



**Konferencja Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego  
„Bezpieczeństwo na głównych szlakach komunikacyjnych kraju”  
Bank Światowy, Warszawa dn. 7 czerwca 2013r.**



## **RAPORT DEKRY – WNIOSKI DLA POLSKI**

**Wprowadzenie do dyskusji**

**Ilona Buttler**

**Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego  
Instytut Transportu Samochodowego**

[ilona.buttler@its.waw.pl](mailto:ilona.buttler@its.waw.pl)





## DEFINICJA „RURAL ROADS”

- definicja słownikowa: drogi wiejskie
- definicja w raporcie DEKRY: wszystkie drogi oprócz autostrad i dróg w obszarach zabudowanych (s. 13; także: ETSC Flash 18)



- **Propozycja definicji:** drogi samorządowe (wojewódzkie, powiatowe, gminne) poza terenem miast





## WYPADKI DROGOWE WG KATEGORII DROGI

	Długość	Wypadki	Zabici	Ranni	W tym: Ciężko ranni
<b>OGÓŁEM</b>	<b>412 264</b>	<b>37 046</b>	<b>3 571</b>	<b>45 792</b>	<b>12 582</b>
• drogi krajowe	14 530*	9 134**	1 392	12 242	3 290
• drogi wojewódzkie	24 109*	6 287**	803	8 037	2 142
• drogi powiatowe	113 116*	8 451**	714	10 237	2 767
• drogi gminne	193 445*	3 046**	196	3 477	826

\* - bez dróg miejskich

\*\* - bez dróg miejskich i o nieokreślonej kategorii

Źródło: GUS (2012): Transport. Wyniki działalności w 2011 roku  
 Anna Zielińska (2013): Stan BRD w Polsce w 2012 roku. ITS





## WYPADKI DROGOWE WG KATEGORII DROGI

	Długość	Wypadki	Zabici	Ranni	W tym: Ciężko ranni
<b>OGÓŁEM</b>	<b>412 264</b>	<b>37 046</b>	<b>3 571</b>	<b>45 792</b>	<b>12 582</b>
• drogi krajowe	3,5 %*	<b>24,7%**</b>	<b>39,0 %</b>	<b>26,7 %</b>	<b>27,3 %</b>
• drogi wojewódzkie	5,8 %*	<b>17,0 %**</b>	<b>22,5 %</b>	<b>17,6 %</b>	<b>17,8 %</b>
• drogi powiatowe	27,4 %*	<b>22,8 %**</b>	<b>20,0 %</b>	<b>22,4 %</b>	<b>23,0 %</b>
• drogi gminne	46,9 %*	<b>8,2 %**</b>	<b>5,5 %</b>	<b>7,6 %</b>	<b>6,9 %</b>

\* - bez dróg miejskich

\*\* - bez dróg miejskich i o nieokreślonej kategorii

Źródło: GUS (2012): Transport. Wyniki działalności w 2011 roku  
Anna Zielińska (2013): Stan BRD w Polsce w 2012 roku. ITS





## CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW DROGOWYCH WG KATEGORII DROGI

(liczba / 100 wypadków)

	Długość	Zabici	Ciężko ranni
• autostrady	0,3 %	17,9	36
• drogi krajowe	3,2 %*	15,2	36
• drogi wojewódzkie	5,8 %*	12,8	34
• drogi powiatowe	27,4 %*	8,4	33
• drogi gminne	46,9 %*	6,4	27



