkie	1 077 km		7,9%	9,9%
powiatowe	5 751 km		42,3%	40,0%
gminne	6 022 km		44,3%	43,4%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	1 399	
zabici	143	
ranni	1 727	
ciężko ranni	401	
kolizje	10 915	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

wzrost 0-5% wzrost 5-10% wzrost >10%
 spadek 0-5% spadek 5-10% spadek >10% → bez zmian

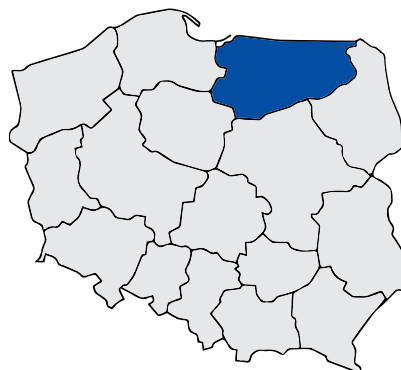
WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	110	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	11	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	10	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	10	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

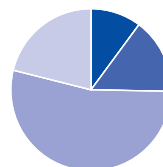


WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE

	Liczba mieszkańców	1 450,7 tys.
km²	Powierzchnia	24 173 km²
	Długość dróg twardych	12 889 km
	Zarejestrowane pojazdy	842,0 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	1 331 km		10,3%	6,7%
wojewódzkie	1 911 km		14,8%	9,9%
powiatowe	6 941 km		53,9%	40,0%
gminne	2 706 km		21,0%	43,4%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	1 621	
zabici	154	
ranni	1 968	
ciężko ranni	578	
kolizje	14 632	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

wzrost 0-5% wzrost 5-10% wzrost >10%
 spadek 0-5% spadek 5-10% spadek >10% → bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	112		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	11		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	10		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	13		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski



WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE



Liczba mieszkańców 3 462,2 tys.



Powierzchnia 29 826 km²



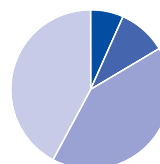
Długość dróg twardych 27 382 km



Zarejestrowane pojazdy 2 523,4 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	1 797 km		6,6%	6,7%
wojewódzkie	2 686 km		9,8%	9,9%
powiatowe	11 322 km		41,3%	40,0%
gminne	11 577 km		42,3%	43,4%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	2 633	
zabici	289	
ranni	3 126	
ciężko ranni	827	
kolizje	30 232	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

wzrost 0-5% wzrost 5-10% wzrost >10%
 spadek 0-5% spadek 5-10% spadek >10% → bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	76	56		15
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	8	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	11	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	10	6		21

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski



WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE



Liczba mieszkańców 1 721,4 tys.



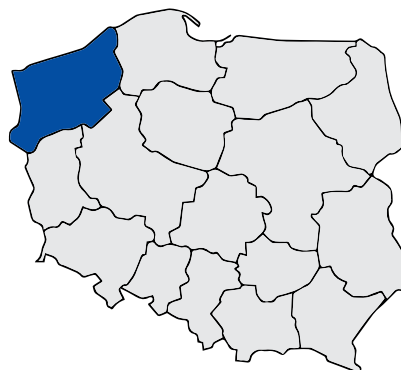
Powierzchnia 22 892 km²



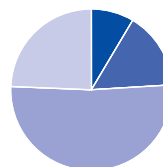
Długość dróg twardych 13 648 km



Zarejestrowane pojazdy 1 023,3 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	1 145 km		8,4%	6,7%
wojewódzkie	2 110 km		15,5%	9,9%
powiatowe	7 060 km		51,7%	40,0%
gminne	3 333 km		24,4%	43,4%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	1 503 ↗ ↗	
zabici	155 ↗ ↗ ↗	
ranni	1 812 ↗	
ciężko ranni	473 ↘ ↘ ↘	
kolizje	14 012 ↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ wzrost 0-5% ↗ ↗ wzrost 5-10% ↗ ↗ ↗ wzrost >10%
 ↘ spadek 0-5% ↘ ↘ spadek 5-10% ↘ ↘ ↘ spadek >10% → bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszkańców	87	56		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszkańców	9	6		12
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	10	6		18
Gęstość wypadków wypadki / 100 km	11	6		21

