

XIV Międzynarodowa Konferencja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

GAMBIT 2023

NOWA DEKADA - NOWE DZIAŁANIA - NOWE TECHNOLOGIE

Politechnika Gdańska, 29-31 maja 2023



POLITECHNIKA
GDAŃSKA



Polski Kongres Drogowy

PATRONAT HONOROWY



Ministerstwo
Infrastruktury



Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad



Budownictwo drogowo-mostowe



Drogowo-Mostowy.pl

ORGANIZATORZY WARSZTATÓW

EuroS@P

EUROPEAN ROAD
SAFETY PARTNERSHIP



InfRO@D

EUROPEAN DIGITAL EDUCATION IN RIM



Erasmus+



ZARZĄDÓW DRÓG POWIATOWYCH



Konwent Dyrektorów
Zarządów
Dróg Wojewódzkich



budownictwo
inzynieryjne.pl

Nowoczesne
Budownictwo
Inżynieryjne

drogownictwo®

**XIV Międzynarodowa Konferencja
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
GAMBIT 2023**

Nowa Dekada – Nowe Działania – Nowe Technologie

Politechnika Gdańska, 29-31 maja 2023

**WARMIŃSKO-MAZURSKI
PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO DO ROKU 2030**

Marcin BUDZYŃSKI Tomasz RADZIKOWSKI

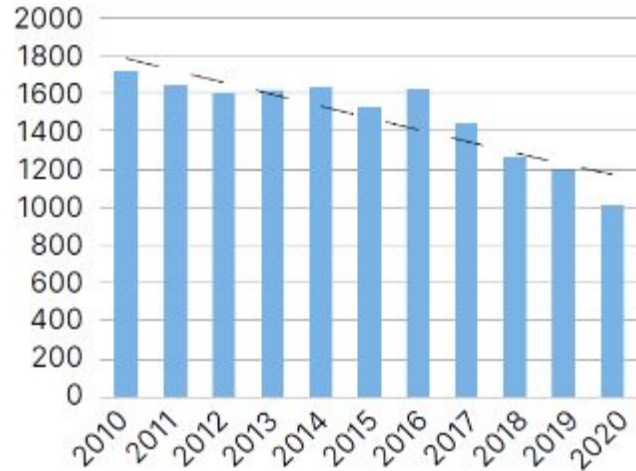


Wprowadzenie

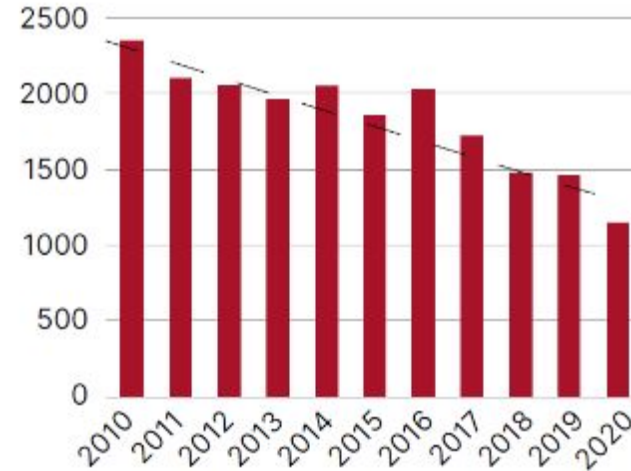
- Problem BRD jest jednym z kluczowych wyzwań dla zdrowia publicznego w regionie i w Polsce
- Województwo warmińsko – mazurskie jest jednym z liderów realizacji systemowych działań na rzecz redukcji zagrożeń na drogach, działa w silnym powiązaniu z ośrodkami naukowymi i w oparciu o wiedzę opartą na systematycznie gromadzonych danych o stanie bezpieczeństwa i ich analizach
- Program jest zgodny z najważniejszymi rekomendacjami i trendami międzynarodowymi
- Program jest spójny z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030
- Program realizuje założenia Wizji 0 – redukcja liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do zera

