

XIV Międzynarodowa Konferencja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

GAMBIT 2023

NOWA DEKADA - NOWE DZIAŁANIA - NOWE TECHNOLOGIE

Politechnika Gdańska, 29-31 maja 2023



PATRONAT HONOROWY



ORGANIZATORZY WARSZTATÓW



**XIV Międzynarodowa Konferencja
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

GAMBIT 2023

Nowa Dekada – Nowe Działania – Nowe Technologie

Politechnika Gdańska, 29-31 maj 2023

**EUROPEJSKIE BADANIA W CELU WYZNACZENIA
WSKAŹNIKÓW EFEKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ W OBSZARZE
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Maria Dąbrowska-Loranc, Dagmara Jankowska-Karpa, Anna Zielińska

Wprowadzenie

- W 2021 roku w **krajach EU** odnotowano **19 823 zabitych** w wypadkach drogowych. Liczba ta **spadła o 31,3%** od 2011 roku [*ETSC, Road Safety Performance Index report, June 2022*].
- Pomimo tej poprawy nadal wskazane jest podejmowanie wysiłków w celu ograniczenia liczby zabitych na drogach w Europie, gdyż **nie osiągnięto założonego celu -50%**.
- Komisja Europejska przygotowała **zestaw wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (KPI – Key Performance Indicators)** obejmujący wszystkie elementy bezpiecznego systemu (*Safe System*) w celu monitorowania w czasie postępów krajów członkowskich w poprawie bezpieczeństwa na drodze.
- Dane do wyznaczenia tych wskaźników były zbierane **w latach 2020-2022 w 18 krajach europejskich** w ramach międzynarodowego projektu **Baseline (*Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety*)**, zleconego do realizacji przez Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu (*DG MOVE*) Komisji Europejskiej.

O projekcie

- Projekt Baseline stanowi integralną część Europejskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030.
- **Celem projektu** było **opracowanie metodologii badań** w celu **wyznaczenia wskaźników efektywności** działań (*KPI – Key Performance Indicators*) w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz **przeprowadzenie pomiarów** w krajach partnerskich.
- Projekt miał za zadanie wspierać rządy krajów członkowskich UE w zbieraniu i raportowaniu tych wskaźników.
- Jest on odpowiedzią na potrzeby monitoringu działań prowadzonych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie Unii Europejskiej i w poszczególnych krajach członkowskich.
- **Partnerzy: 19 przedstawicieli państw członkowskich Unii Europejskiej** (Austria, Belgia, Bułgaria, Cypr, Republika Czeska, Finlandia, Niemcy, Grecja, Irlandia, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Malta, Holandia, Polska, Portugalia, Hiszpania, Szwecja).
- **Koordynator projektu** – Instytut VIAS z Belgii.
- Polskę w konsorcjum reprezentował Instytut Transportu Samochodowego.

Wskaźniki efektywności KPIs

W projekcie BASELINE wskazano **8 podstawowych wskaźników bezpieczeństwa ruchu drogowego KPI** (na podstawie dokumentu *'EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero" SWD (2019) 283 final.'*):

- **KPI 1 Prędkość:** odsetek kierowców nieprzekraczających dopuszczalnych prędkości;
- **KPI 2 Pasy bezpieczeństwa i urządzenia do przewożenia dzieci:** odsetek osób stosujących pasy bezpieczeństwa i urządzenia zabezpieczające;
- **KPI 3 Kaski:** odsetek osób stosujących kaski;
- **KPI 4 Alkohol:** odsetek kierowców, w organizmach których stwierdzono zawartość alkoholu poniżej dopuszczalnego limitu;
- **KPI 5 Rozproszenie uwagi:** odsetek kierowców nieużywających telefonów komórkowych;
- **KPI 6 Pojazdy:** odsetek nowych pojazdów z określoną oceną EuroNCAP;
- **KPI 7 Infrastruktura drogowa:** odsetek dróg/przejechanych kilometrów po drogach z określoną oceną;
- **KPI 8 Opieka powypadkowa:** czas odpowiedzi na wezwanie.

Metodologia

- Do wyznaczenia każdego wskaźnika KPI zostały powołane **zespoły eksperckie, tzw. KEG (Key Expert Group)**, które opracowały metodologie badań, a także monitorowały postępy zbierania danych i przygotowały końcowe raporty tematyczne.
- Metodologie i raporty są dostępne na stronie projektu: <https://www.baseline.vias.be/en>
- Ekspertci Instytutu Transportu Samochodowego uczestniczyli w pracach 2 zespołów KEG: KPI Rozproszenie uwagi i KPI Kaski.