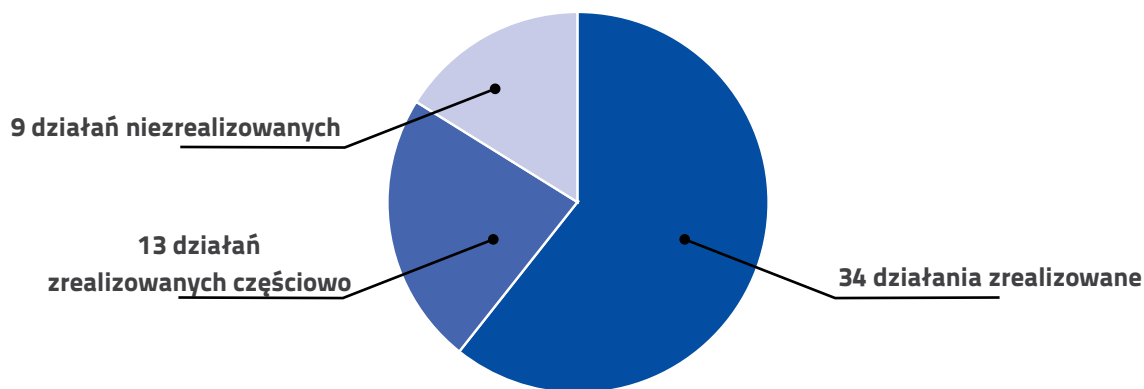
kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od przeciętnej dla Polski

Rozdział zawiera informacje o stanie wykonania Programu Realizacyjnego w roku 2013. Działania przedstawiono w podziale na 5 filarów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz z określeniem liderów oraz stanu zaawansowania prac. Dodatkowo zamieszczono informacje o zaawansowaniu prac nad dokumentami strategicznymi w obszarze bezpieczeństwa drogowego na terenie poszczególnych województw.



Zgodnie z zapisami *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* podstawowymi narzędziami jego wdrożenia są m.in. Programy Realizacyjne, zawierające szczegółowe plany działań na poziomie krajowym na dany rok oraz zarys działań na rok kolejny. Każdy Program Realizacyjny zawiera zestaw działań według priorytetów i kierunków *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*, wskazany czas na ich wykonanie, liderów odpowiedzialnych za wdrożenie oraz zestaw wskaźników realizacji działania i jego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Program Realizacyjny 2013 (PR 2013) był pierwszym spośród ośmiu przewidzianych do wdrożenia do roku 2020. Działania zrealizowane w poszczególnych regionach prezentowane są w dokumencie pn. *Działania zrealizowane w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwach w roku 2013*.

STAN WDROŻENIA PROGRAMU REALIZACYJNEGO W ROKU 2013



WSKAŹNIK REALIZACJI DZIAŁANIA

Działania niezrealizowane (nie podjęto realizacji w 2013 r. / prace w 2013 r. w niskiej fazie zaawansowania)
Działania częściowo zrealizowane (nie osiągnięto zakładanych wartości wskaźników / trwały zaawansowane prace / zrealizowano część elementów składających się na działanie)
Działania zrealizowane (zakończone, zrealizowane zgodnie z PR 2013)

PROGRAM REALIZACYJNY

Nr	Działanie	Lider	Wsk. realizacji działania	Uwagi przekazane przez liderów poszczególnych działań w odniesieniu do działań niezrealizowanych bądź zrealizowanych częściowo
	Filar NPBRD: Bezpieczny człowiek			
1	Aktywizacja działań Policji w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza pieszych	KGP		Działanie zrealizowane
2	Przeprowadzanie kontroli uprawnień kierowców zawodowych	GITD		Działanie zrealizowane
3	Realizacja zadań wynikających z Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców na lata 2013-2014	GITD		Działanie zrealizowane
4	Przeprowadzenie kampanii społecznej Drogi Zaufania - program ochrony życia i zdrowia ludzi na drogach krajowych	GDDKiA		Działanie zrealizowane
5	Przeprowadzenie kampanii społecznej na rzecz podniesienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego	SKR BRD		Działanie zrealizowane
6	Budowa 20 miasteczek ruchu drogowego na terenie 15 województw w ramach projektu POLiŚ 8.1 - 11. Budujemy miasteczka ruchu drogowego - działania informacyjno-promocyjne	MSW		Działanie zrealizowane (18 z 20 miasteczek powstało w 2013 r. pozostałe 2 powstaną w 2014 r.)
7	Realizacja Programu Profilaktycznego z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego 2013-2016	MON		Działanie zrealizowane
8	Przeprowadzenie kampanii społecznej Klub Pancernika Klika w Fotelikach	ITS		Działanie zrealizowane
9	Przeprowadzenie badań stosowania pasów bezpieczeństwa	SKR BRD		Działanie zrealizowane
10	Realizacja ogólnopolskich wzmożonych działań Policji ruchu drogowego zgodnie z zatwierdzonym harmonogramem działań na 2013 r. oraz zwiększenie liczby stanu etatowego w komórkach ruchu drogowego	KGP		Działanie zrealizowane