Diagnoza stanu BRD w woj. warmińsko-mazurskim

Liczba wypadków

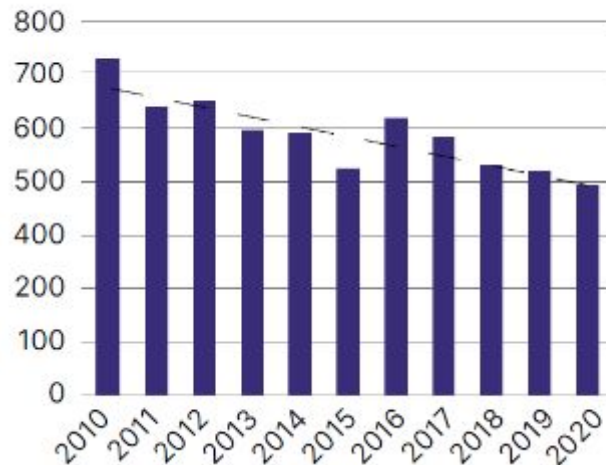


Liczba ofiar rannych

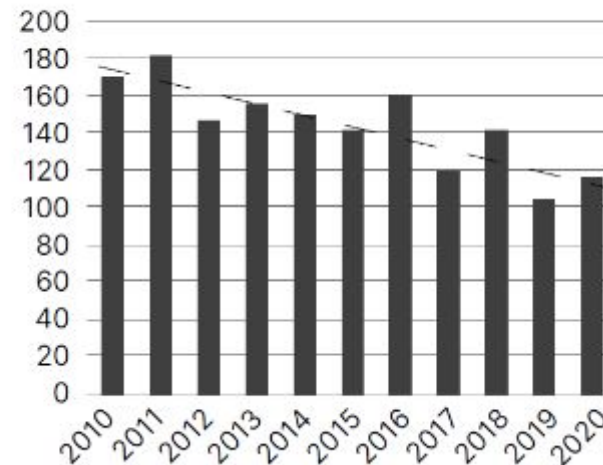


W latach 2010-2020, na drogach woj. warmińsko-mazurskiego doszło do ponad 16 tys. wypadków drogowych.