\* - bez dróg miejskich

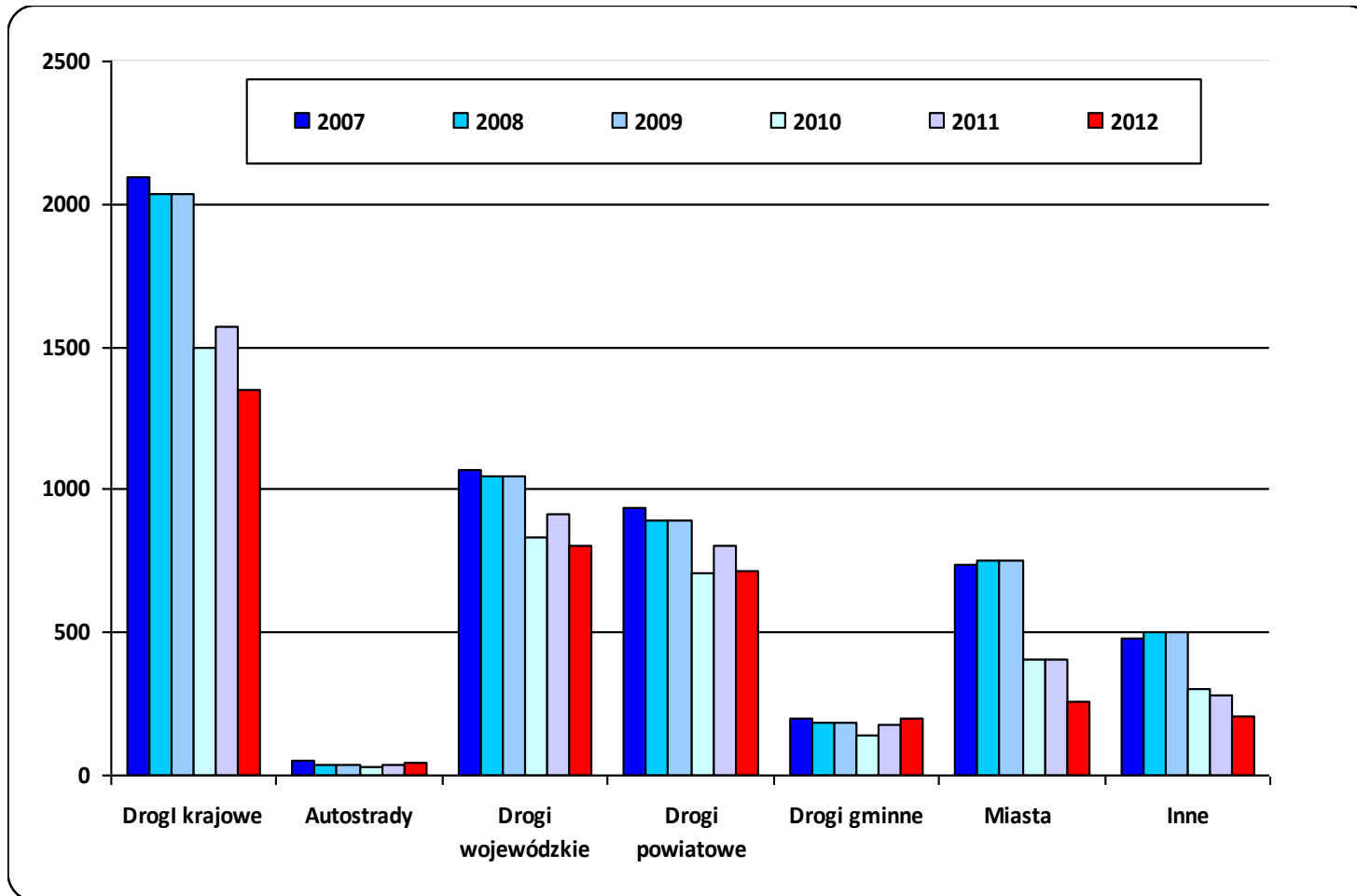
\*\* - bez dróg miejskich i o nieokreślonej kategorii

Źródło: GUS (2012): Transport. Wyniki działalności w 2011 roku  
Anna Zielińska (2013): Stan BRD w Polsce w 2012 roku. ITS