	Filar NPB RD: Bezpieczne drogi			
11	Opracowanie dokumentacji do przebudowy jednojezdniowych odcinków dróg krajowych do przekroju 2+1	GDDKiA		Niezrealizowane w 2013 roku z uwagi na brak środków finansowych.
12	Budowa dróg krajowych (autostrady i drogi ekspresowe)	GDDKiA		Wybudowano 130 km autostrad ze 102 km zaplanowanych. Z powodu przesunięcia części kontraktów na rok 2014 nie został zrealizowany cel dotyczący dróg ekspresowych (wybudowano 173 km z 262 km zaplanowanych). Dotyczy to S5 Kaczkowo-Korzeńsko, S8 gr. woj. mazowieckiego-Radziejowice, S17 (odcinki: węzeł Bogucin-węzeł Dąbrowica, w. Dąbrowica-W. Lubartów, w. Lubartów-w. Witosa), S69 (w. Milkuszowice-Żywiec).
13	Remonty i przebudowy dróg krajowych - przebudowa dróg, budowa chodników, przebudowa skrzyżowań, instalowanie sygnalizacji świetlnej, bieżące utrzymanie oznakowania poziomego i pionowego na sieci dróg krajowych	GDDKiA		Działanie zrealizowane
14	Realizacja Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych Etap II - Bezpieczeństwo - Dostępność - Rozwój (6 000 km na lata 2013-15)	MAiC		Działanie zrealizowane
15	Przeprowadzenie audytu dróg pod kątem brd na sieci TEN-T	GDDKiA		Przyczyną przeprowadzenia niższej niż planowano liczby audytów BRD (142 ze 159 zaplanowanych) były: a) zmiany w dokumentacjach projektowych; b) aneksowanie terminów zakończenia projektów; c) opóźnienia w realizacji robót budowlanych; d) brak końcowych odbiorów inwestycji drogowych; e) brak dokumentacji projektowej.
16	Rozbudowa i uruchomienie stacji preselekcyjnego ważenia pojazdów w ruchu	GDDKiA		Zainstalowano 6 z 16 planowanych do zainstalowania wag. Decyzja o instalacji pozostałych wag preselekcyjnych została przełożona na okres późniejszy.
17	Przeprowadzanie kontroli stanu brd na drogach krajowych (także poza TEN-T), zgodnie z przyjętymi zasadami określonymi w opracowanej instrukcji	GDDKiA		Działanie zrealizowane
18	Przeprowadzenie szkolenia z zasad uspokajania ruchu drogowego dla projektantów i samorządowych zarządców dróg	SKR BRD		Działanie zrealizowane

19	Przeprowadzenie analizy rozwiązań dopuszczających warunkowy zjazd ze skrzyżowania z ruchem regulowanym sygnalizacją świetlną przy czerwonym świetle - tzw. zielona strzałka	MTBIGM (MliR)		Działanie zrealizowane
20	Przegląd i analiza oznakowania na drogach wojewódzkich i powiatowych	MTBIGM (MliR)		Działanie zrealizowane
	Filar NPBRD: Bezpieczna prędkość			
21	Rozbudowa systemu automatycznego nadzoru nad zachowaniami uczestników ruchu (drogi krajowe)	GITD		Zainstalowano wszystkie planowane urządzenia stacyjne (375). Termin instalacji urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości uzależniony został od uzyskania przez producentów sprzętu Decyzji Zatwierdzenia Typu. Na finalny odbiór urządzeń do rejestrowania wjazdu na czerwonym świetle miała również wpływ procedura przetargowa.
22	Wdrożenie instrukcji racjonalnego stosowania lokalnych ograniczeń prędkości na drogach krajowych	GDDKiA		Działanie zrealizowane
23	Opracowanie instrukcji racjonalnego stosowania lokalnych ograniczeń prędkości na drogach samorządowych	SKR BRD		Wstępny projekt instrukcji został opracowany przez GDDKiA, a następnie przekazany przez SKRBRD do konsultacji wśród podmiotów zainteresowanych wdrożeniem jednolitych zasad określania prędkości dopuszczalnych na sieci dróg samorządowych. Jednakże efekt konsultacji był niezadowolający ze względu na zbyt mały odzew ww. instytucji, a analiza nadesłanych uwag wykazała konieczność całkowitej zmiany koncepcji pracy nad projektem instrukcji.
24	Przegląd i analiza istniejących ograniczeń prędkości na drogach krajowych	GDDKiA		Działanie zrealizowane
25	Przeprowadzenie analizy wniosków obywateli dotyczących lokalizacji fotoradarów	GITD		Działanie zrealizowane
26	Zakup nieoznakowanych pojazdów z wideorejestratorami	KGP		Działanie zrealizowane
27	Przeprowadzenie kampanii społecznej ukierunkowanej na problem przekraczania prędkości przez kierujących pojazdami	GITD		Działanie niezrealizowane ze względu na przedłużenie procedury przetargowej (wynikające m.in. z wezwania wykonawców do uzupełniania ofert).

