



Raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym DEKRA 2012

Człowiek i technika



Raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym DEKRA na rok 2012

Wkład DEKRA w poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym

2008



2009



2012



2010



2011



Raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym DEKRA na rok 2012

Polski akcent



Defekty oświetlenia i nieodpowiednie prędkości są częstymi przyczynami wypadków.

Wśród przyczyn wypadków, w których przynajmniej jedna osoba została poszkodowana, w 2010 roku było pięć przyczyn w ruchu drogowym. Wśród nich, w 2010 roku przyczyną wypadków było nieodpowiednie prędkości. W 2010 roku przyczyną wypadków było nieodpowiednie prędkości. W 2010 roku przyczyną wypadków było nieodpowiednie prędkości.

Wśród przyczyn wypadków, w których przynajmniej jedna osoba została poszkodowana, w 2010 roku było pięć przyczyn w ruchu drogowym. Wśród nich, w 2010 roku przyczyną wypadków było nieodpowiednie prędkości. W 2010 roku przyczyną wypadków było nieodpowiednie prędkości.

Neben Ausbildung und Aufklärung, Einführung höherer Strafen bei Verstößen und dem Einsatz technischer Lösungen werden seitens der EU vor allem auch Infrastrukturverbesserungen als wesentlicher Beitrag zur Senkung der Verkehrszahlen gesehen. Dabei gehen Infrastrukturmaßnahmen weit über die Straßenraumgestaltung hinaus. Vor dem Hintergrund überhöhter Geschwindigkeit als häufige Unfallursache zählen zu den Infrastrukturmaßnahmen besonders auch die gezielte Lenkung von Verkehrsströmen und ein angepasstes Geschwindigkeitsmanagement. Ob variable Geschwindigkeitsbegrenzung, Warnung vor Wettergefahren und Stau, Fahrstreifenperrungen, Hinweise zum ÖPNV oder zur großräumigen Streckenwahl: Die Beispiele zeigen, dass die Möglichkeiten, die Verkehrsbeeinflussungsanlagen bieten, sehr umfangreich sind. Zukünftige Interaktionen zwischen Fahrzeugen und Verkehrsteilnehmern werden dann nochmals weit über den heutigen Status quo hinausgehen. Die Vorteile liegen auf der Hand: Geschwindigkeitsbegrenzungen und Warnungen können situationsbezogen geschaltet werden, sodass wirklich nur die relevanten Informationen zeitnah an die Fahrer übermitteln und nicht noch sediert oder bewertet werden müssen. Statische Anzeigen wie zum Beispiel 80 km/h bei Nässe, 100 km/h zwischen 22 und 6 Uhr oder Staugefahr können so sinnvoll ersetzt werden. Auch ist es möglich, durch gezielte Vorgaben der

Ursachen für die Entstehung von Verkehrsunfällen in Polen

„Die Sicherheit im Straßenverkehr wird von drei Faktoren beeinflusst: vom Menschen, vom Fahrzeug und von der Infrastruktur. Dem Faktor Mensch kommt in diesem Sicherheitsdreieck die übergeordnete Rolle zu. Es darf nicht vergessen werden, dass das Fahren von Fahrzeugen vor allem ein ständiger geteilt fordernder Vorgang ist. So muss ein Fahrer durchschnittlich zwischen acht und zwölf Entscheidungen pro Kilometer Fahrstrecke treffen, wobei er dafür pro Entscheidung jeweils oft nur eine halbe Sekunde zur Verfügung hat. Das ist eine echte Herausforderung, selbst für erfahrene Fahrzeugführer.“

Im Jahr 2010 haben in Polen die Pkw-Fahrer 23.559 Verkehrsunfälle verursacht, bei denen 1.933 Personen ums Leben kamen und 32.342 Verletzungen erlitten. Laut den bisherigen Angaben für das Jahr 2011 wird es gegenüber dem Vorjahr noch mehr Todesopfer geben. Fast 75 Prozent aller im Straßenverkehr getöteten Personen kommen bei Unfällen mit Pkw-Beteiligung ums Leben. Die herausragende Stellung des Menschen

In der Sicherheitskette bestimmt auch die sonstigen Einflussgrößen wie technischer Fahrzeugzustand und Straßeninfrastruktur. Der Fahrer eines Fahrzeugs, das sicherheitsrelevante technische Mängel aufweist, kann infolgedessen plötzlich die Kontrolle über das Auto verlieren, was zu einem Unfall mit gravierenden Folgen führen kann. Ein durchschnittlicher polnischer Fahrer ist mit einem rund zehn Jahre alten Auto unterwegs, was nicht automatisch bedeuten muss, dass es sich in einem schlechten technischen Zustand befindet. Im Gegenteil: Infolge der vorgeschriebenen regelmäßigen technischen Untersuchungen und durch Inspektionen bei autorisierten Werkstätten wird der Zustand des Fahrzeugs auf einem insgesamt guten technischen Sicherheitsniveau gehalten.

Schließlich zu den Straßen, über die wir uns in Polen so oft beschweren: Seit 2004 ist Polen ein vollberechtigtes Mitglied der Europäischen Union, was sich mit dem großen Investitionsaufwand für den Bau und Ausbau der polnischen Straßen verbindet. So

Inspektor Marek Konkolewski, Büro für Straßenverkehr bei der Hauptkommandantur der Polizei in Warschau



sehen immer mehr Straßen zur Verfügung, die Fußgänger- und Fahrfehler zumindest teilweise kompensieren können. Das ist eine gute Prognose für die Zukunft.

Zusammenfassend lässt sich feststellen: Verantwortungsbewusste, stets aufmerksame und anderen gegenüber rücksichtsvolle Verkehrsteilnehmer – zu Fuß, mit dem Fahrrad oder motorisiert unterwegs – tragen dazu bei, die Sicherheit auf den Straßen zu gewährleisten. Sichere und künftig verstärkt mit elektronischen Assistenzsystemen ausgestattete Fahrzeuge und eine moderne nutzerfreundliche Straßeninfrastruktur leisten dabei einen zunehmend wichtigen Beitrag.“

Ursachen für die Entstehung von Verkehrsunfällen in Polen

„Die Sicherheit im Straßenverkehr wird von drei Faktoren beeinflusst: vom Menschen, vom Fahrzeug und von der Infrastruktur. Dem Faktor Mensch kommt in diesem Sicherheitsdreieck die übergeordnete Rolle zu. Es darf nicht vergessen werden, dass das Fahren von Fahrzeugen vor allem ein ständiger geteilt fordernder Vorgang ist. So muss ein Fahrer durchschnittlich zwischen acht und zwölf Entscheidungen pro Kilometer Fahrstrecke treffen, wobei er dafür pro Entscheidung jeweils oft nur eine halbe Sekunde zur Verfügung hat. Das ist eine echte Herausforderung, selbst für erfahrene Fahrzeugführer.“

In der Sicherheitskette bestimmt auch die sonstigen Einflussgrößen wie technischer Fahrzeugzustand und Straßeninfrastruktur. Der Fahrer eines Fahrzeugs, das sicherheitsrelevante technische Mängel aufweist, kann infolgedessen plötzlich die Kontrolle über das Auto verlieren, was zu einem Unfall mit gravierenden Folgen führen kann. Ein durchschnittlicher polnischer Fahrer ist mit einem rund zehn Jahre alten Auto unterwegs, was nicht automatisch bedeuten muss, dass es sich in einem schlechten technischen Zustand befindet. Im Gegenteil: Infolge der vorgeschriebenen regelmäßigen technischen Untersuchungen und durch Inspektionen bei autorisierten Werkstätten wird der Zustand des Fahrzeugs auf einem insgesamt guten technischen Sicherheitsniveau gehalten. Schließlich zu den Straßen, über die wir uns in Polen so oft beschweren: Seit 2004 ist Polen ein vollberechtigtes Mitglied der Europäischen Union, was sich mit dem großen Investitionsaufwand für den Bau und Ausbau der polnischen Straßen verbindet. So

Inspektor Marek Konkolewski, Büro für Straßenverkehr bei der Hauptkommandantur der Polizei in Warschau