Liczba ofiar ciężko rannych



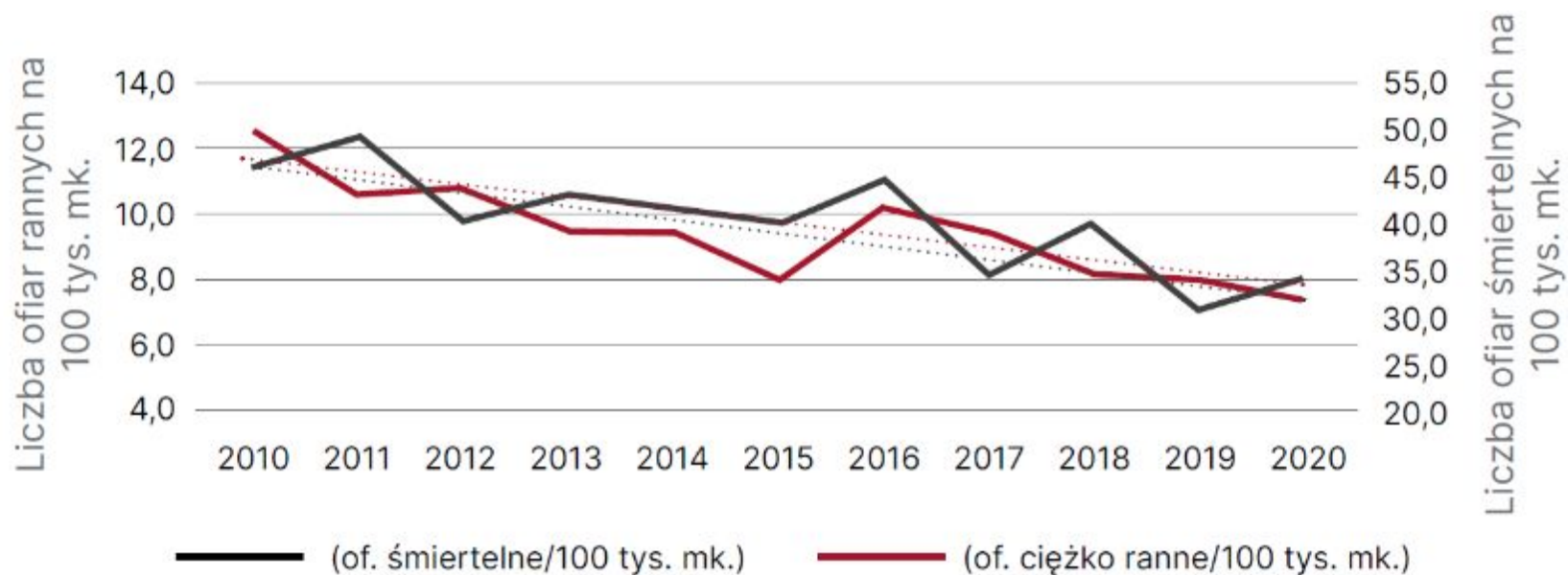
Liczba ofiar śmiertelnych



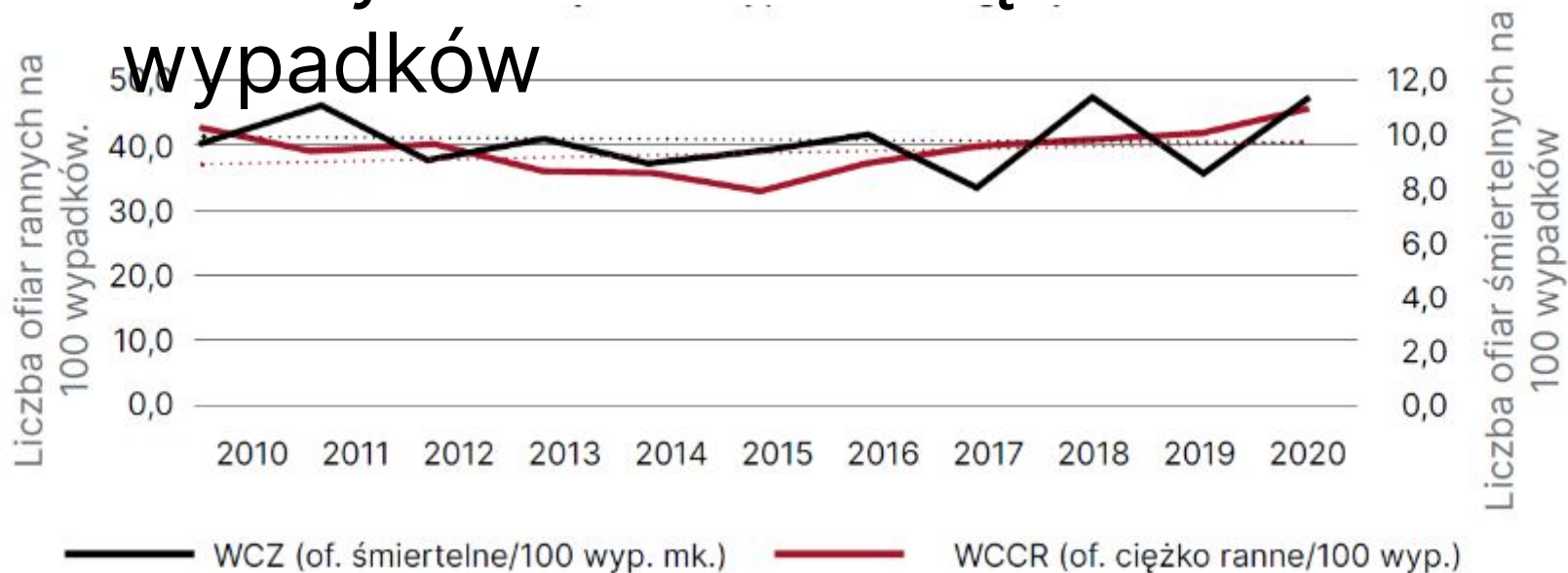
W wypadkach śmierć poniosło 1 568 osób, a rannych zostało ponad 20,3 tys. osób (w tym ponad 6,2 tys. ciężko rannych).