28	Przeprowadzenie badań postaw i zachowań dot. przekraczania dozwolonej prędkości	SKR BRD		Działanie zrealizowane
	Filar NPBRD: Bezpieczny pojazd			
29	Przeprowadzenie w okresie ferii i wakacji wzmożonych działań kontrolnych i edukacyjno-informacyjnych w ramach akcji Bezpieczny Autokar	GITD		Działanie zrealizowane
	Filar NPBRD: Ratownictwo i opieka po-wypadkowa			
30	Stałe doposażenie i wymiana sprzętu w jednostkach Państwowego Ratownictwa Medycznego. Zapewnienie stałej jakości i dostępności do świadczeń zdrowotnych	MZ		W odniesieniu do planowanych zakupów ambulansów został zrealizowany zakup 90 sztuk ambulansów, ze środków własnych dysponentów Państwowego Ratownictwa Medycznego. Należy dodać, że ze środków unijnych zgodnie z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) w latach 2009 - 2011 zostało zakupionych ponad 300 ambulansów. Powodem niezrealizowania założeń związanych z zakupem w roku 2013 większej ilości ambulansów był brak środków finansowych.
31	Przeprowadzenie szkoleń dla strażaków, funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej i Biura Ochrony Rządu w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy	MSW		Szkolenia z zakresu kwalifikowanej pierwszej pomocy przeprowadzone w 2013r.: PSP: 631 strażaków PSP (nowoprzyjętych do służby), 8556 strażaków PSP - szkolenie przygotowujące do egzaminu potwierdzającego uprawnienia ratownika medycznego. Ponadto z zakresu kwalifikowanej pierwszej pomocy przeszkolono 425 strażaków OSP oraz 332 strażaków OSP odbyło szkolenie przygotowujące do egzaminu potwierdzającego uprawnienia ratownika medycznego; Straż Graniczna: łącznie z odnowieniem tytułu ratownika przeszkolono 124 osoby; BOR: przeszkolono 51 funkcjonariuszy; Policja: w 2013 r. przeszkolono 1245 policjantów, którzy uzyskali tytuł ratownika (w 2012r. - szkolenie z tytułem ratownika ukończyło 1771 policjantów).
32	Przeprowadzenie szkoleń dla żołnierzy w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy	MON		Działanie zrealizowane
33	Opracowanie i wdrożenie Planu Działań Ratowniczych dla autostrad płatnych zarządzanych przez GDDKiA	GDDKiA		Działanie zrealizowane

	System zarządzania			
34	Utworzenie Polskiego Obserwatorium BRD, jako hurtowni danych i analiz o stanie brd	ITS		Działanie zrealizowane
35	Przeprowadzenie badań wysokości społeczno-ekonomicznych kosztów wypadków drogowych w Polsce w 2012 r. na podstawie rozszerzonej metodologii	SKR BRD		Działanie zrealizowane
36	Opracowanie analizy stanu brd w Polsce w 2012 r.	SKR BRD		Działanie zrealizowane
37	Opracowanie kwartalnych monitoringów stanu brd w Polsce	SKR BRD		Działanie zrealizowane
38	Przeprowadzenie przeglądu instytucjonalnego brd w Polsce wraz z przygotowaniem opracowania w tym zakresie	SKR BRD		Działanie zrealizowane
39	Opracowanie metodologii oceny kosztów/korzyści podejmowanych działań brd	SKR BRD		Założenia metodologiczne zostały opracowane i przekazane do roboczych konsultacji. Ich wynik wskazuje na konieczność dalszego procedowania oraz opracowania katalogu wskaźników redukcji wypadków.