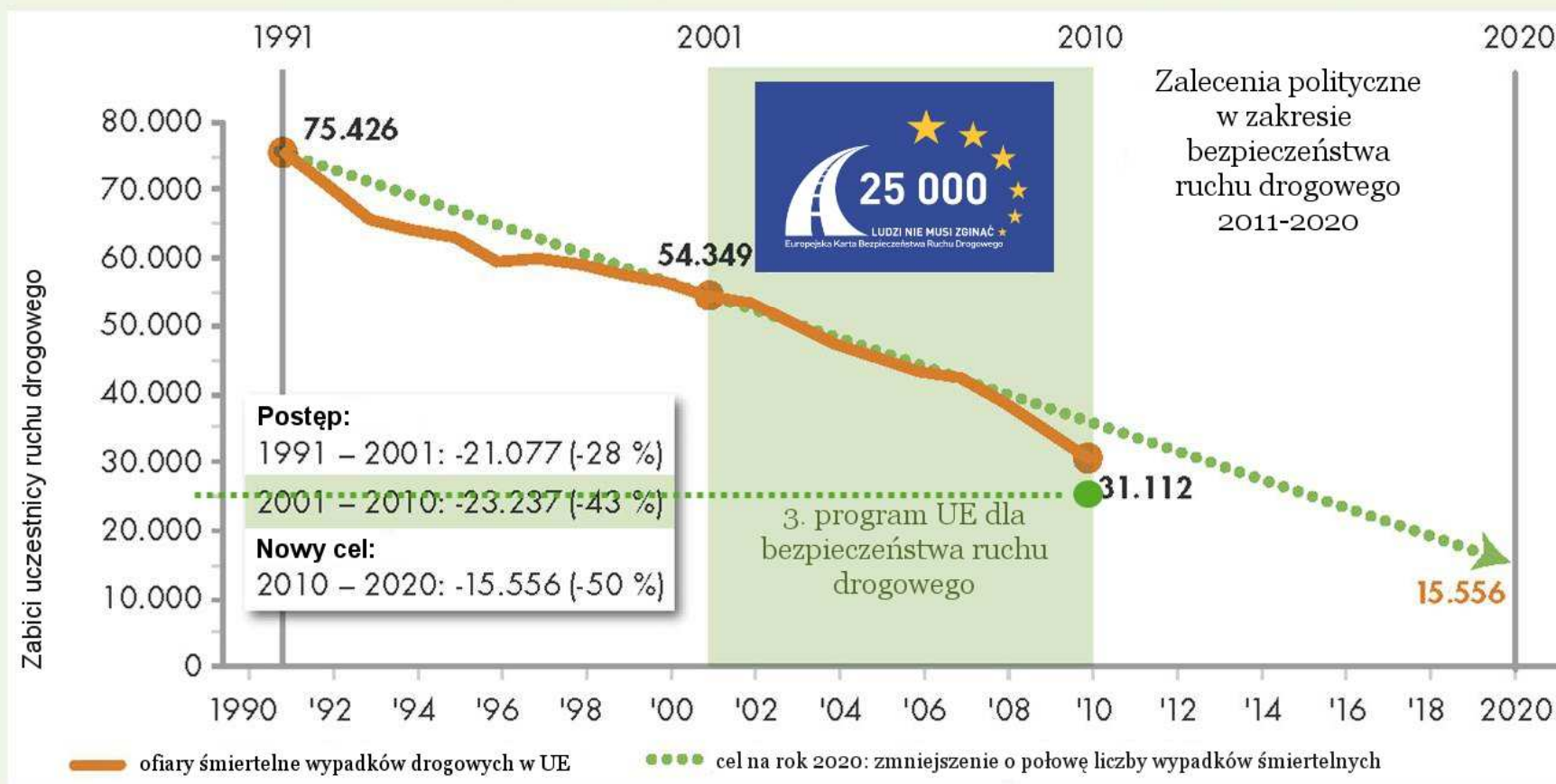


sehen immer mehr Straßen zur Verfügung, die Fußgänger- und Fahrfehler zumindest teilweise kompensieren können. Das ist eine gute Prognose für die Zukunft. Zusammenfassend lässt sich feststellen: Verantwortungsbewusste, stets aufmerksame und anderen gegenüber rücksichtsvolle Verkehrsteilnehmer – zu Fuß, mit dem Fahrrad oder motorisiert unterwegs – tragen dazu bei, die Sicherheit auf den Straßen zu gewährleisten. Sichere und künftig verstärkt mit elektronischen Assistenzsystemen ausgestattete Fahrzeuge und eine moderne nutzerfreundliche Straßeninfrastruktur leisten dabei einen zunehmend wichtigen Beitrag.“

Raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym DEKRA na rok 2012

Zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Unii Europejskiej od roku 1991

Ofiary śmiertelne wypadków w UE (27 państw) od roku 1991 – stare i nowe cele



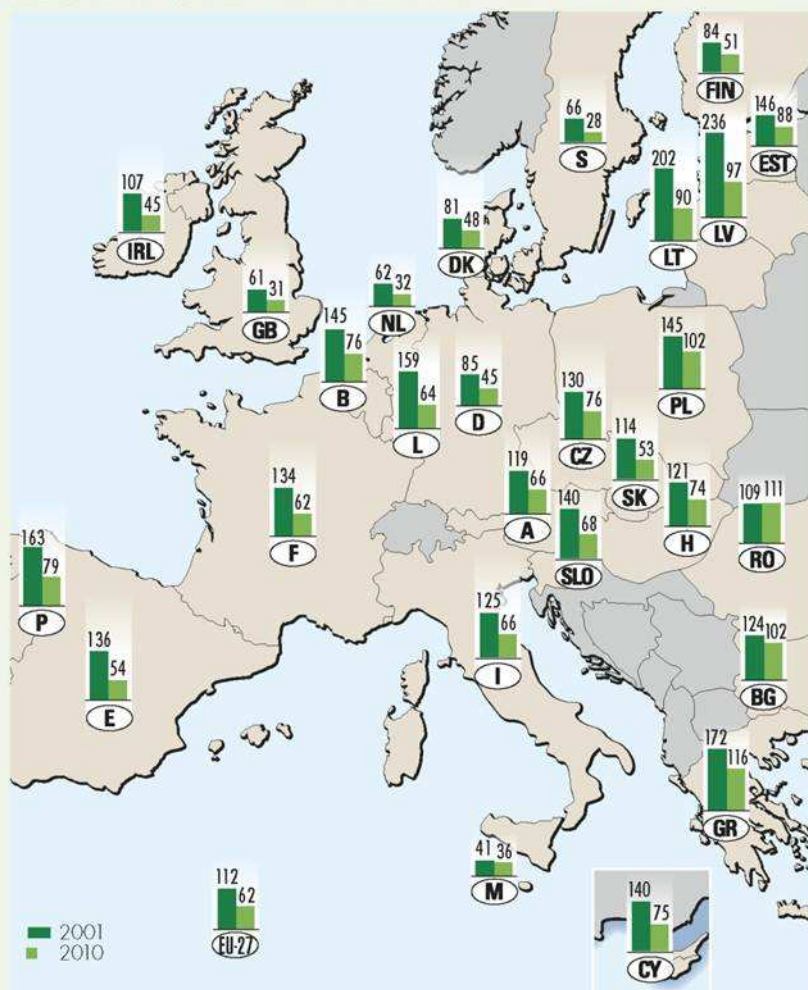
Źródło: CARE

Stan na lipiec 2010 – zalecenia UE dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym 2011-2020

Raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym DEKRA na rok 2012

Zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych – porównanie roku 2001 do 2010.

Ofiary śmiertelne wypadków drogowych z podziałem na kraje (na milion mieszkańców)