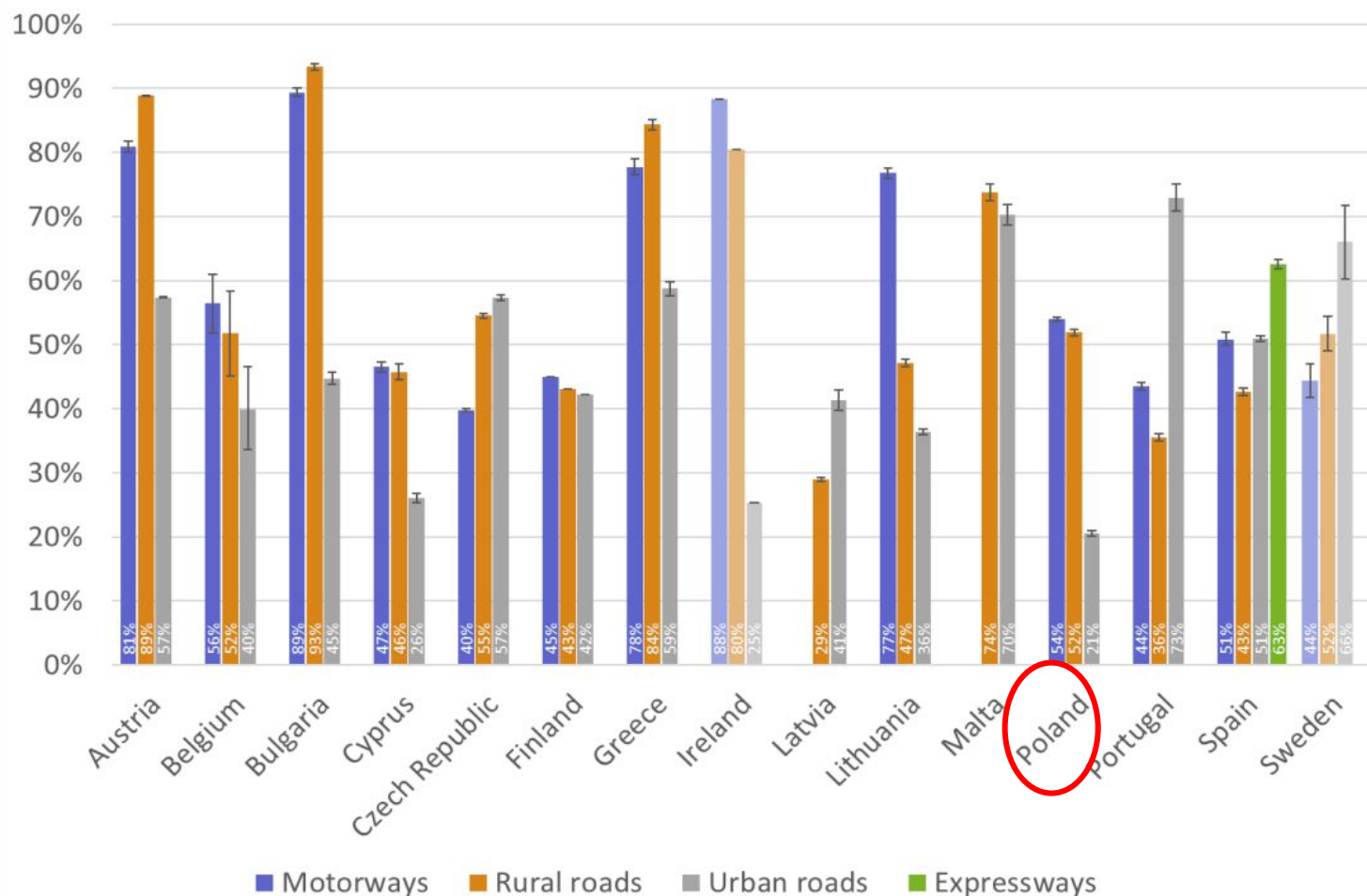


Badania Baseline w Polsce

- **W Polsce** zrealizowano pomiary do wyznaczenia **pięciu KPI**:
 - **KPI Prędkość** (potok $N=767\ 542$, ruch swobodny $N=365\ 843$) – pomiary przy użyciu kamer;
 - **KPI Pasy bezpieczeństwa i urządzenia do przewożenia dzieci** ($N=77\ 229$) – bezpośrednie obserwacje na drodze;
 - **KPI Kaski** (PTW $N=3\ 742$; rowerzyści $N=3\ 575$) – bezpośrednie obserwacje na drodze;
 - **KPI Alkohol** ($N=3\ 579$) – losowe kontrole drogowe prowadzone przez Policję;
 - **KPI Rozproszenie uwagi** ($N=38\ 499$) – bezpośrednie obserwacje na drodze.
- Losowy dobór punktów pomiarowych, na terenie całego kraju, równomiernie we wszystkich województwach (po 4-5 punktów).
- Badania prowadzono zgodnie z zapisami w metodologiach, w **2 sesjach pomiarowych (jesień 2021 i wiosna 2022)**:
 - w dni robocze i w weekendy, w ciągu dnia i w nocy;
 - 3 kategorie dróg: w obszarach zabudowanych, poza obszarami zabudowanymi, na autostradach/drogach ekspresowych;
 - uczestnicy ruchu: kierowcy, pasażerowie przód/tył (dorośli i dzieci);
 - pojazdy: samochody osobowe, sam. dostawcze, sam. ciężarowe, autobusy, motocykle, motorowery, rowery.

Wyniki: KPI Prędkość

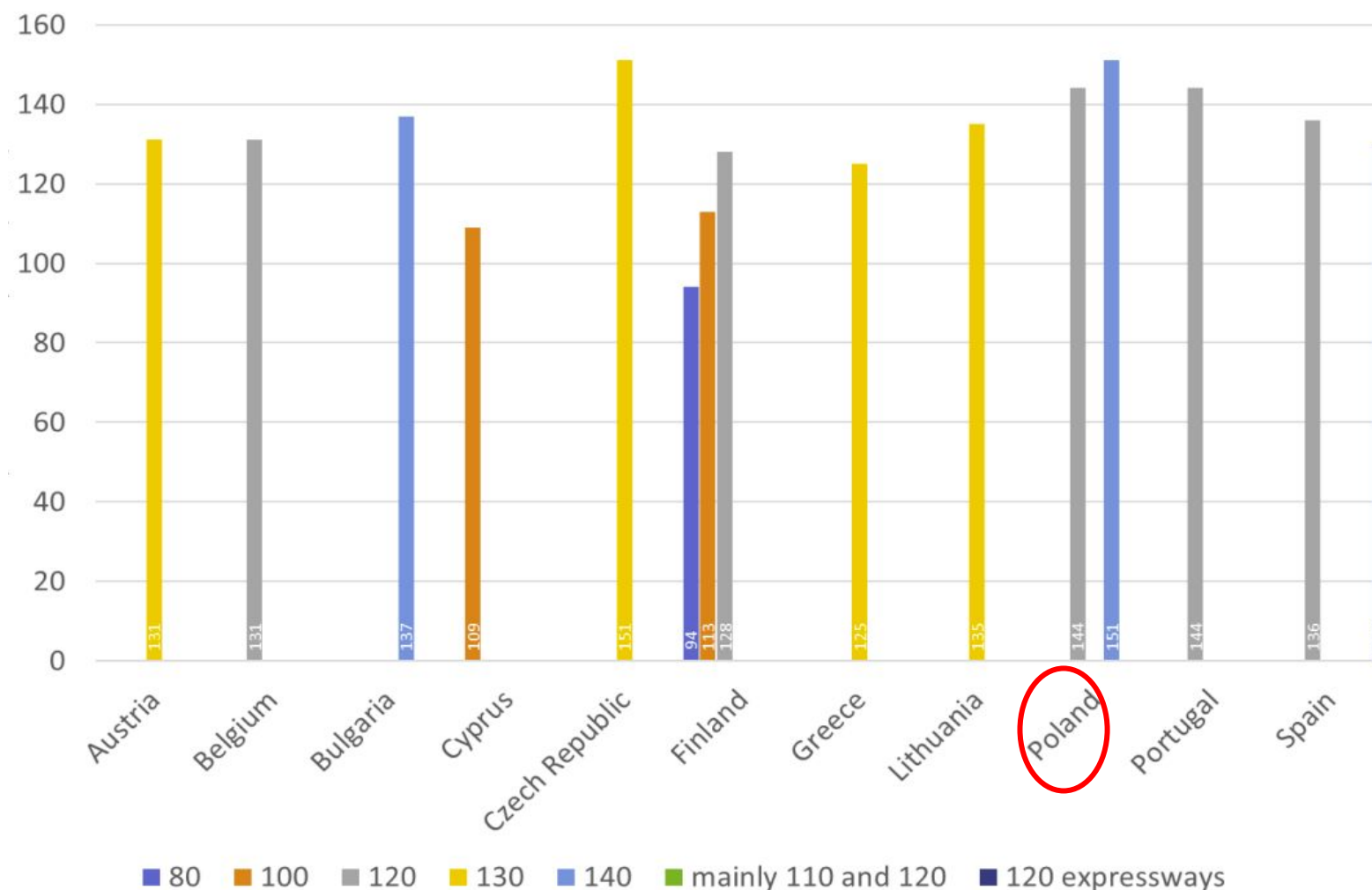
Odsetek kierowców samochodów osobowych nieprzekraczających dopuszczalnych prędkości; w ciągu dnia, dni robocze, ruch swobodny