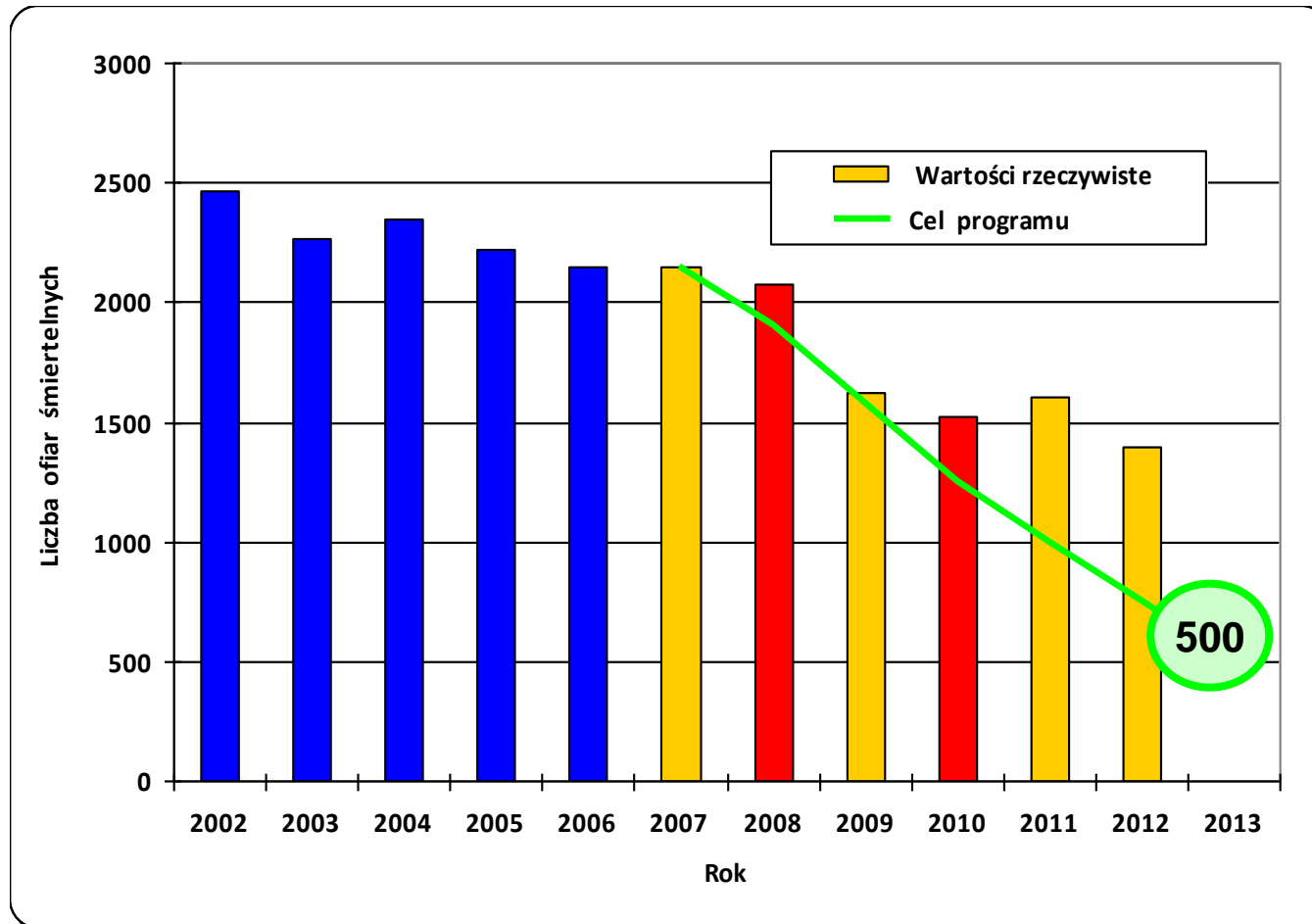
## ZMIANY W LICZBIE OFIAR ŚMIERTELNYCH WG KATEGORII DROGI W LATACH 2007 - 2012



Źródło: Anna Zielińska (2013): Stan BRD w Polsce w 2012 roku. ITS

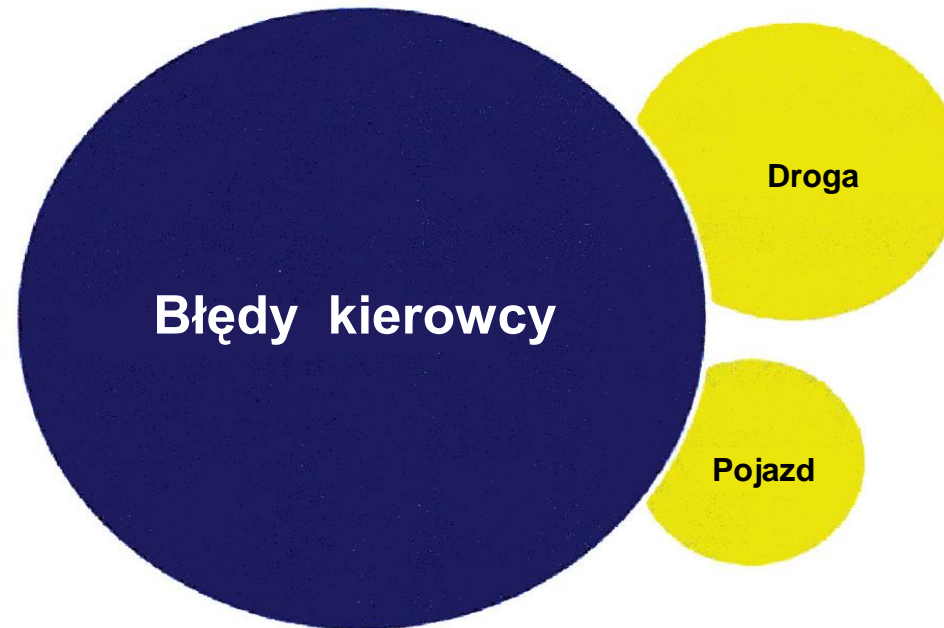


## EFEKTY REALIZACJI PROGRAMU „GAMBIT - Drogi Krajowe” 