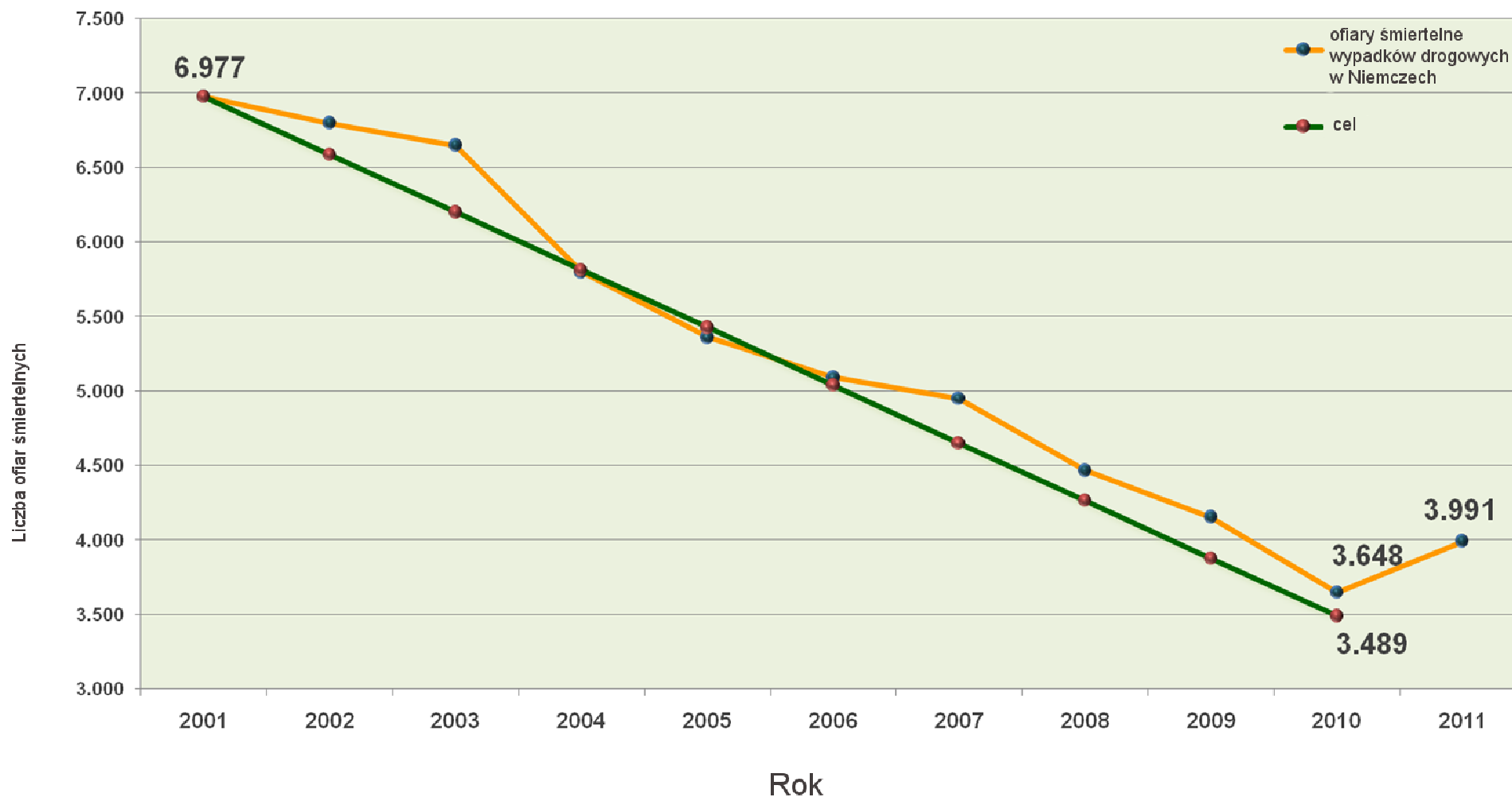


Quelle: Europäische Kommission, Stand: Juli 2011

Państwo członkowskie	Ofiary		Postęp
	2001	2010	2001 - 2010
Łotwa	558	218	-61%
Estonia	199	78	-61%
Litwa	706	300	-58%
Hiszpania	5.516	2.470	-55%
Luksemburg	70	32	-54%
Francja	8.160	3.992	-51%
Słowenia	279	138	-50%
Szwecja	531	266	-50%
Portugalia	1.671	845	-49%
Irlandia	412	212	-49%
Niemcy	6.977	3.648	-48%
Zjednoczone Królestwo	3.598	1.943	-46%
Słowacja	625	353	-44%
Belgia	1.486	840	-43%
UE – 27 państw	54.349	31.112	-43%
Włochy	7.096	4.090	-42%
Austria	958	552	-42%
Holandia	1.083	640	-41%
Węgry	1.239	740	-40%
Republika Czeska	1.333	802	-40%
Cypr	98	60	-39%
Dania	431	265	-39%
Finlandia	433	272	-37%
Grecja	1.880	1.281	-32%
Polska	5.534	3.908	-29%
Bułgaria	1.011	775	-23%
Malta	16	15	-6%

Raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym DEKRA na rok 2012

Zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Niemczech – od roku 2001



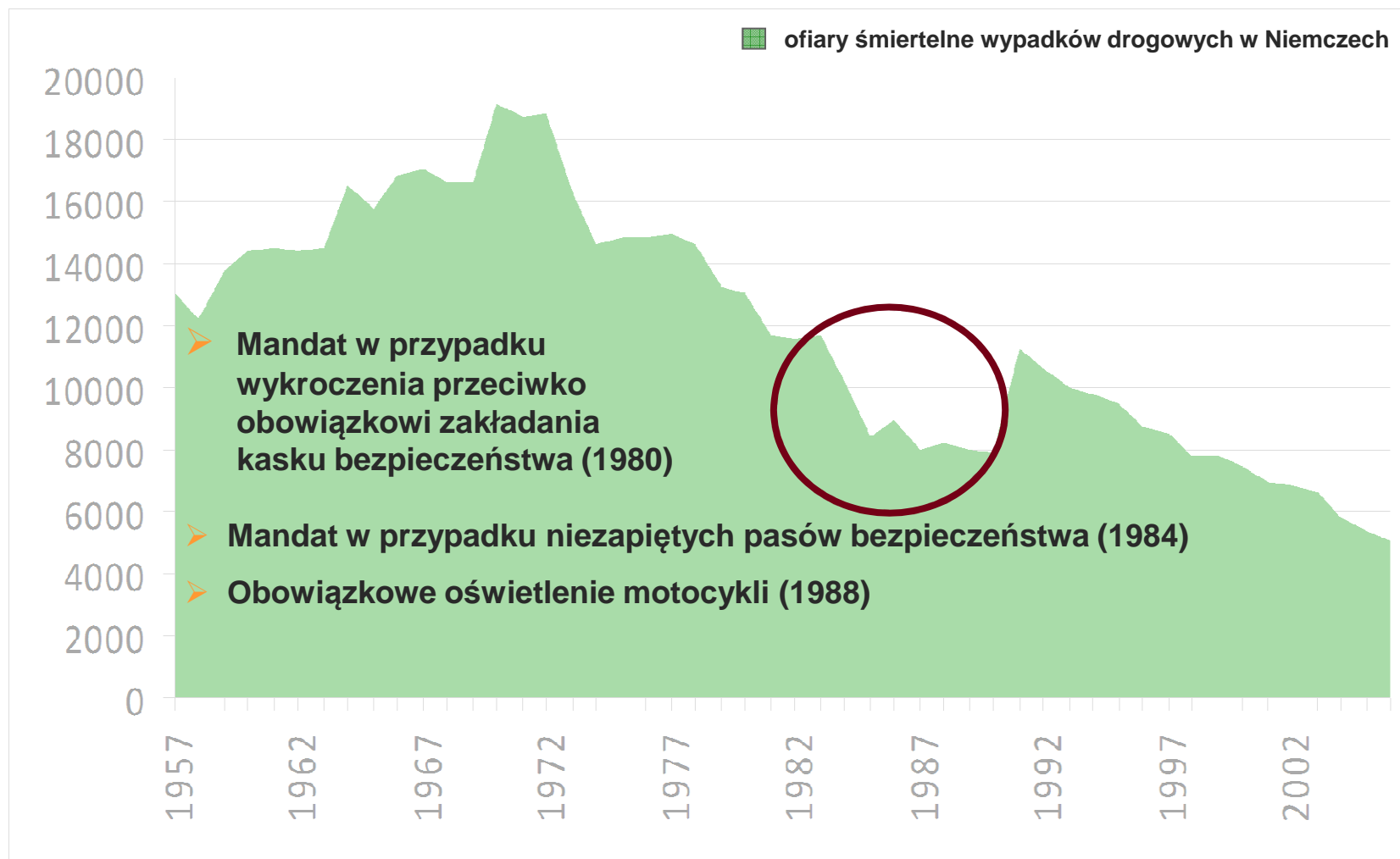
Raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym DEKRA na rok 2012

Wkład w zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego



Raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym DEKRA na rok 2012

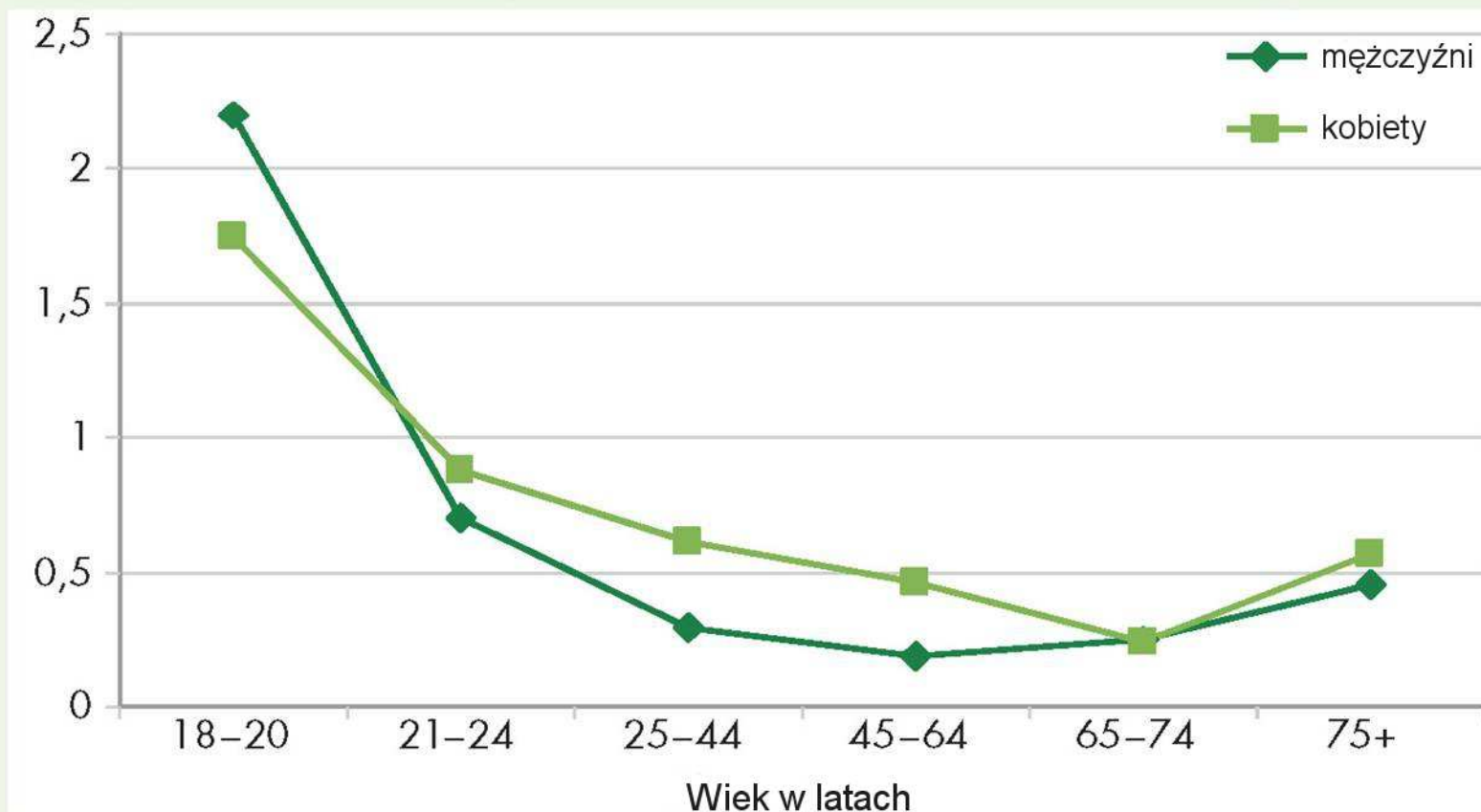
Wkład w zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego



Czynnik ludzki

Udział ofiar wypadków w zależności od liczby przejechanych kilometrów

Ofiary wypadków drogowych wśród kierowców na milion km przebiegu, w zależności od wieku

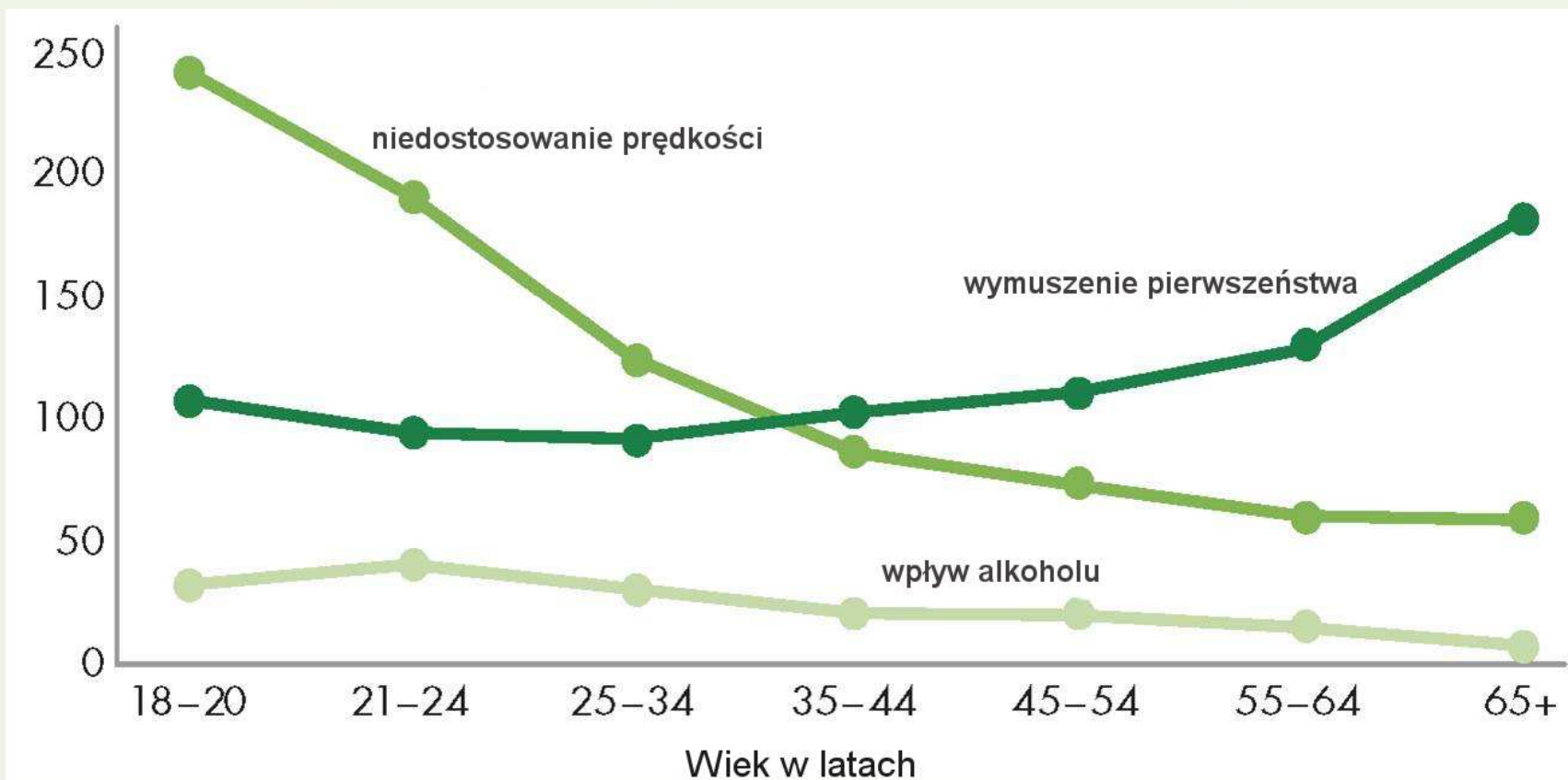


Quelle: Hautzinger, H., Tassaut-Becker, B., Hamacher, R. (1996): Verkehrsunfallrisiko in Deutschland, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen M 58, Bundesanstalt für Straßenwesen

Czynnik ludzki

Niewłaściwe zachowania kierowców w ruchu drogowym w zależności od grup wiekowych

Niewłaściwe zachowania kierowców na 1000 kierowców samochodów osobowych według grup



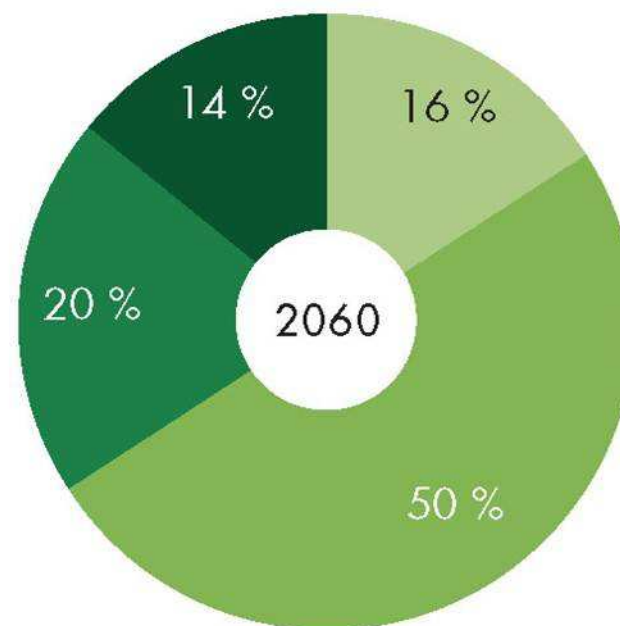
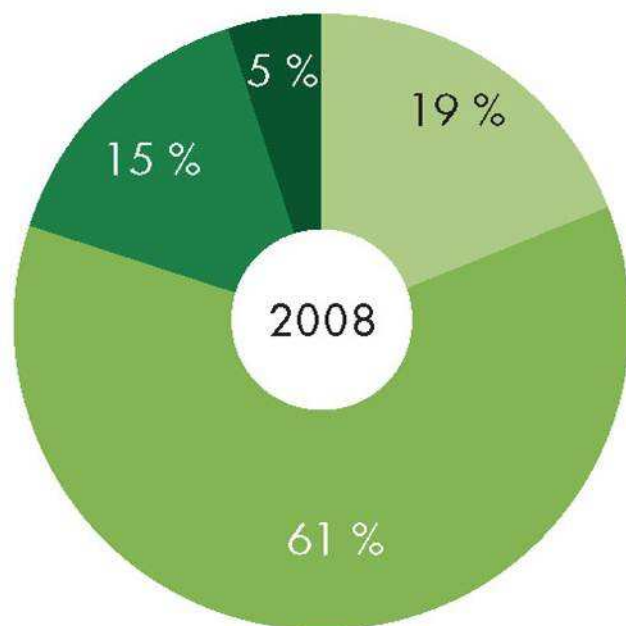
Źródło: Federalny Urząd Statystyczny

Czynnik ludzki

Postęp społeczny

Spółeczeństwo według grup wiekowych

■ od 0 do poniżej 20 lat ■ 20 do poniżej 65 lat ■ 65 lat do poniżej 80 lat ■ powyżej 80 lat i starsi