Polska	
Autostrady	54%
Obszar zabudowany	21%
Poza obszarem zabudowanym	52%

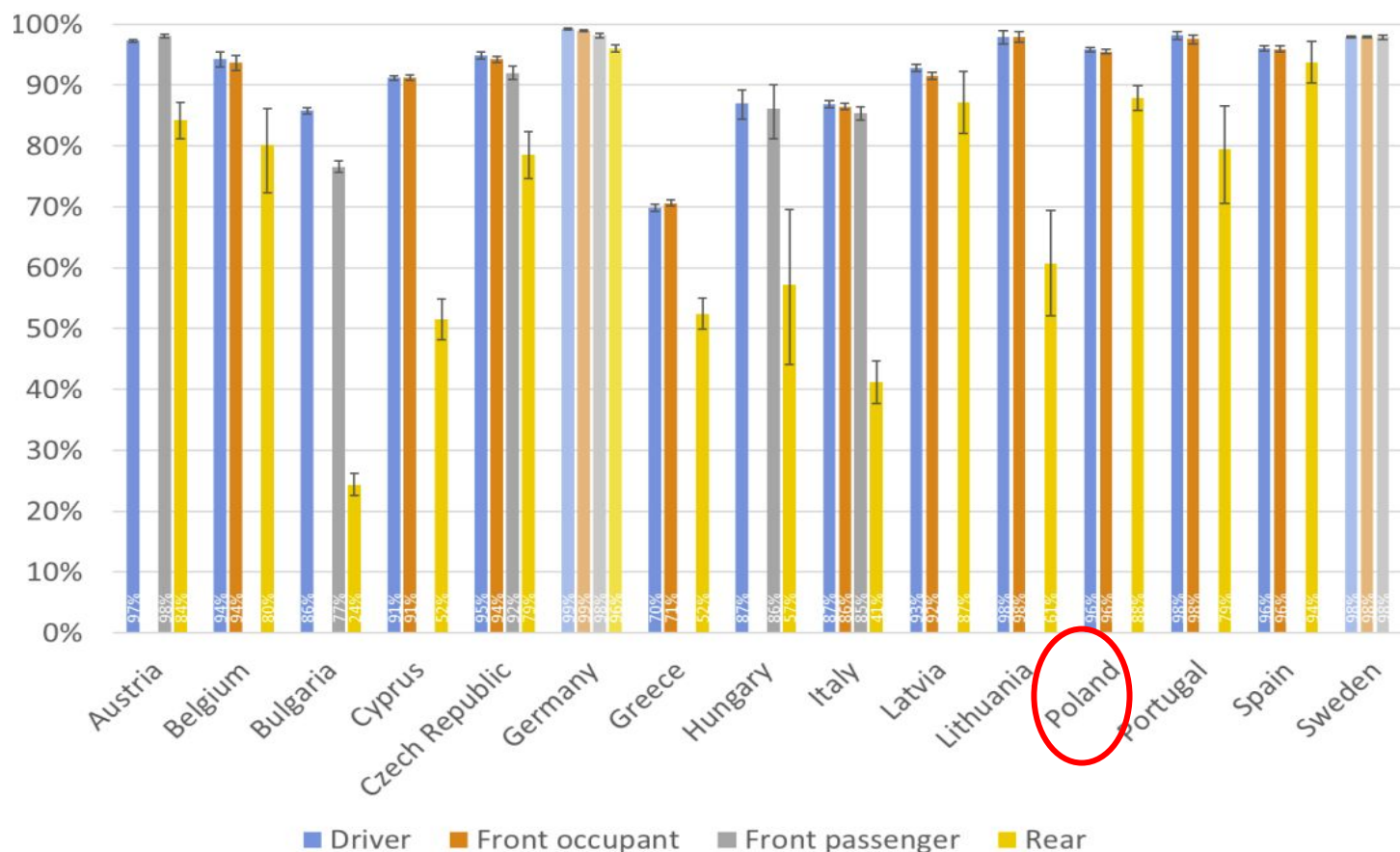
Wyniki: KPI Prędkość (2)

Prędkość pojazdów na autostradach (kwantyl 85)



Wyniki: KPI Pasy bezpieczeństwa i urządzenia do przewożenia dzieci

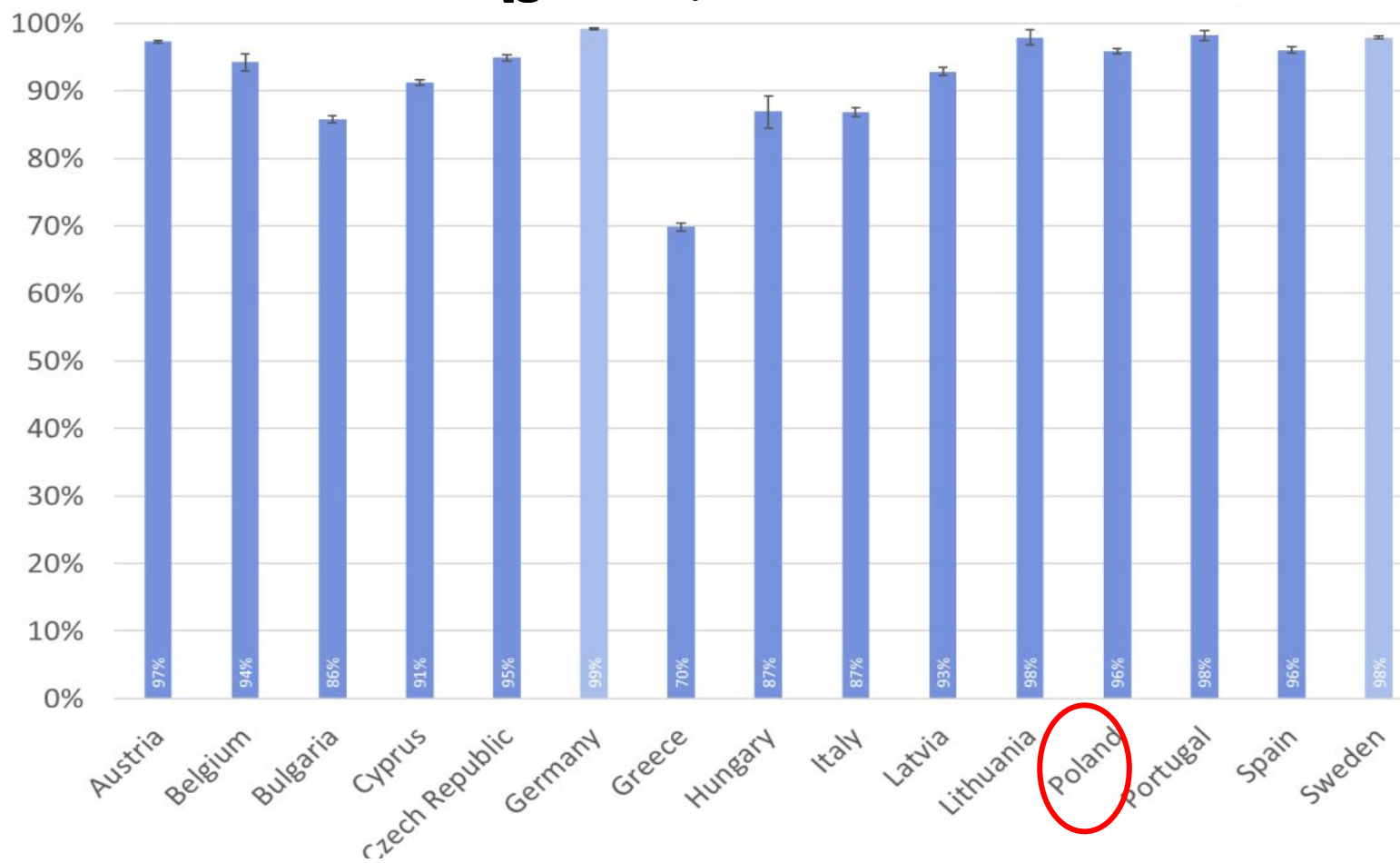
Odsetek użytkowników samochodów osobowych zapiętych w pasy lub urządzenia zabezpieczające; w ciągu dnia, dni robocze