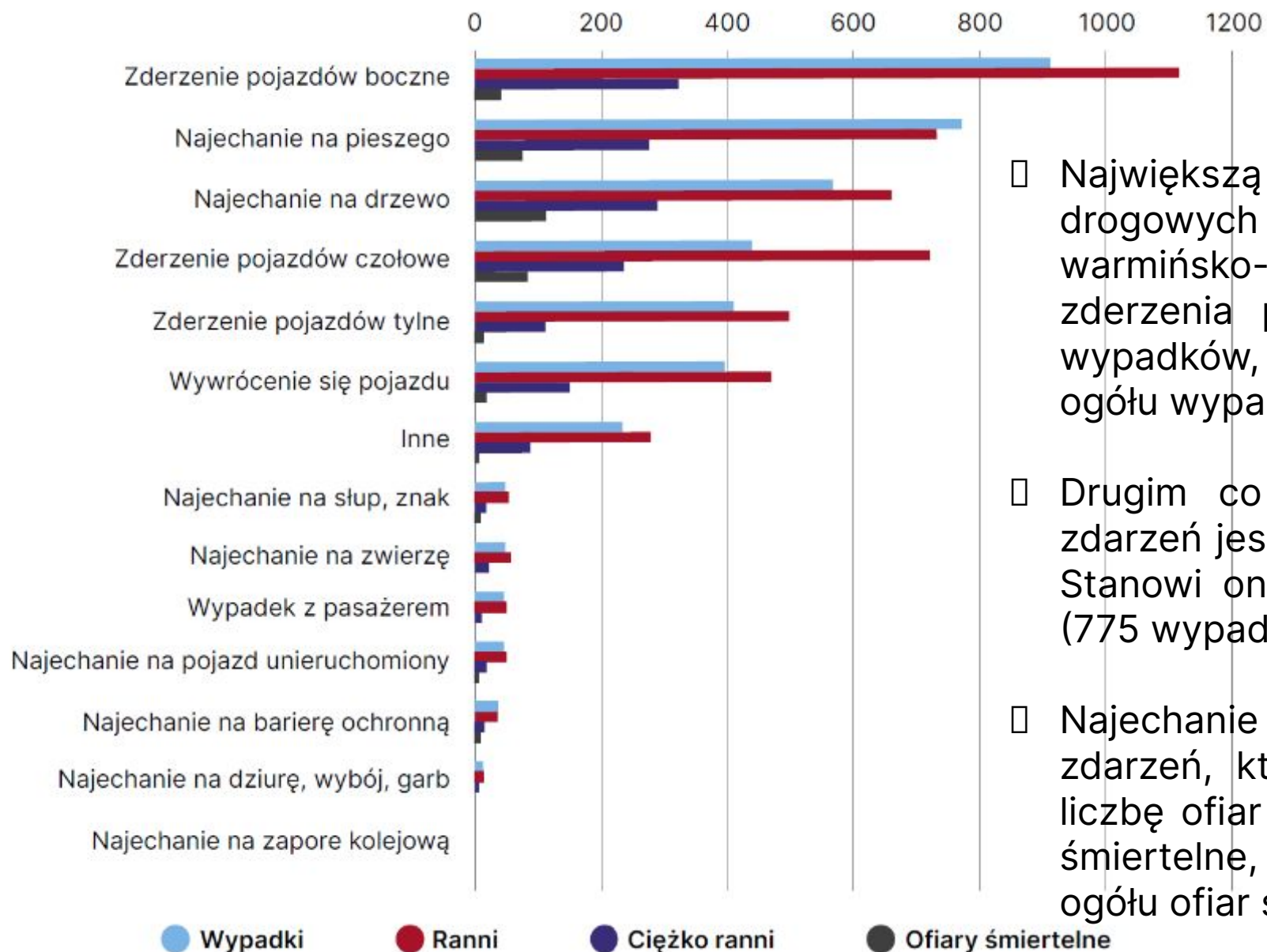
Łączy koszt zdarzeń drogowych w latach 2010-2020 w woj. warmińsko-mazurskim szacowany jest na