2007 - 2013





# ZMIANA FILOZOFII PATRZENIA NA SPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO







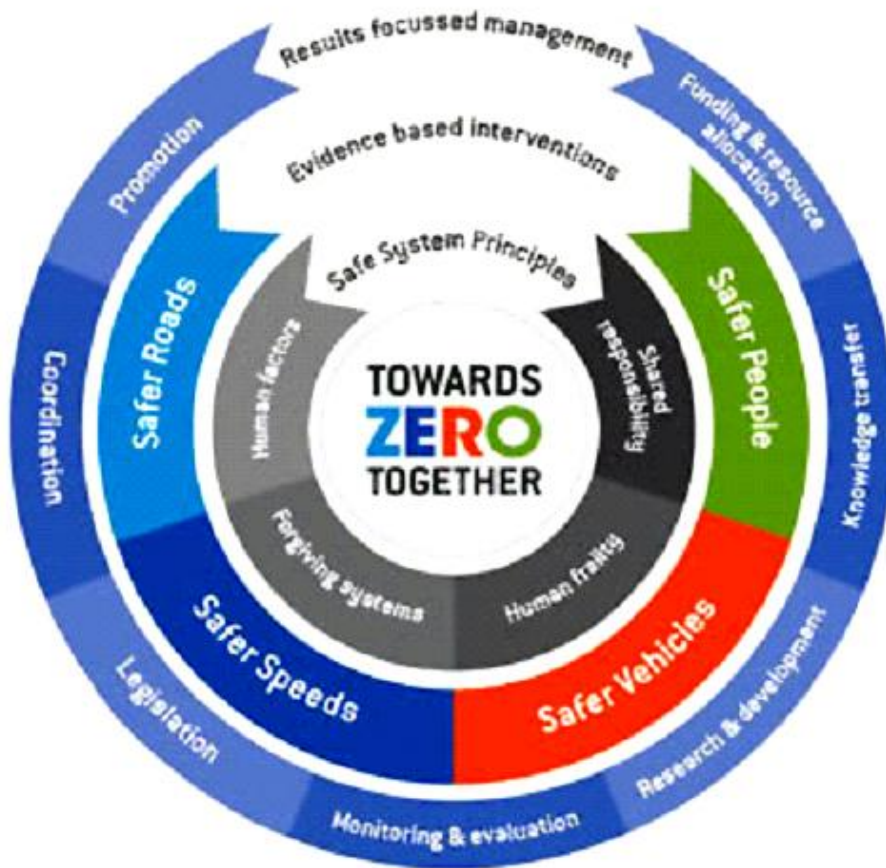
## ZMIANA FILOZOFII PATRZENIA NA SPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Zasady kształtowania bezpiecznego systemu:

- czynnik ludzki,
- wybaczący system,
- odporność ciała ludzkiego,
- odpowiedzialność,

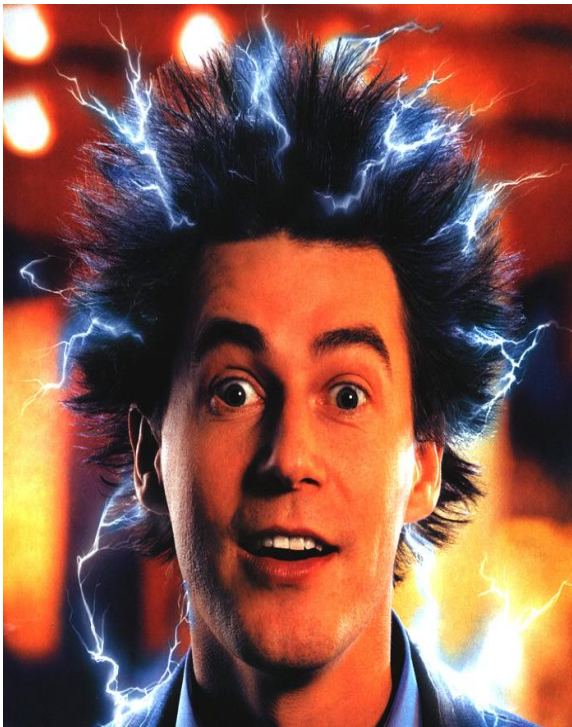
Profesjonalne (wiedza, rachunek ekonomiczny) działania prewencyjne,

Zarządzanie ukierunkowane na osiągnięcie rezultatów.





## ZMIANA FILOZOFII PATRZENIA NA SPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO



- drogi muszą być tak zaprojektowane, aby w większym stopniu uwzględniały możliwości i potrzeby użytkowników dróg,
- podstawowym parametrem uwzględnianym przy projektowaniu dróg powinna być **odporność ludzkiego ciała** na obrażenia,
- **prędkość** poruszania się użytkowników najważniejszym czynnikiem określającym poziom bezpieczeństwa na drogach.

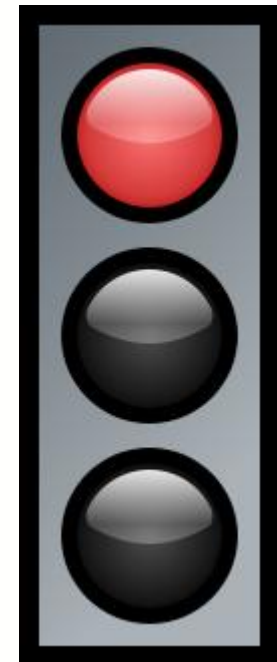
Człowiek i jego możliwości - punktem odniesienia dla wszelkich działań.