Polska	
Kierowca	96%
Kierowca + pasażer przód	96%
Pasażer tył	88%

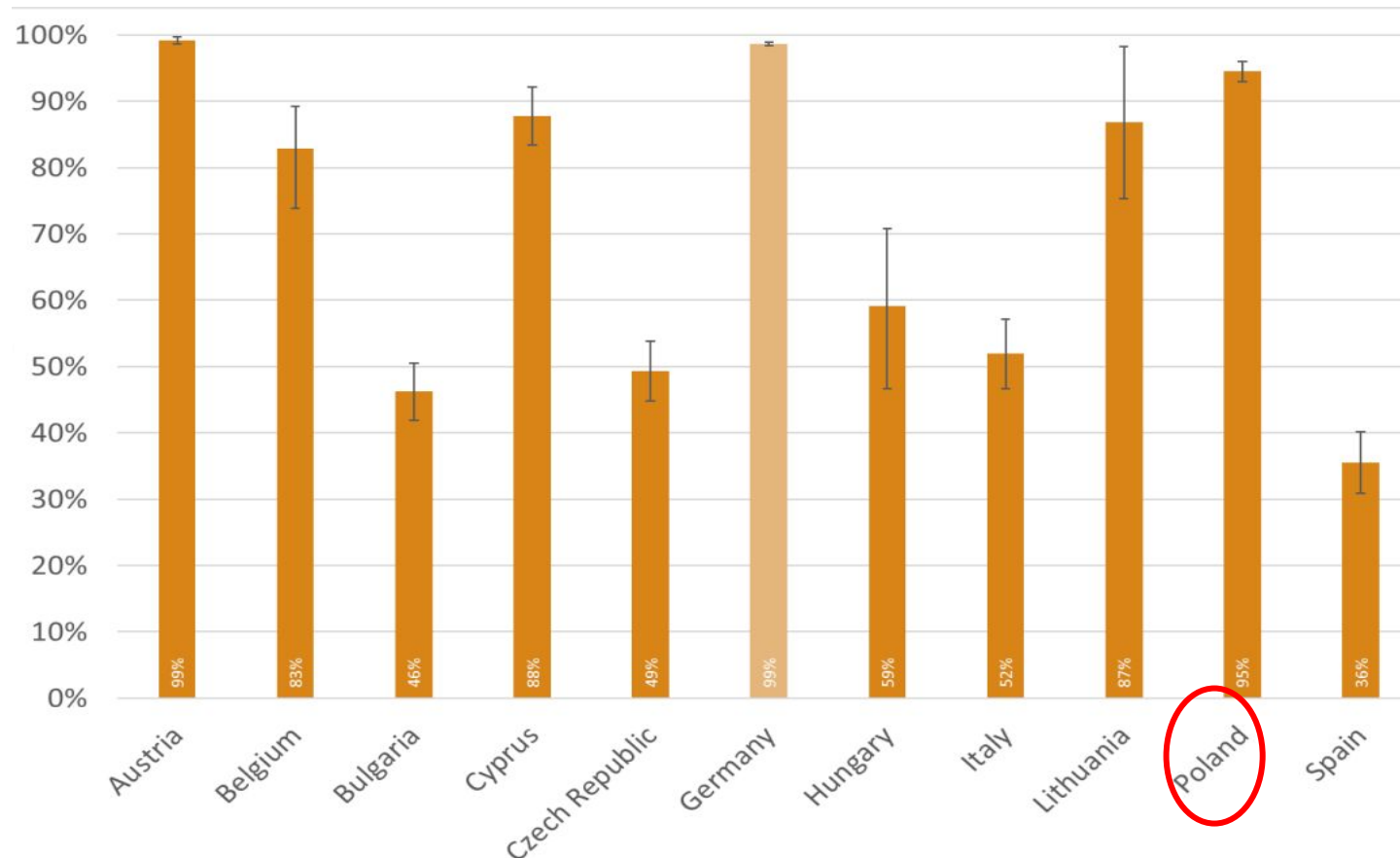
Wyniki: KPI Pasy bezpieczeństwa i urządzenia do przewożenia dzieci (2)

Odsetek kierowców samochodów osobowych zapiętych w pasy;
w ciągu dnia, dni robocze