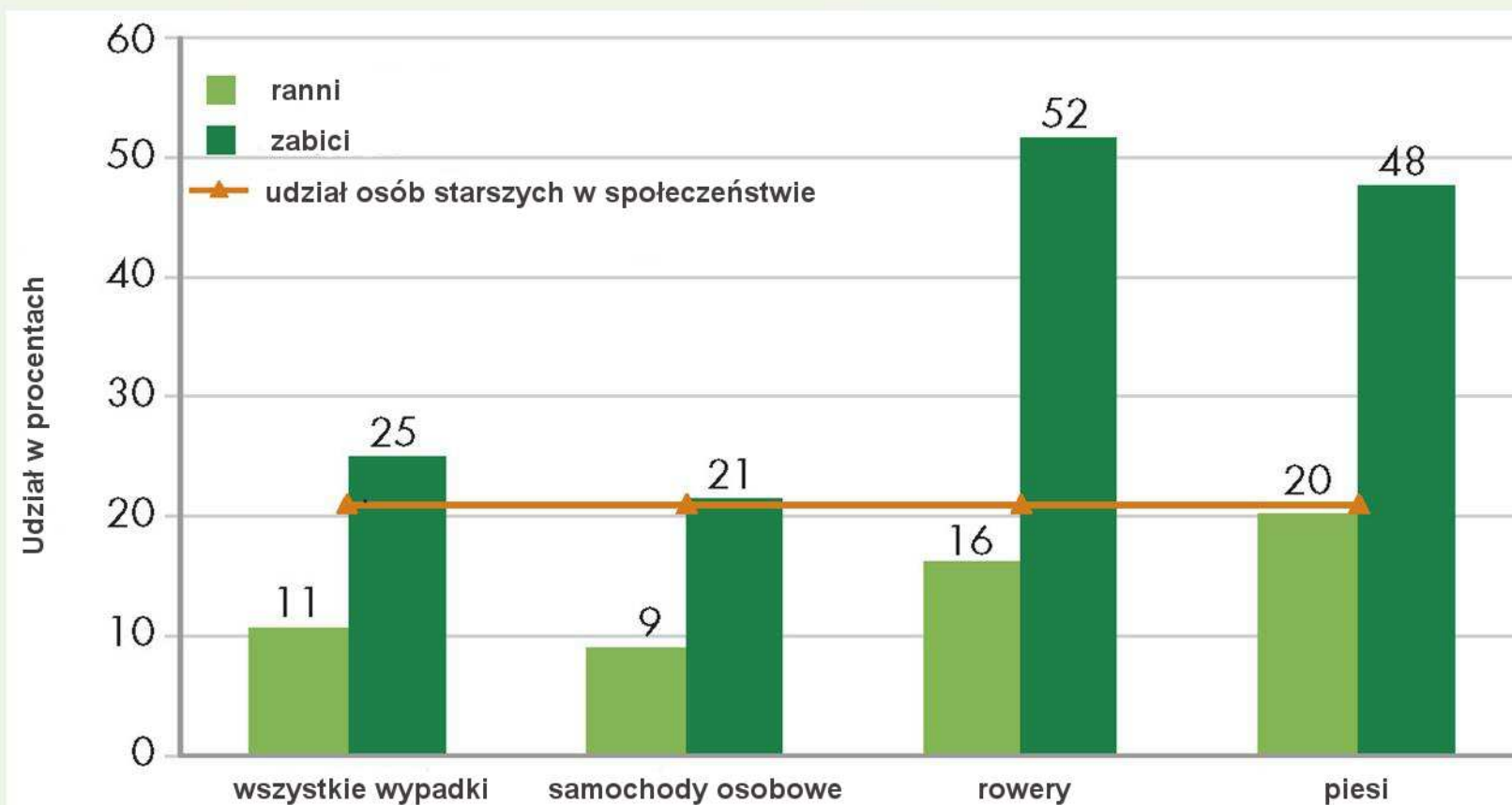
12. skoordynowany wstępny spis społeczny

Źródło: Federalny Urząd Statystyczny

Czynnik ludzki

Udział osób starszych w grupie ofiar śmiertelnych

Udział osób starszych wśród ofiar śmiertelnych/ rannych według środków transportu 2010



Źródło: Federalny Urząd Statystyczny

Czynnik ludzki

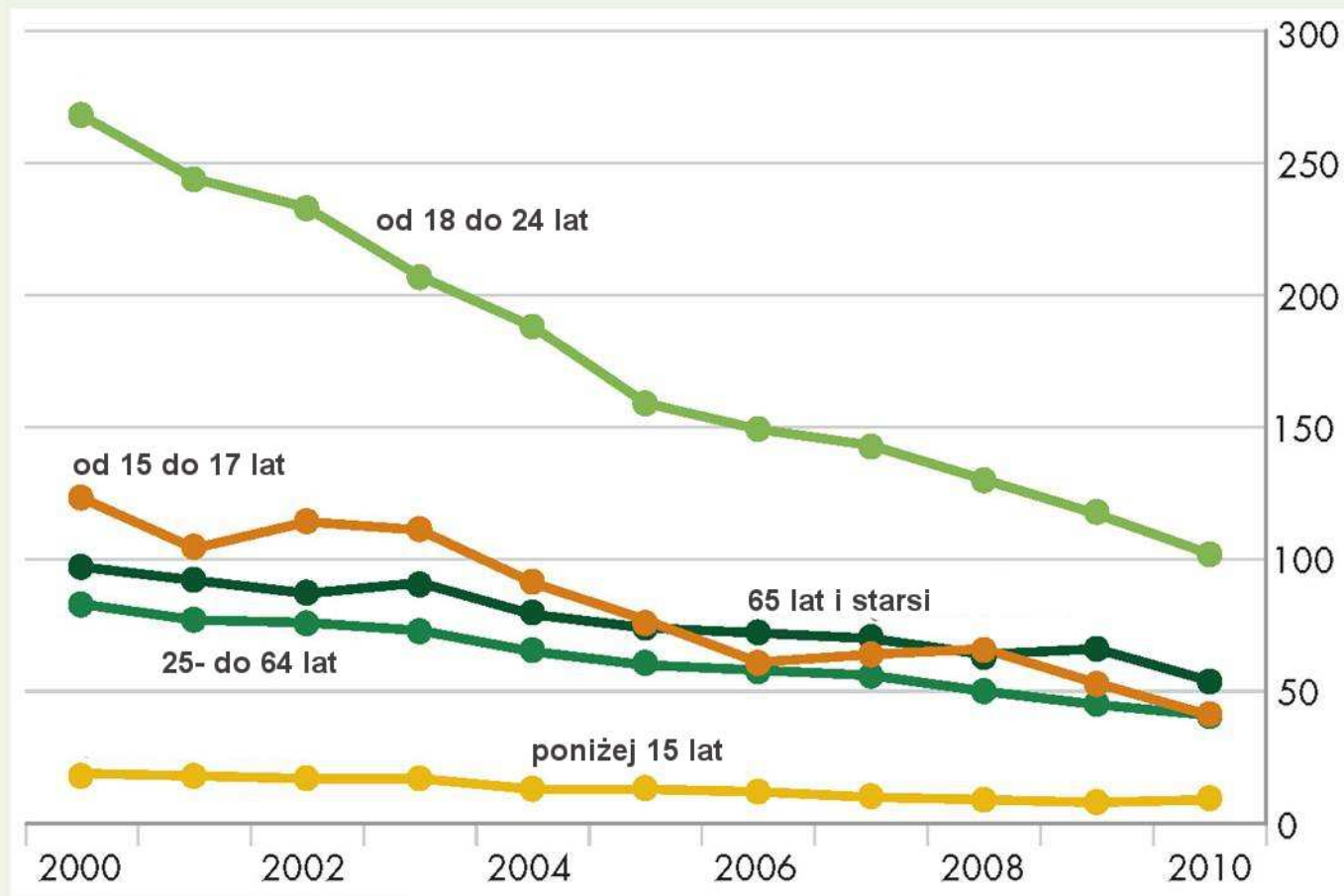
Udział osób starszych w grupie ofiar śmiertelnych



Czynnik ludzki

Ofiary śmiertelne wypadków według grup wiekowych

Ofiary śmiertelne wypadków drogowych według grup wiekowych na 1 milion mieszkańców



Źródło: Federalny Urząd Statystyczny

Czynnik ludzki

Nieuwaga



Czynnik ludzki

Przestrzeganie przepisów

Drobny wycinek z raportów policyjnych sporządzonych na podstawie przeprowadzonych kontroli.

Źródło	Data	Spostrzeżenia
Informacje uzyskane od Policji w Karlsruhe	14.12.2011	Kontrola zapinania pasów bezpieczeństwa wśród 28 zatrzymanych samochodów osobowych i ciężarowych przy łączniku autostrady A5 pokazała, że niewiele ponad 60% osób zapięło pasy bezpieczeństwa.
Informacja prasowa od Policji w Münster	16.11.2011	Podczas przeprowadzanej kontroli zapinania pasów bezpieczeństwa na autostradach A1 i A30 wśród 215 pojazdów i 298 osób w godzinach od 9:00 do 15:00 49-krotnie nałożono mandat za brak zapiętych pasów bezpieczeństwa. Oznacza to, że 84% podróżujących zapięło pasy bezpieczeństwa.
Portal prasowy	3.11.2011	Podczas przeprowadzanej kontroli zapinania pasów bezpieczeństwa w Wolfsburgu w czasie od 10:50 do 11:50 oraz od godz. 16:00 do 19:00 skontrolowano 40 kierujących, przy czym 15 kierujących samochodami nie posiadało zapiętych pasów bezpieczeństwa. Oznacza to, że 63% podróżnych miało zapięte pasy bezpieczeństwa.