PROGRAM REALIZACYJNY - LEGISLACJA

Nr	Działanie	Lider	Wsk. realizacji działania	Uwagi
	Filar NPBRD: Bezpieczny człowiek			
40	Wprowadzenie obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się bezpośrednio przy przejściu dla pieszych	MTBIGM (MliR)		Stan na dzień 14. marca 2014r.: Propozycja wprowadzenia przedmiotowego obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się bezpośrednio przy przejściu dla pieszych została zawarta w projekcie ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk sejmowy nr 1859), przygotowanym przez Parlamentarny Zespół ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W dniu 28 października 2013 r. projekt ustawy został skierowany do I czytania w Komisji Infrastruktury. Po tym terminie w Sejmie nie były prowadzone prace nad tym projektem.

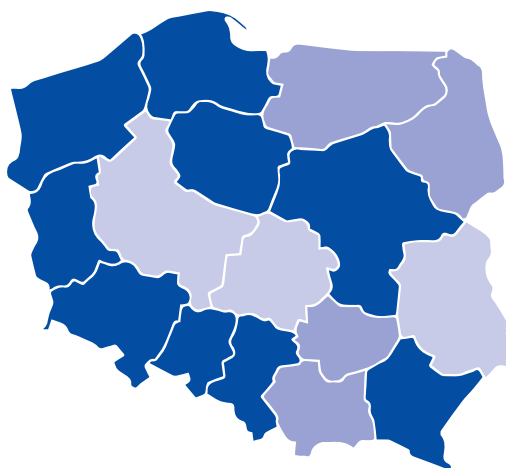
41	Wdrożenie transgranicznej odpowiedzialności za wykroczenia drogowe	MTBiGM (MliR)		Stan na dzień 14 marca 2014 r.: Uchwalona przez Sejm w dniu 7 lutego 2014 r. ustawa o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, przewidująca wdrożenie transgranicznej wymiany informacji w zakresie naruszeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, po rozpatrzeniu sprawozdania Komisji Infrastruktury dotyczącego poprawek Senatu (druk nr 2209) zostanie skierowana do podpisu Prezydenta, a następnie do publikacji w Dzienniku Ustaw. Ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od jej ogłoszenia.
42	Wprowadzenie nowych zasad egzaminu na prawo jazdy oraz nowych kategorii prawa jazdy dla motocyklistów	MTBiGM (MliR)		Działanie zrealizowane
43	Podniesienie maksymalnej wysokości grzywny i zmiana tzw. taryfikatora za wykroczenia w ruchu drogowym	MSW		Stan na dzień 14 marca 2014r.: MSW, po konsultacji z MTBiGM, wystąpiło do MS o podjęcie prac legislacyjnych, mających na celu podniesienie maksymalnej kwoty grzywny nakładanej w drodze mandatu karnego. Z informacji otrzymanych z MS wynika, że działająca przy MS Komisja Kodyfikacyjna Prawa Karnego jako priorytet przyjęła przegląd przepisów prawa materialnego i procesowego o wykroczeniach. W tym celu powołany został także zespół problemowy.
Filar NPBRD: Bezpieczne drogi				
44	Rozszerzenie na wszystkie drogi publiczne przepisów dotyczących odpowiedzialności zarządców dróg za ich nieprawidłowe oznakowanie	MS		Stan na dzień 14 marca 2014 r.: dla wprowadzenia przewidzianych zmian w zakresie odpowiedzialności zarządcy dróg publicznych za nieprawidłowe oznakowanie konieczne jest ujęcie w ramach odpowiedniego, szerszego projektu legislacyjnego. W roku 2013 wstrzymano prace nad kompleksowym projektem dot. między innymi zwiększenia uprawnień referendarzy sądowych, którego elementem była postulowana zmiana. W związku z tym należało znaleźć inne ramy legislacyjne, co powinno nastąpić w roku 2014.