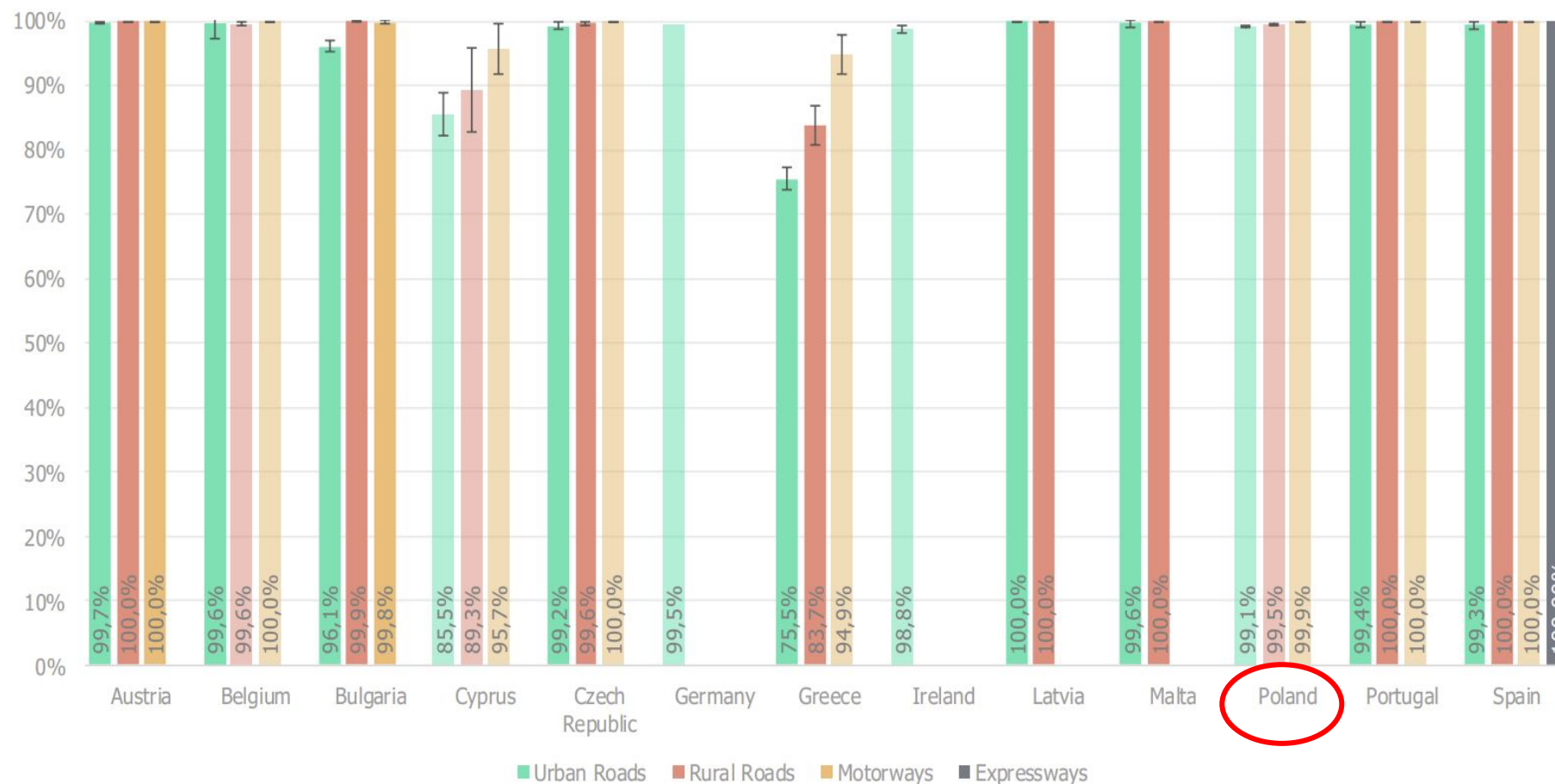
Wyniki: KPI Pasy bezpieczeństwa i urządzenia do przewożenia dzieci (3)

Odsetek dzieci prawidłowo przewożonych w samochodach osobowych;
w ciągu dnia, dni robocze



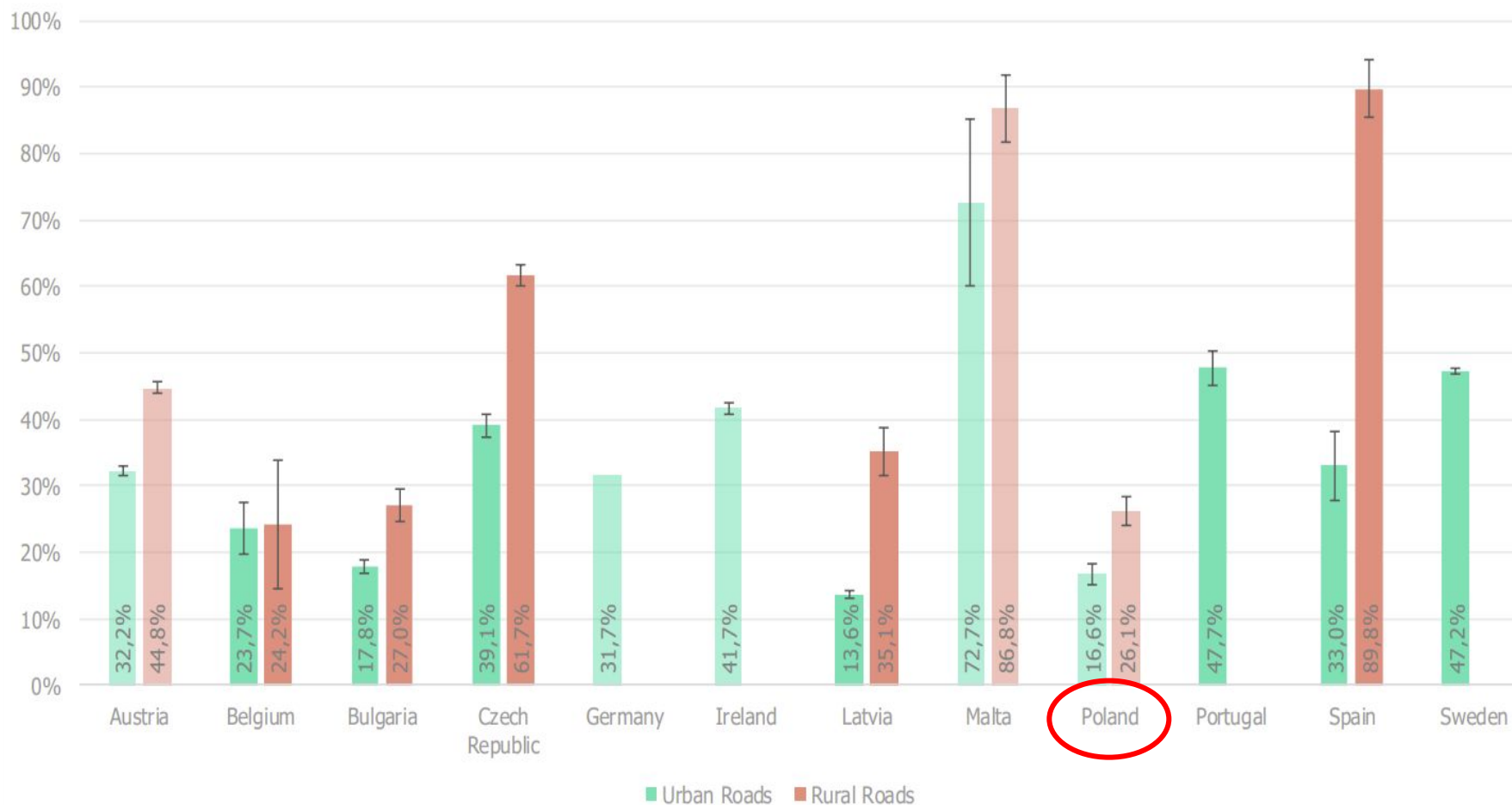
Wyniki: KPI Kaski

Odsetek kierujących i pasażerów motocykli i motorowerów stosujących kaski w podziale na rodzaj drogi; w ciągu dnia, dni robocze + weekend



Wyniki: KPI Kaski (2)

Odsetek rowerzystów (i pasażerów) stosujących kaski ochronne w podziale na rodzaj drogi