## WYTYCZNE PROJEKTOWANIA DRÓG (Wizja ZERO)

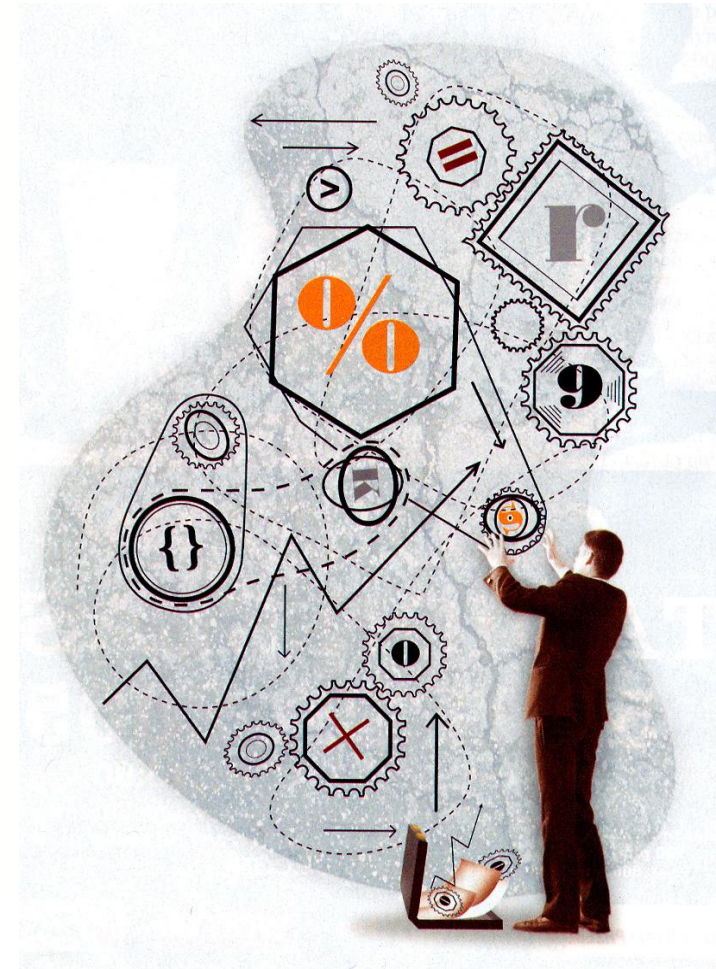
Rodzaj infrastruktury i ruchu	Bezpieczna prędkość jazdy (km/h)
Miejsca potencjalnych konfliktów między samochodem a pieszym	30
Skrzyżowania, na których możliwe są zderzenia boczne pojazdów	50
Drogi, na których możliwe są zderzenia czołowe pomiędzy pojazdami	70
Drogi, na których nie ma możliwości zderzeń czołowych i bocznych (tylko zderzenia z elementami infrastruktury)	> 100





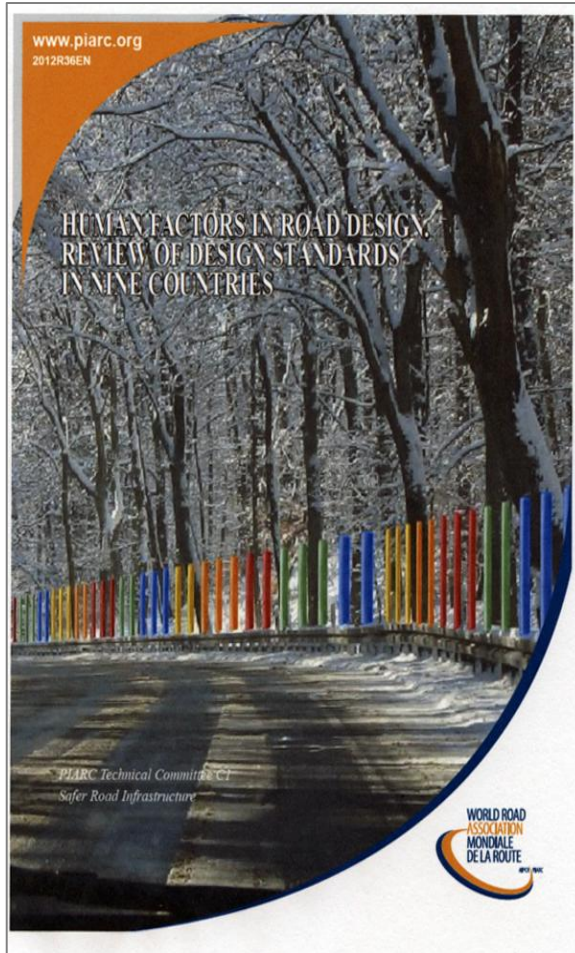
## KIERUNKI DZIAŁAŃ KRÓTKOTERMINOWYCH

- Podsumowanie wiedzy zgromadzonej w Polsce,
- Transfer wiedzy z zagranicy,
- Rewizja standardów projektowania dróg.