45	Wydanie rozporządzenia w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych i ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej	MTBiGM (MliR)		Przyczyną przedłużenia prac nad projektem jest fakt, iż zawiera on wiele skomplikowanych zagadnień technicznych wymagających przeprowadzenia dodatkowych analiz oraz poznania doświadczeń z innych krajów. Wg stanu na dzień 14 marca 2014 r. nadal trwają prace nad ostatecznym kształtem projektu
46	Opracowanie zmian i przeprowadzenie procesu legislacyjnego dla rozporządzenia MTBiGM w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń brd oraz warunków ich umieszczania na drogach wraz z uspoźnieniem przepisów powiązanych	MTBiGM (MliR)		Zadanie w realizacji. Wg stanu na dzień 14 marca 2014 r. trwają prace nad przygotowaniem propozycji zmian przepisów w przedmiotowym zakresie.
47	Aktualizacja przepisów zawartych w rozporządzeniu MTBiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie	MTBiGM (MliR)		Na aktualizację rozporządzenia składają się 3 bloki tematyczne: kanały technologiczne w pasie drogowym, przekrój 2+1 oraz konstrukcje nawierzchni. Stan na dzień 14 marca 2014r.: 19 lutego 2014 r. odbyło się posiedzenie Komisji Prawniczej, w związku z wątpliwościami RCL, przygotowywane jest pismo do Min. Gospodarki ws. uzgodnienia konieczności notyfikacji europejskiej. Wg stanu na dzień 14 marca 2014 r. projekt zmiany rozporządzenia ws. przekroju 2+1 na przełomie marca i kwietnia 2014 r. trafi do konsultacji międzyresortowych, projekt zmiany rozporządzenia ws. konstrukcji nawierzchni obecnie jest analizowany w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju.
	Filar NPBRD: Bezpieczna prędkość			
48	Wprowadzenie przepisów umożliwiających odbieranie uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości	MSW		Do MSW wpłynął opracowany przez KGP projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw, którego zasadniczym celem jest wprowadzenie przepisów umożliwiających odbieranie uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości. Wg stanu na dzień 14.03.2014 r.: trwa analiza projektowanej regulacji.
49	Opracowanie zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące	MTBiGM (MliR)		Działanie zrealizowane

50	Przygotowanie projektu ustawy umożliwiającej karanie właściciela pojazdu za wykroczenia polegające na przekraczaniu prędkości i niezatrzymaniu pojazdu na czerwonym świetle, które zostały ujawnione przez stacjonarne urządzenia rejestrujące	GITD / MTBiGM (MliR)		W trakcie roku 2013 zmieniono Lidera na dawne MTBiGM (obecnie MliR). Realizację zadania przeniesiono do kolejnego Programu Realizacyjnego.
51	Ujednolicenie limitów prędkości w terenie zabudowanym do 50 km/h bez względu na porę dnia	MTBiGM (MliR)		Realizacja przedmiotowego zadania przewidziana jest w poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, w którym ujęto zmiany niezbędne do realizacji tego zadania.
	Filar NPB RD: Bezpieczny pojazd			
52	Wprowadzenie zmian w przepisach umożliwiających profesjonalny nadzór nad stacjami kontroli pojazdów i stanem ich technicznego wyposażenia oraz wdrożenie obowiązkowych okresowych szkoleń dla diagnostów pracowników stacji kontroli pojazdów, dla pracowników wydziałów komunikacji nadzorujących i odbierających stacje kontroli pojazdów	MTBiGM (MliR)		Wg stanu na dzień 14 marca 2014 r.: trwają prace w Radzie UE nad projektem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep i uchylającej dyrektywę 2009/40/WE. Projekt ten zakłada m.in. wprowadzenie obowiązkowych okresowych szkoleń dla diagnostów, ustanowienie minimalnego wyposażenia dla stacji kontroli pojazdów, a także zawiera wytyczne dla podmiotu sprawującego nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Ze względu na istotne zmiany w zakresie wymogów dla badań technicznych pojazdów, jakie wprowadza ten projekt, prace nad zmianami przepisów w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów powinny zostać podjęte dopiero po wejściu w życie projektowanej dyrektywy.
	Filar NPB RD: Ratownictwo i opieka po wypadkowej			
53	Rozszerzenie egzaminu na prawo jazdy o praktyczny egzamin z udzielania pierwszej pomocy np. przy wykorzystaniu fantomu	MTBiGM (MIR)		Działanie zrealizowane
54	Opracowanie i wdrożenie jednolitego systemu powiadamiania ratunkowego	MAiC		Działanie zrealizowane