Wyniki: KPI Rozproszenie uwagi

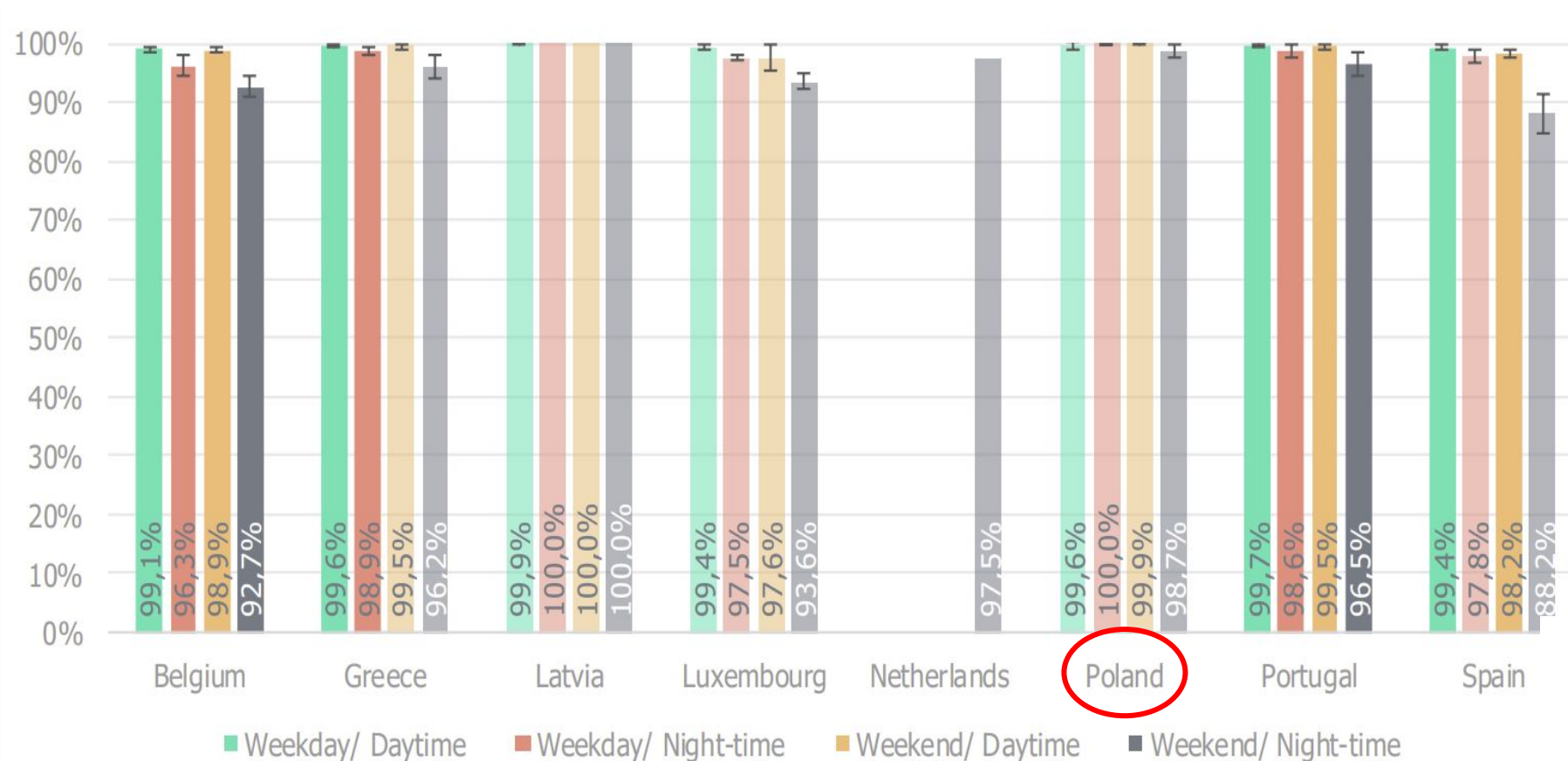
Odsetek kierowców NIE używających urządzeń mobilnych (w tym telefonów) trzymany w ręku podczas jazdy; 3 rodzaje pojazdów – sam. osobowe, dostawcze, autobusy; 3 rodzaje dróg, dni robocze



*Malta, Łotwa: brak autostrad. * Łotwa: dni robocze + weekendy. *Niemcy: tylko sam. osobowe. * Hiszpania: szerszy KPI: % trzymany w ręku i używanych telefonów lub innych urządzeń, również nie mobilnych. * Hiszpania: 4 rodzaje dróg. *Austria, Grecja, Cypr: % kierowców niekorzystających z telefonów. *Finlandia, Litwa: analiza obrazów z kamer; pozostali: bezpośrednie obserwacje na drodze prowadzone przez przeszkolonych obserwatorów.