## REWIZJA STANDARDÓW PROJEKTOWANIA DRÓG



Uwzględnianie podczas budowy i modernizowania dróg (ulic):

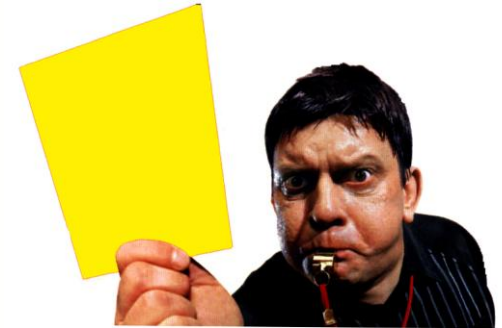
- potrzeb i możliwości różnych grup użytkowników dróg;
- wpływu rozwiązań drogowych na zachowania i błędy ludzi na drodze (eliminowanie błędnych rozwiązań drogowych, drogi samotłumaczące się itd.);
- odporności ciała ludzkiego na uderzenie (drogi wybaczające)





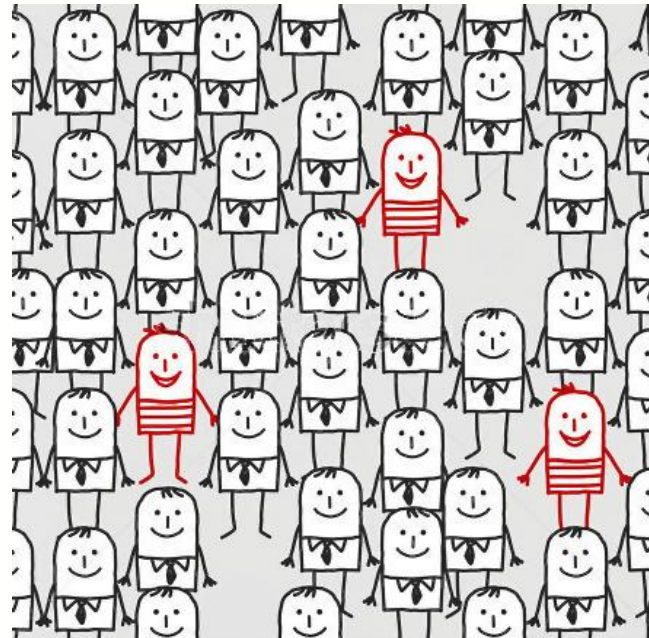
## ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA BEZPIECZEŃSTWO NA DROGACH

- za bezpieczeństwo w całym systemie odpowiedzialni są **projektanci systemu** (tworzą projekt oraz określają sposób korzystania z niego),
- **użytkownicy drogi** są odpowiedzialni za korzystanie tego systemu zgodnie z przepisami ruchu drogowego i zasadami określonymi przez projektantów,
- jeżeli użytkownicy dróg nie respektują tych przepisów z uwagi na brak wiedzy, możliwości lub dlatego, że nie chcą i w systemie dochodzi do obrażeń ludzi, **projektanci systemu** mają obowiązek podjęcia kolejnych działań, które wyeliminują zagrożenie życia i zdrowia ludzi.





## ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA BEZPIECZEŃSTWO NA DROGACH



	Autostrady	Krajowe	Wojewódzkie	Powiatowe	Gminne
Zarządca	?	1	16	380	2479
Nakłady w mld zł	110 mld zł		3,1 mld zł		

Źródło: Konferencja Prasowa Min. S. Nowaka dn. 9. 01. 2013r.





**DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ**

**Ilona Buttler**

Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Instytut Transportu Samochodowego

[ilona.buttler@its.waw.pl](mailto:ilona.buttler@its.waw.pl)