Czynnik ludzki

Przestrzeganie przepisów

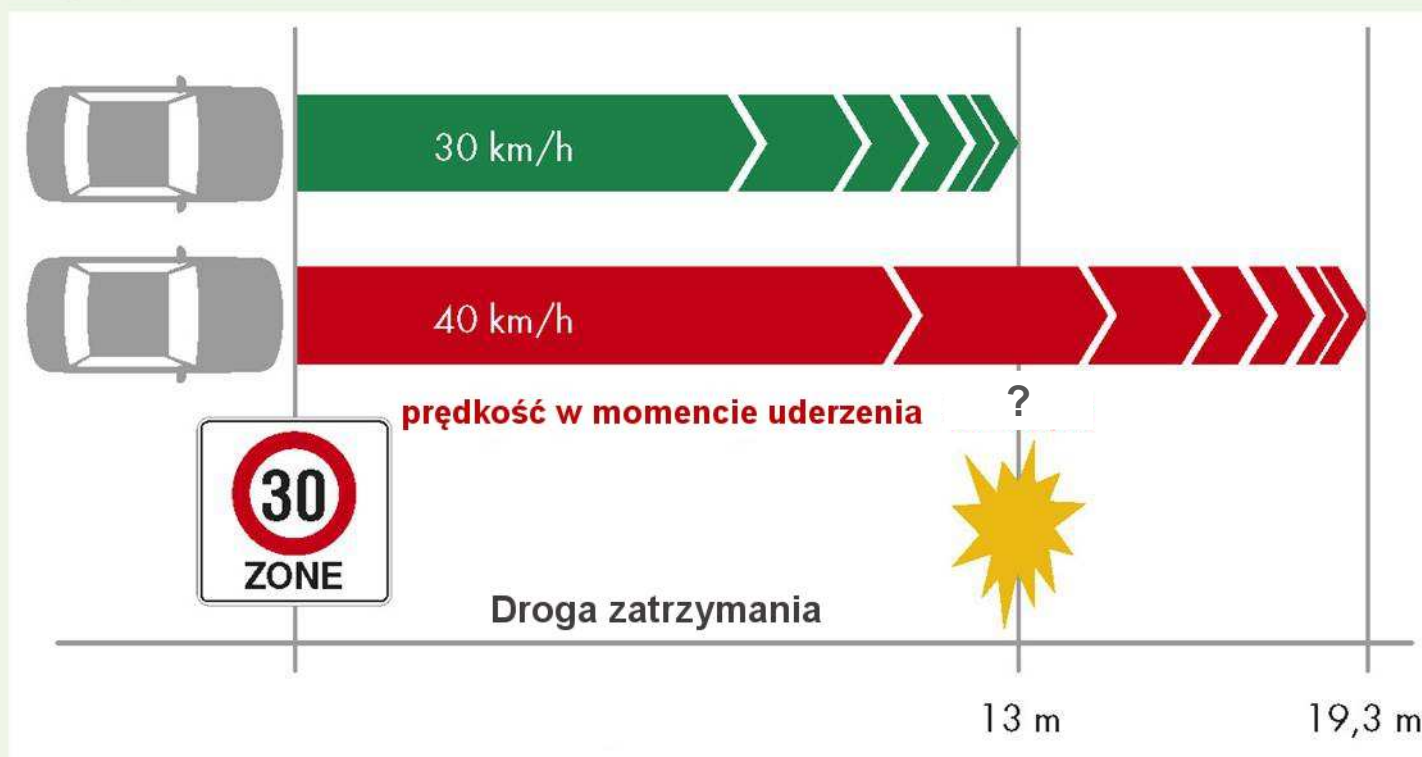


Czynnik ludzki

Przestrzeganie przepisów

Pozornie nieznaczne przekroczenie przepisów drogowych niesie śmiertelne skutki

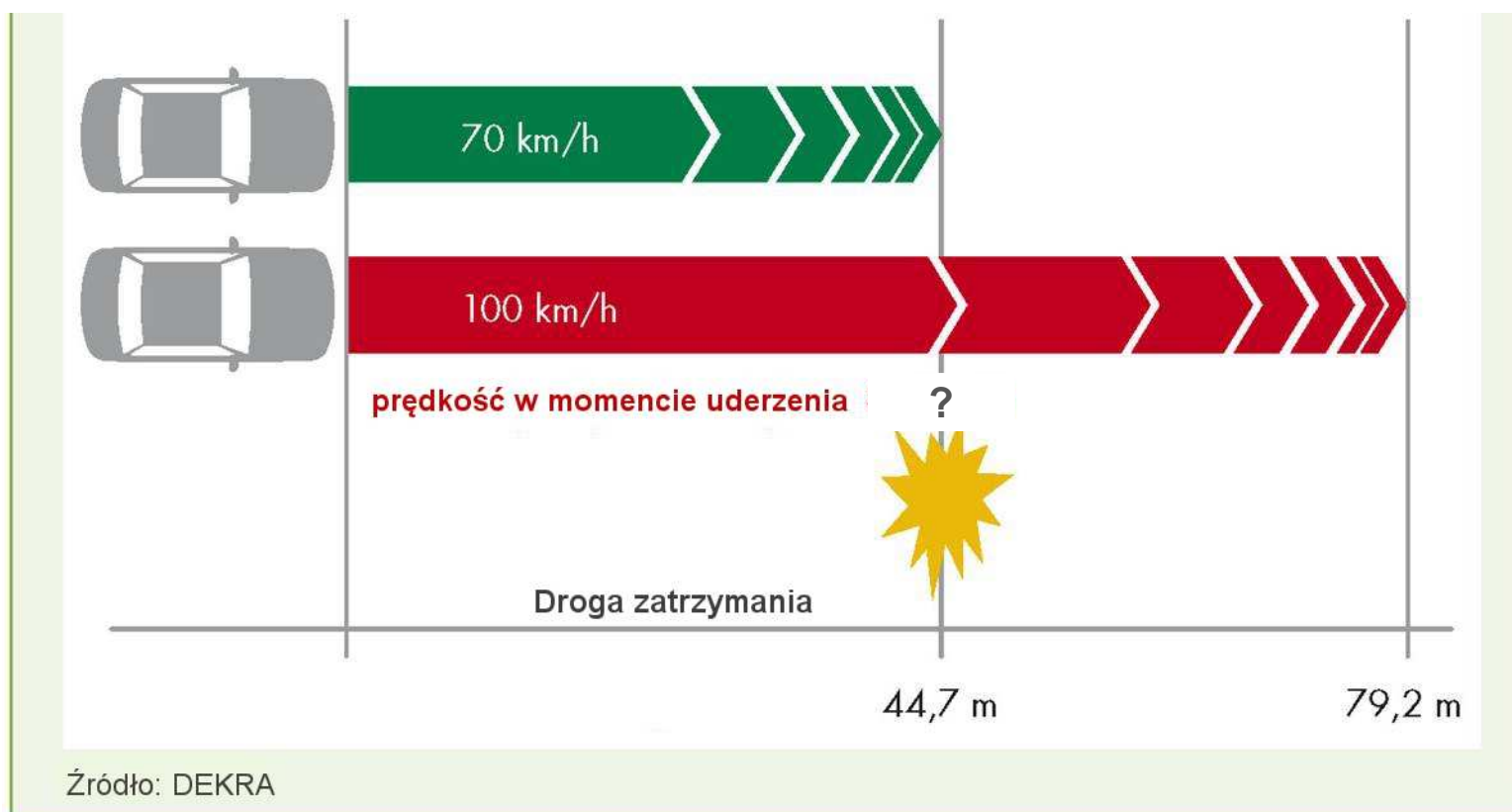
Jazda o 10 km/h za szybko: występ, czy ekstremalne zagrożenie dla innych, szczególnie pieszych i rowerzystów?