55	Przeprowadzenie działań legislacyjno-organizacyjnych koniecznych dla skutecznego działania jednostek systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne, centrów urazowych i jednostek organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych do współpracy z ratownictwem medycznym - optymalna organizacja sił i środków Krajowego Systemu Ratownictwa	MZ	Nie zrealizowano zadania pt. nowelizacja ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym, ze względu na prace MAiC związane z ustawą o Systemie Powiadamiania Ratunkowego i jej brzmieniem w odniesieniu do systemu PRM. Nowelizacja ustawy o PRM była w dniach 7-14 stycznia 2014 r. przedmiotem uzgodnień wewnętrznych; następnie projekt zostanie przekazany do uzgodnień i konsultacji publicznych. W 2013 r. zrealizowano działania legislacyjne konieczne dla skutecznego działania jednostek systemu PRM w postaci zmiany rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2011 r. ws. szpitalnego oddziału ratunkowego (Dz.U. Nr 237, poz. 1420) dokonanej rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 6 grudnia 2013 r. zmieniającym rozporządzenie ws. szpitalnego oddziału ratunkowego (Dz.U. poz. 1511) oraz wydania rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 10 stycznia 2014 r. ws. ramowych procedur przyjmowania wezwań przez dyspozytora medycznego i dysponowania zespołami ratownictwa medycznego (Dz.U. poz. 66).
56	Zmiana ustawy o Krajowym Funduszu Drogowym w zakresie przekierowywania środków uzyskanych z mandatów za wykroczenia ujawnione przez urzędnika rejestrujące na KFD.	MTBIGM (MIR)	Działanie zrealizowane

Programowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie wojewódzkim



- istnieje program wojewódzki
- trwają prace nad programem wojewódzkim
- brak informacji o podjęciu prac nad programem

Opracowanie:

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej (Joanna Żukowska, Krzysztof Piskorz, Tomasz Radzikowski)

SKRÓTY UŻYTE W TABELI Z DZIAŁAŃ REALIZOWANYCH W RAMACH PROGRAMU REALIZACYJNEGO 2013

GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GITD	Główny Inspektorat Transportu Drogowego
ITS	Instytut Transportu Samochodowego
KGP	Komenda Główna Policji
MAiC	Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji
MON	Ministerstwo Obrony Narodowej
MS	Ministerstwo Sprawiedliwości
MSW	Ministerstwo Spraw Wewnętrznych
MTBiGM (MiIR)	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (zniesione po powstaniu Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju)
MZ	Ministerstwo Zdrowia
SKRBRD	Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego



■ Materiałami źródłowymi wykorzystanymi w raporcie są opracowania odnoszące się do polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz Unii Europejskiej, a także informacje pochodzące z głównych baz danych o zdarzeniach drogowych, sieci drogowej i demografii.

OPRACOWANIA

Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2012.
Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 2013

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020.
Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa 2013

Ocena realizacji Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 i doświadczenia z tego wynikające.
Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej w Gdańsku, 2013

SAFE TRAFFIC - Vision Zero on the move.
Swedish Road Administration, Borlänge

W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020.
Komisja Europejska, Bruksela 2010

ŹRÓDŁA DANYCH

*Komenda Główna Policji (KGP)**

Główny Urząd Statystyczny (GUS)

Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (ETSC)

*Europejska Sieć Policji Ruchu Drogowego (TISPOL)**

Międzynarodowa Baza Danych o Wypadkach Drogowych (IRTAD)

* dane o zdarzeniach drogowych w Polsce i UE pozyskane na dzień 15 lutego 2014

Województwo	Wypadki		Zabici		Ranni*		Ciężko ranni	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
DOLNOŚLĄSKIE	3 211	2 586	238	223	4 263	3 385	967	977
KUJAWSKO-POMORSKIE	1 319	1 182	222	179	1 486	1 365	532	453
LUBELSKIE	1 623	1 497	241	250	1 877	1 795	772	767
LUBUSKIE	803	747	99	94	1 086	1 019	570	507
ŁÓDZKIE	3 903	3 830	295	263	4 844	4 733	1 184	1 144
MAŁOPOLSKIE	3 902	3 764	253	221	4 775	4 659	1 248	1 265
MAZOWIECKIE	4 509	4 579	584	562	5 384	5 511	1 312	1 284
OPOLSKIE	798	791	82	97	977	923	268	222
PODKARPACKIE	1 801	1 807	184	151	2 247	2 251	434	451
PODLASKIE	767	738	131	135	970	874	397	494
POMORSKIE	2 763	2 641	179	174	3 568	3 405	556	471
ŚLĄSKIE	4 675	4 529	336	267	5 707	5 506	1 343	1 358
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1 393	1 399	136	143	1 713	1 727	447	401
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1 607	1 621	145	154	2 066	1 968	635	578
WIELKOPOLSKIE	2 565	2 633	315	289	3 085	3 126	818	827
ZACHODNIOPOMORSKIE	1 407	1 503	131	155	1 744	1 812	540	473
POLSKA	37 046	35 847	3 571	3 357	45 792	44 059	12 023	11 672