Trendy wskaźników demograficznych



Trendy wskaźników ciężkości wypadków



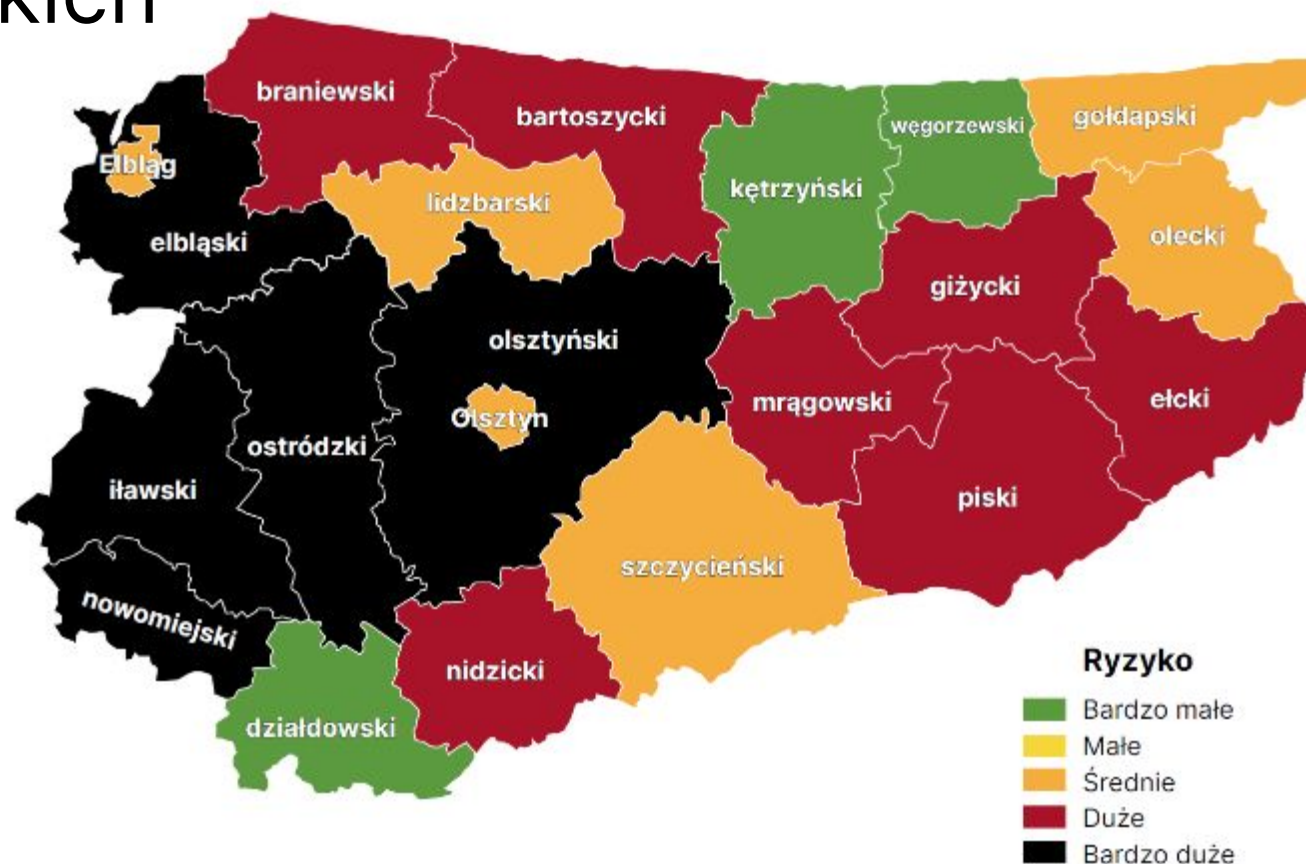


□ Największą liczbę wypadków drogowych w województwie warmińsko-mazurskim stanowią zderzenia pojazdów boczne – 911 wypadków, co stanowi prawie 23% ogółu wypadków.