Źródło: DEKRA

Czynnik ludzki

Przestrzeganie przepisów



Raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym na rok 2012

Czynniki wpływające na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków

1) Wyposażenie poj. poprawiające bezpieczeństwo

2) Zmiany w ustawodawstwie

3) Wyższy standard ratownictwa drogowego

4) Poprawa infrastruktury drogowej

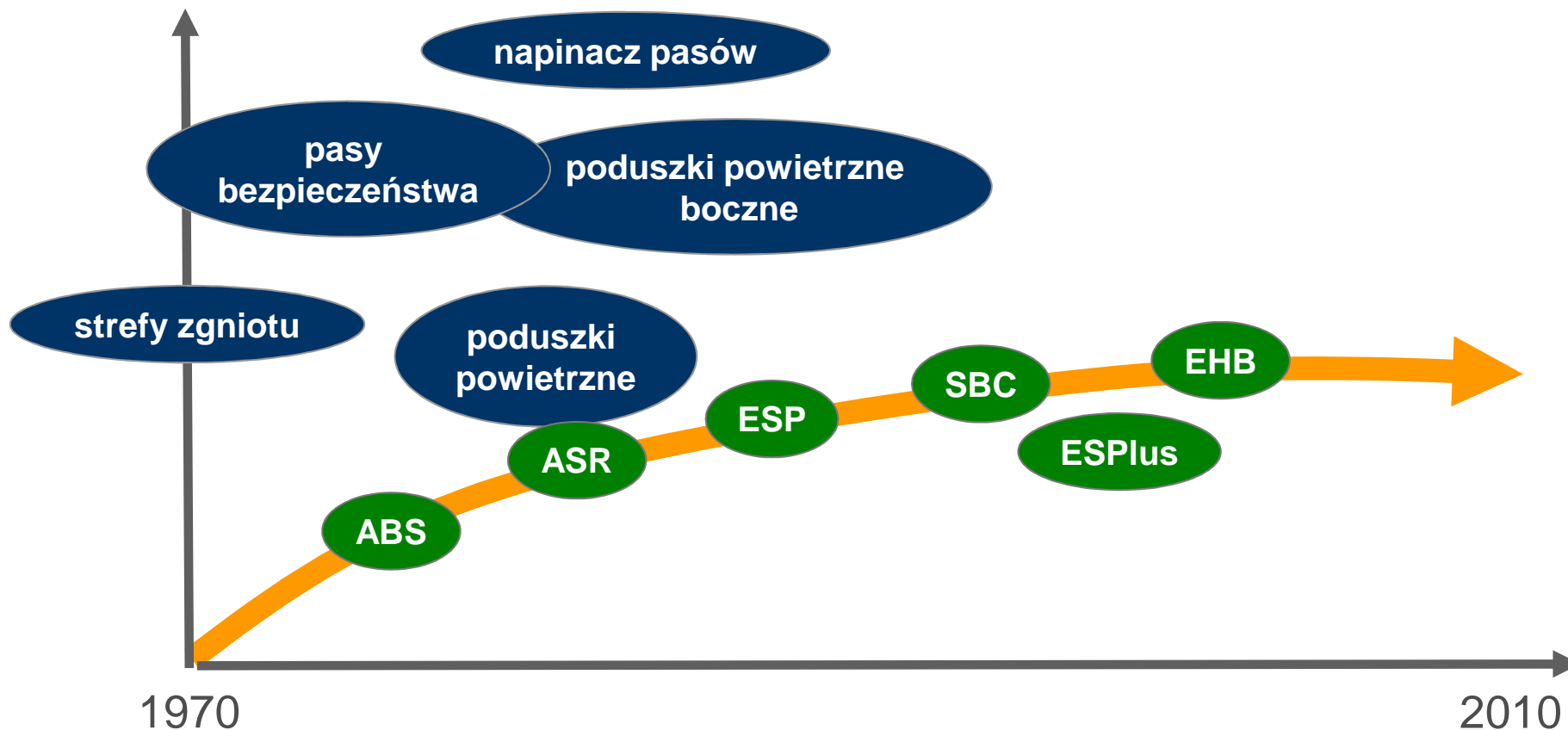
5) Badania techniczne pojazdów

6) Akcje informacyjne



Czynniki techniczne

Wyposażenie poprawiające bezpieczeństwo



Czynnik techniczne

Systemy wspierające pracę kierowcy – wybrane przykłady

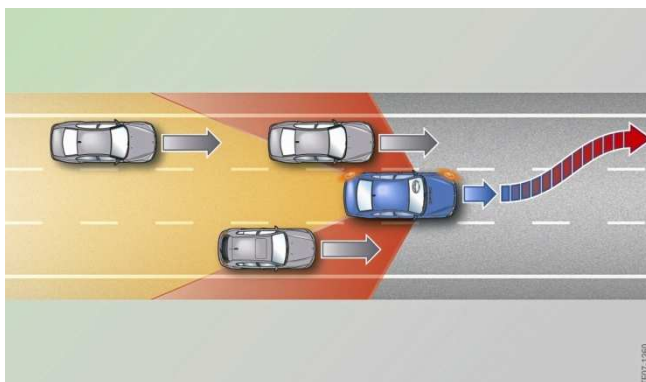
tempomat z regulacją odstępu



asystent widoczności w nocy



asystent martwego kąta



wyświetlacz head-up



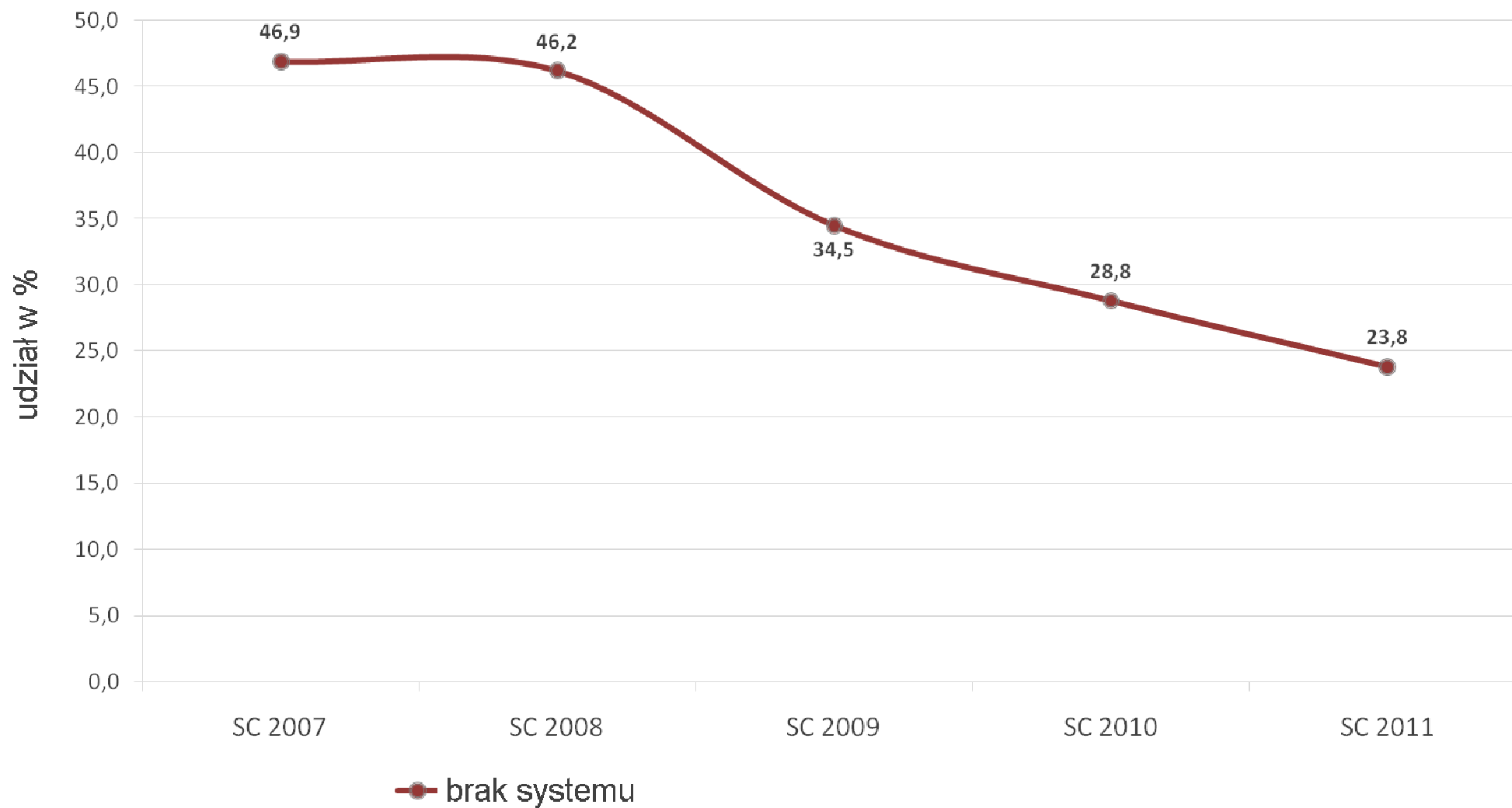
Czynniki techniczne

Wpływ konstrukcji pojazdu oraz jego wyposażenia na obrażenia kierowcy i pasażera



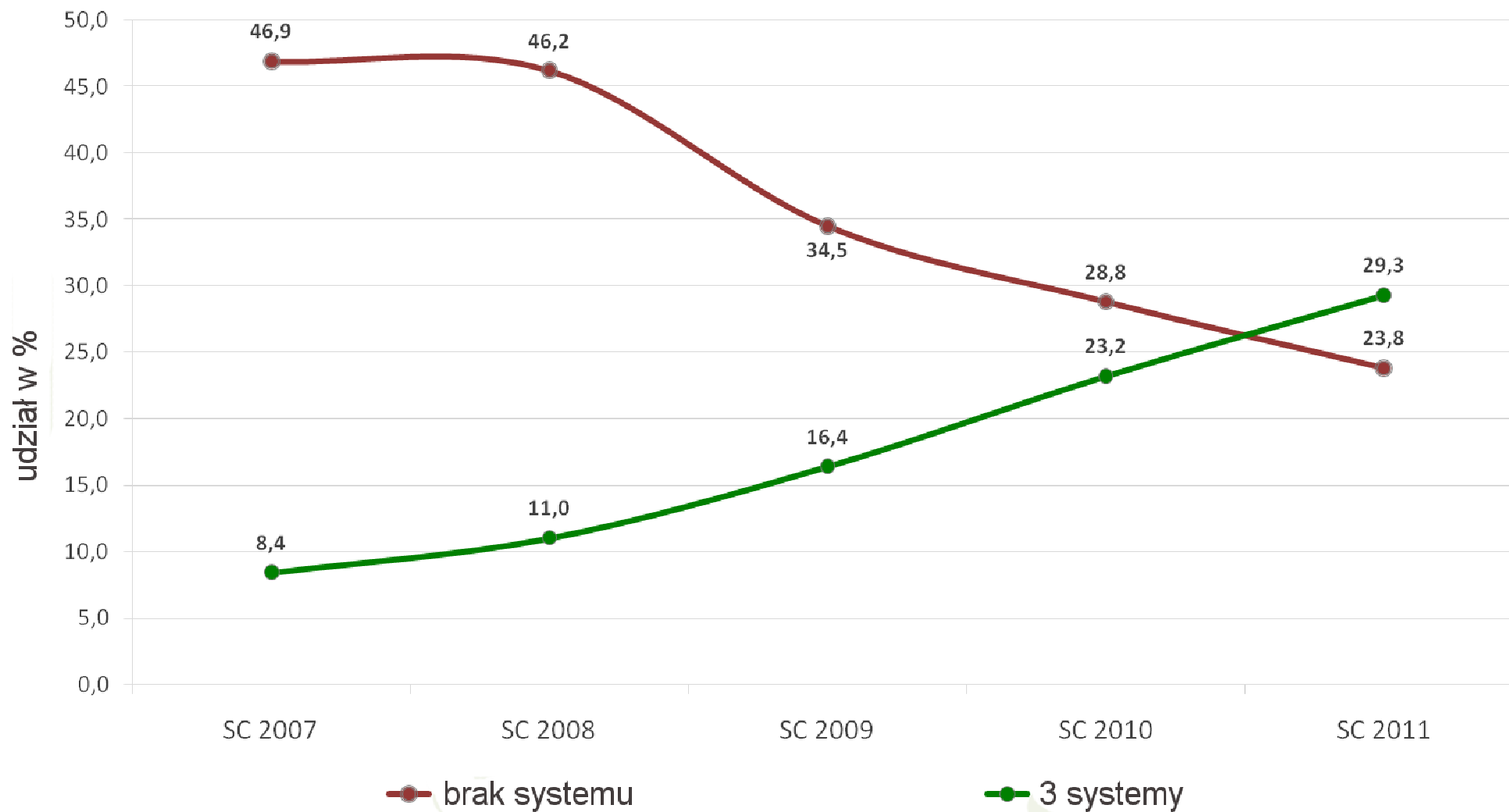
Czynniki techniczne

Wypozażenie poprawiające bezpieczeństwo – Badanie DEKRA SafetyCheck



Czynniki techniczne

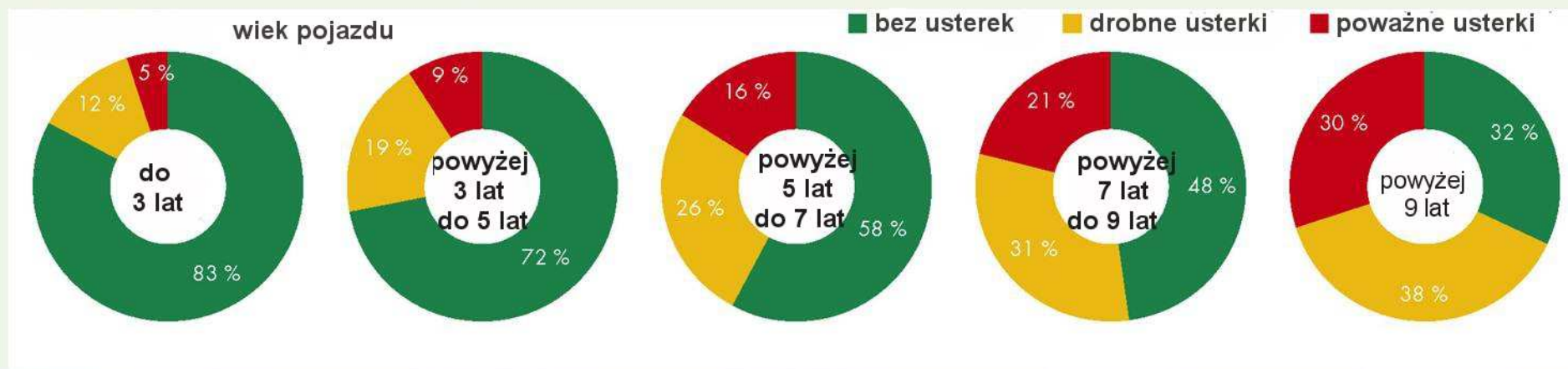
Wypozażenie poprawiające bezpieczeństwo – Badanie DEKRA SafetyCheck



Czynniki techniczne

Badania techniczne pojazdów - Bezpieczeństwo pojazdu w całym okresie eksploatacji

Wyniki przeprowadzonych badań okresowych samochodów osobowych w roku 2010



Źródło: KBA

Czynniki techniczne

Badania techniczne pojazdów - Bezpieczeństwo pojazdu w całym okresie eksploatacji

Przebieg wypadku: 16-letnie BMW wpadło w poślizg na łuku drogi i zderzyło się z sam. marki Peugeot jadącym z przeciwnego kierunku ruchu oraz jadącym za nim sam. marki Mercedes. Wskutek wypadku kierowca Peugeota i trójka pasażerów z BMW zginęli na miejscu. W Mercedesie jedna osoba odniosła ciężkie obrażenia, a dwie pozostałe odniosły lekkie obrażenia.

Przyczyna wypadku określona w ekspertyzie Rzeczoznawcy DEKRA