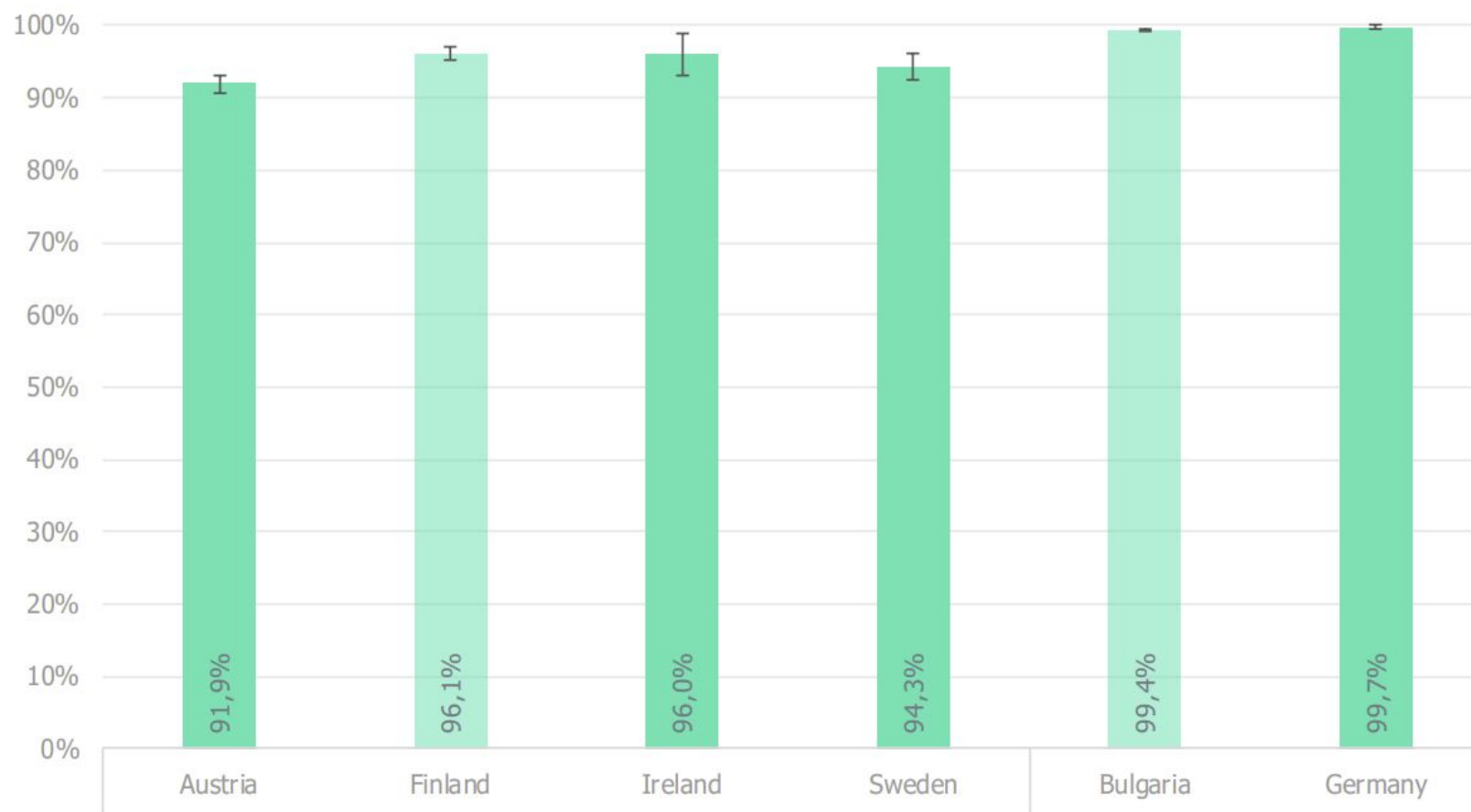
Wyniki: KPI Alkohol

Odsetek kierowców samochodów osobowych NIE będących pod wpływem alkoholu w podziale na dzień tygodnia i porę doby (losowe kontrole drogowe przez Policję)



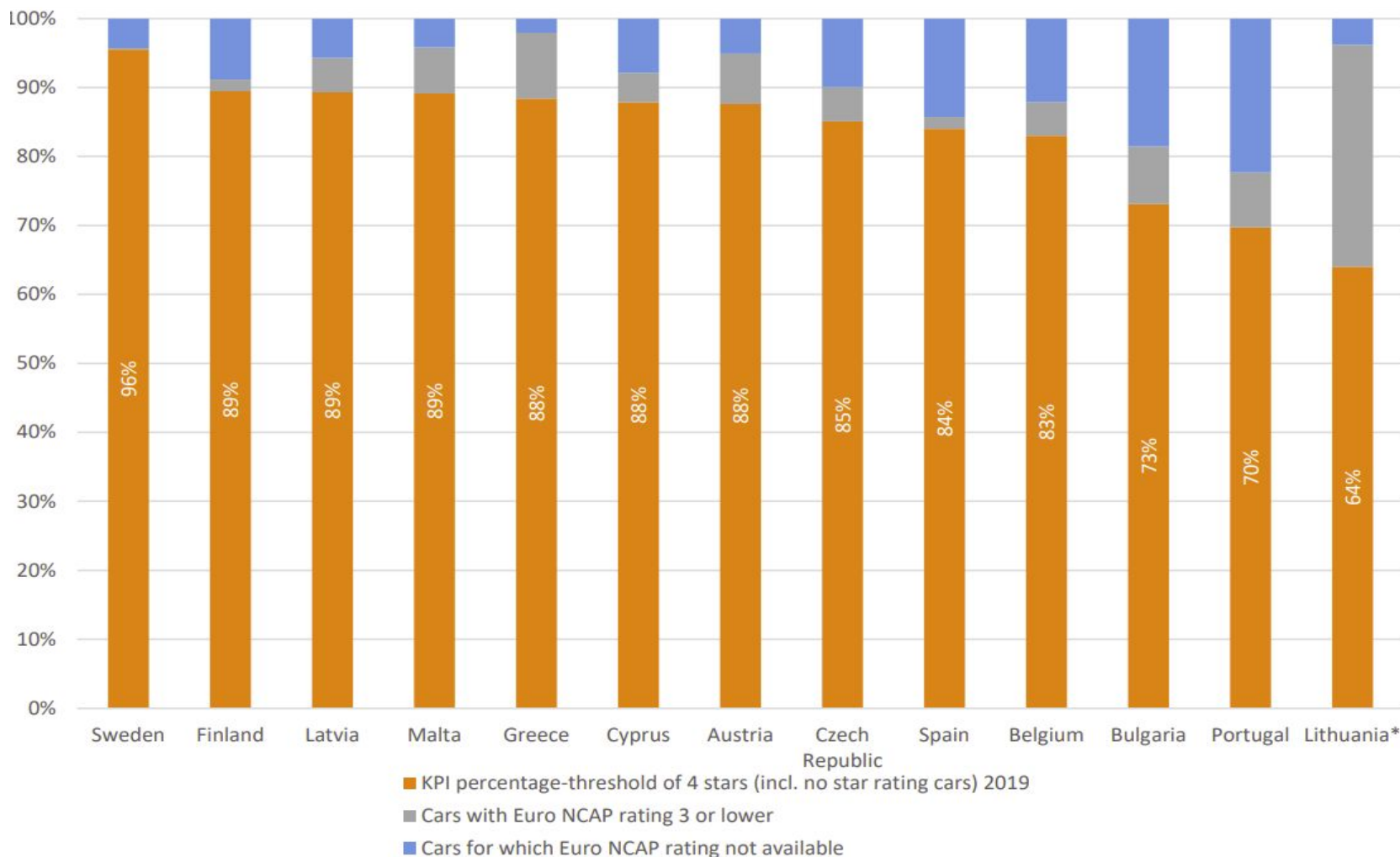
Wyniki: KPI Alkohol (2)

Odsetek kierowców samochodów osobowych NIE będących pod wpływem alkoholu (na podstawie badań ankietowych)