* suma lekko i ciężko rannych

Kolizje		Wypadki/ 100 tys. mieszk.		Zabici/ 100 tys. mieszk.		Zabici/ 100 wyp.		Wypadki/ 100 km		Województwo
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	
28 287	30 997	110	89	8	8	7	9	17	14	DOLNOŚLĄSKIE
23 619	23 993	63	56	11	9	17	15	8	7	KUJAWSKO-POMORSKIE
17 705	18 811	75	69	11	12	15	17	8	7	LUBELSKIE
9 489	10 527	78	73	10	9	12	13	10	9	LUBUSKIE
22 761	23 802	154	152	12	10	8	7	20	20	ŁÓDZKIE
25 814	26 646	117	112	8	7	6	6	16	12	MAŁOPOLSKIE
47 644	52 139	85	86	11	11	13	12	13	13	MAZOWIECKIE
7 787	8 429	79	78	8	10	10	12	9	9	OPOLSKIE
15 223	15 321	85	85	9	7	10	8	12	12	PODKARPACKIE
11 913	12 146	64	62	11	11	17	18	6	6	PODLASKIE
17 362	18 610	121	115	8	8	6	7	22	21	POMORSKIE
41 076	44 730	101	98	7	6	7	6	22	21	ŚLĄSKIE
10 953	10 915	109	110	11	11	10	10	10	10	ŚWIĘTOKRZYSKIE
14 944	14 632	111	112	10	11	9	10	12	13	WARMIŃSKO-MAZURSKIE
29 618	30 232	74	76	9	8	12	11	9	10	WIELKOPOLSKIE
13 736	14 012	82	87	8	9	9	10	10	11	ZACHODNIOPOMORSKIE
337 931	355 942	96	93	9	9	10	9	13	12	POLSKA

Niniejszy raport prezentuje informacje o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w roku 2013 wraz z rocznym sprawozdaniem z wykonania Programu Realizacyjnego *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020*. Forma raportu została opracowana w sposób umożliwiający szybki i wygodny dla czytelnika przegląd wszystkich najważniejszych charakterystyk zdarzeń drogowych, pozwalający jednocześnie na łatwą ocenę sytuacji w Polsce i w każdym z województw z osobna.

W części dotyczącej podsumowania działań prowadzonych w ramach Programu Realizacyjnego w roku 2013 dokument zawiera analizę stopnia zaawansowania prac w każdym z filarów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Analizę przedstawiono w postaci tabel tak, by dawała czytelny obraz sytuacji w zakresie wszystkich zaplanowanych na 2013 rok działań – zarówno tych zrealizowanych jak i niezrealizowanych.

Dane wykorzystane do opracowania tego dokumentu pochodzą z Komendy Głównej Policji, Głównego Urzędu Statystycznego oraz Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Wykorzystano również informacje publikowane przez Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu, Międzynarodową Bazę Danych o Wypadkach Drogowych IRTAD, Komisję Europejską oraz Europejską Sieć Policji Ruchu Drogowego TISPOL.

Realizując obowiązek wynikający z ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, raport jest przedkładany Radzie Ministrów, Sejmowi, Senatowi i Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD) jako coroczne sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie w Polsce.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest instytucją doradczą i pomocniczą Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przewodniczącym KRBRD jest minister właściwy ds. transportu. W pracach KRBRD biorą udział m.in. przedstawiciele administracji centralnej, policji, straży pożarnej i samorządu. Sekretariat KRBRD jako jednostka wykonawcza Rady prowadzi m.in. działania promujące bezpieczeństwo na polskich drogach wśród ich użytkowników oraz koordynuje wdrażanie zaleceń Rady.