Niesprawny przed wypadkiem (w tym częściowo zablokowany) zacisk hamulcowy oraz znacząca korozja elementów zawieszenia.



BMW zaklinowane z Mercedesem



Korozja elementach nośnych BMW

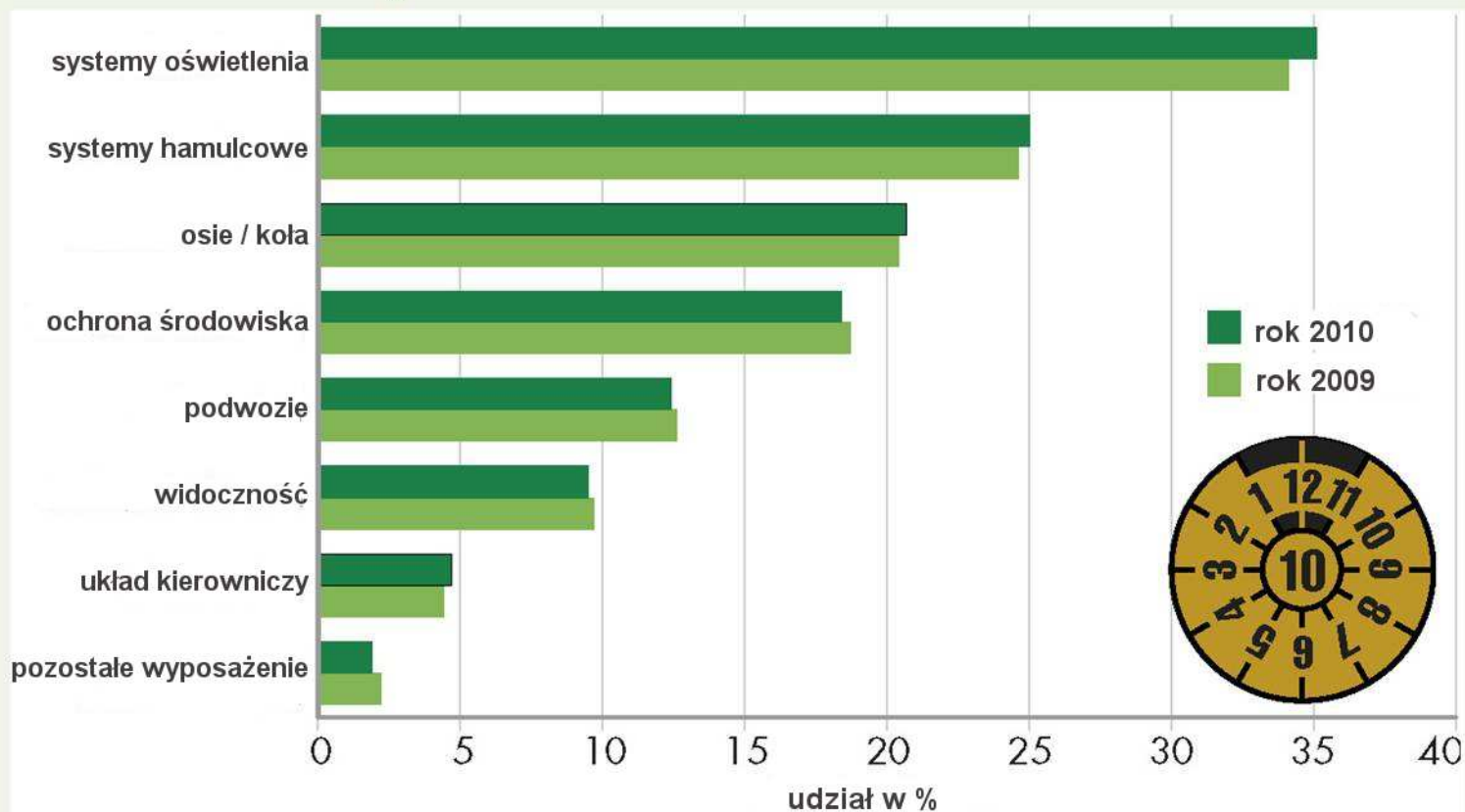


Wyłamana tarcza hamulcowa

Czynniki techniczne

Badania techniczne pojazdów - Rodzaje usterek

Wyniki przeprowadzonych badań okresowych samochodów osobowych w roku 2010 w zależności od rodzaju usterek



Źródło: KBA

Czynniki techniczne

Badania techniczne pojazdów w Europie



Raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym DEKRA na rok 2012

Pozostałe działania – DEKRA SafetyCheck



DEKRA SafetyCheck

- 15.600 badań DEKRA SafetyChecks w roku 2011
- w ciągu 5 lat razem ~ 80.000 badań SafetyChecks
- Akcje specjalne, np. „SafetyCheck by Night“

Raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym DEKRA na rok 2012

Pozostałe działania – akcje informacyjne



Raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym DEKRA na rok 2012

Przyszłość – Car-to-Car Communication



Raport bezpieczeństwa w ruchu drogowym DEKRA na rok 2012

Postulaty

- **Przestrzeganie przepisów ruchu drogowego** dzięki zwiększonej akcji informacyjnej
- Zwiększenie **liczby osób zapinających pasy bezpieczeństwa** do 100%
- Dalsza poprawa **kształcenia młodych kierowców**
- **Sprawne techniczne pojazdy**, szczególnie podzespoły mające wpływ na bezpieczeństwo
- Regularne **odświeżanie wiedzy** dot. aktualnych **przepisów ruchu drogowego**
- Samokrytyczna obserwacja ograniczeń wynikających z wieku i sprawności uczestników ruchu
- Możliwie wczesne **wychowanie komunikacyjne** już w okresie szkoły podstawowej
- Popularyzacja **wyposażenia pojazdu służącego poprawie bezpieczeństwa**
- **Ujednolicenie przepisów ruchu drogowego oraz dot. badań technicznych** w UE



Dziękujemy za uwagę!



On the safe side.