Wyniki: KPI Bezpieczeństwo pojazdów

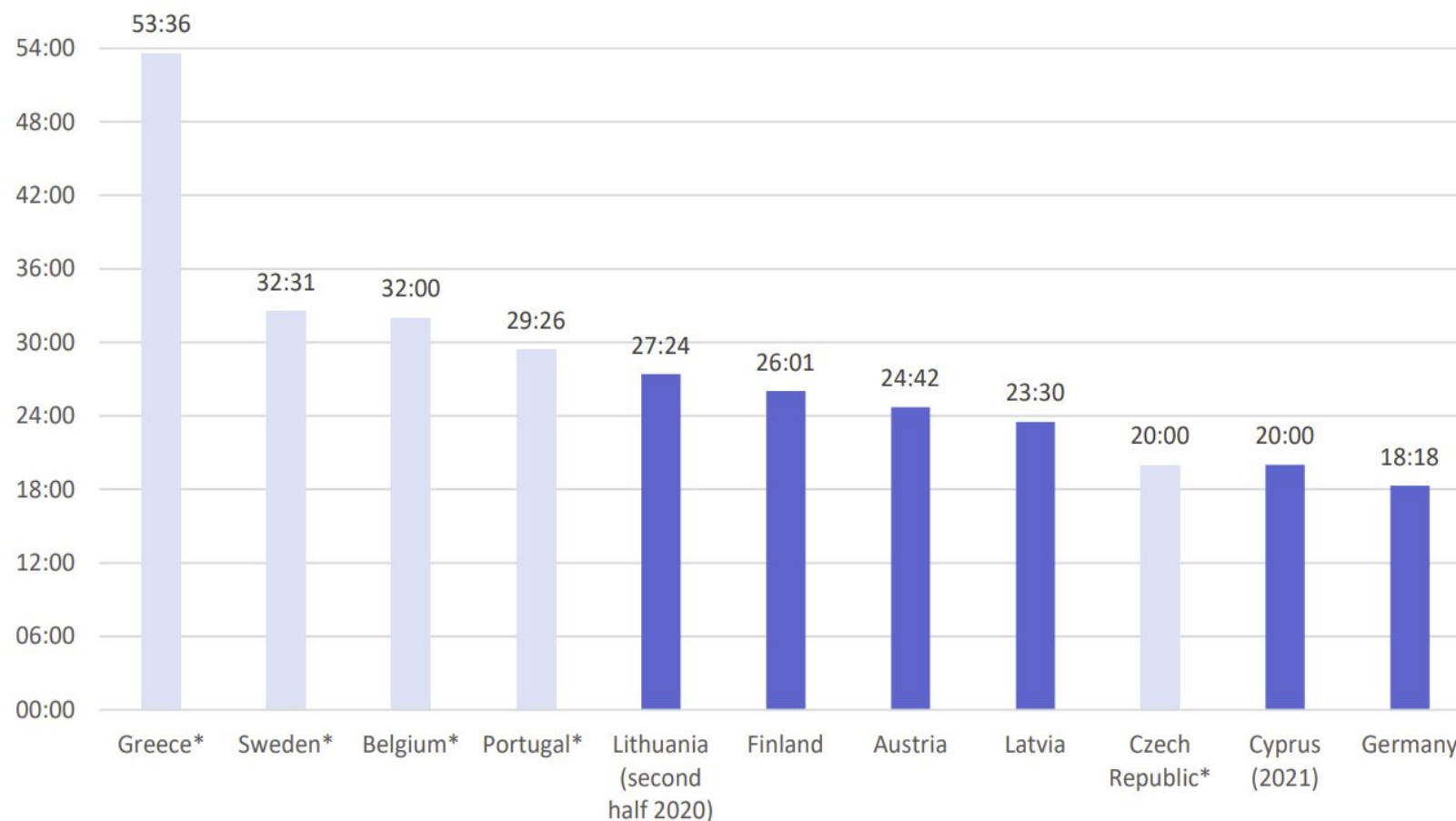
Odsetek nowych pojazdów z określoną oceną EuroNCAP



** KPI dla Litwy jest najniższy, gdyż producenci pojazdów korzystają z niższych podatków do rejestracji pojazdów w tym kraju, które nigdy nie jeżdżą po drogach na Litwie – są natychmiast eksportowane do innych krajów UE jako modele używane z przebiegiem 0 km. Podobne praktyki mają miejsce w innych krajach ale nie wiadomo w jakim stopniu.*

Wyniki: KPI Opieka powypadkowa

Czas odpowiedzi na wezwanie – pomiędzy wezwaniem pomocy na miejsce wypadku drogowego, a czasem przybycia na miejsce służb ratunkowych (kwantyl 95)



** Porównanie z innymi krajami może nie być wiarygodne.*

Podsumowanie i wnioski

• Wyniki:

- Różnice między krajami w zakresie wartości poszczególnych KPI;
- Należy interpretować i porównywać wyniki z uwagą i uwzględnić kontekst krajowy;
- Wyniki Baseline mogą stanowić bazę do wyznaczenia celów liczbowych.

• Metodologie:

- Definicje i wymagania powinny zostać bardziej szczegółowo określone, np. wybór lokalizacji do badań, wielkość próby, minimalne wymagania dot. ważenia i obliczania przedziałów ufności;
- Wpływ danego wskaźnika na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego – do uwzględnienia przy definiowaniu KPI.

• Plany na przyszłość:

- Zakres wskaźników KPI – do zdefiniowania nowe obszary KPI;
- Kolejne badania – projekt Trendline.



Kolejne kroki

- Projekt **Trendline** (*Technical Assistance for the Development and Collection of Road Safety Key Performance Indicators (KPI)*) – 2022-2025
- **Koordynator:** Instytut SWOV z Holandii
- **Cel:**
 - obserwacja zmian wartości wskaźników;
 - możliwości realizacji Wizji Zero;
 - korygowanie ewentualnych zapisów Europejskiego Programu.
- **Partnerzy: przedstawiciele 29 krajów europejskich** (w tym 4 jako obserwatorzy)

Austria	Czechy	Grecja	Łotwa	Rumunia	Estonia
Belgia	Dania	Węgry	Luksemburg	Słowacja	Malta
Bułgaria	Finlandia	Irlandia	Holandia	Słowenia	Norwegia
Chorwacja	Francja	Włochy	Polska	Hiszpania	Szwajcaria
Cypr	Niemcy	Litwa	Portugalia	Szwecja	

- **Polskę** w konsorcjum partnerów reprezentuje **Instytut Transportu Samochodowego**; nasi eksperci są członkami **3 grup KEG (Key Expert Group)**: KPI Rozproszenie uwagi, KPI Kaski ochronne i KPI Alkohol.
- KPI pozostają takie same jak w projekcie Baseline; zmiana w KPI Rozproszenie uwagi – teraz % kierowców rozmawiających przez urządzenia mobilne trzymane w ręku (poprzednio NIE rozmawiający).
- **10 nowych wskaźników eksperymentalnych** – do zrealizowania na mniejszą skalę:
 - Prowadzenie pojazdu pod wpływem narkotyków;
 - Udział dróg w sieci drogowej z limitem prędkości 30km/h w terenach zabudowanych;
 - Nieprzestrzeganie czerwonego światła przez użytkowników dróg ;
 - Przestrzeganie przepisów ruchu drogowego na skrzyżowaniach;
 - Używanie kasków ochronnych przez użytkowników e-hulajnóg i UTO; *(ITS)*
 - Ryzykowne zachowania uczestników ruchu;
 - Postawy wobec ryzykownych zachowań;
 - Używanie świateł po zmierzchu przez rowerzystów; *(ITS)*
 - Nadzór nad stosowaniem przepisów ruchu drogowego; *(ITS)*
 - Alternatywne wskaźniki dot. prędkości. *(ITS)*

Dziękujemy za uwagę!

*Instytut Transportu Samochodowego
Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa*

www.its.waw.pl

maria.dabrowska-loranc@its.waw.pl

dagmara.jankowska@its.waw.pl

anna.zielińska@its.waw.pl