□ Drugim co do wielkości rodzajem zdarzeń jest najechanie na pieszego. Stanowi ono ponad 19% wypadków (775 wypadków).

□ Najechanie na drzewo jest rodzajem zdarzeń, które generuje największą liczbę ofiar śmiertelnych – 111 ofiary śmiertelne, co stanowi ponad 30% ogółu ofiar śmiertelnych

Klasyfikacja powiatów i odcinków dróg krajowych i wojewódzkich

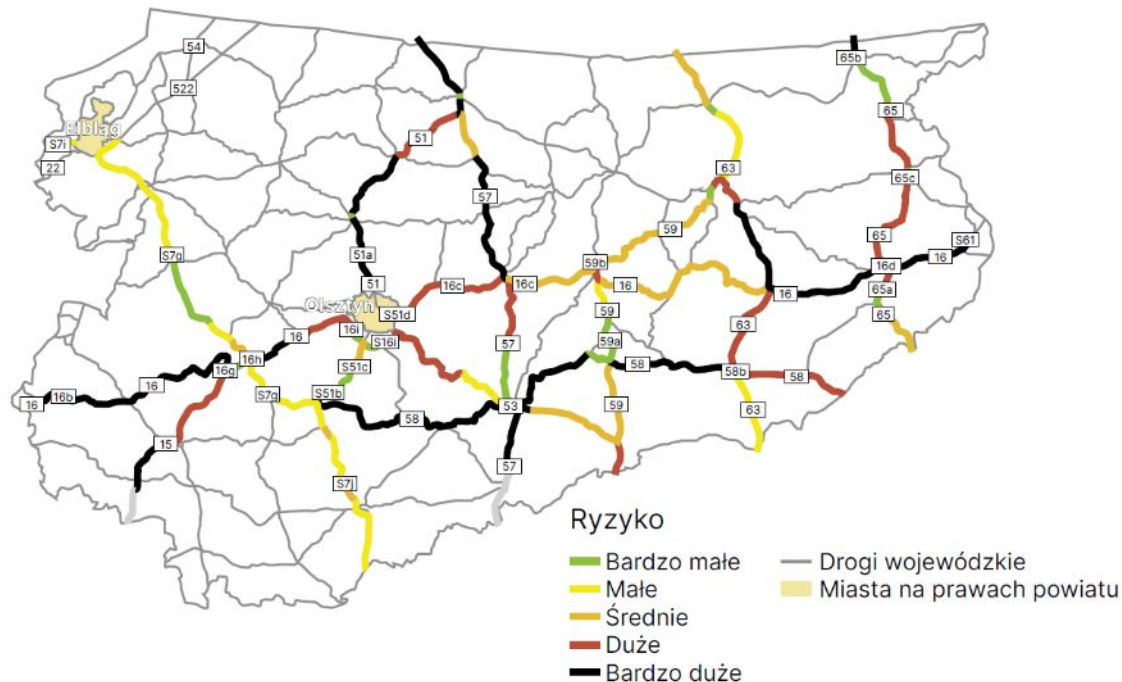


Według klasyfikacji względem wskaźnika demograficznego kosztów wypadków WDKW, pięć powiatów charakteryzuje się bardzo dużym ryzykiem wystąpienia wysokich kosztów wypadków, a siedem – dużym ryzykiem. Udział ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w tych 12 powiatach wynosi prawie 73% ogółu ofiar. Najwyższe poziomy ryzyka występują w powiatach: elbląskim, iławskim, nowomiejskim, olsztyńskim, ostródzkim.

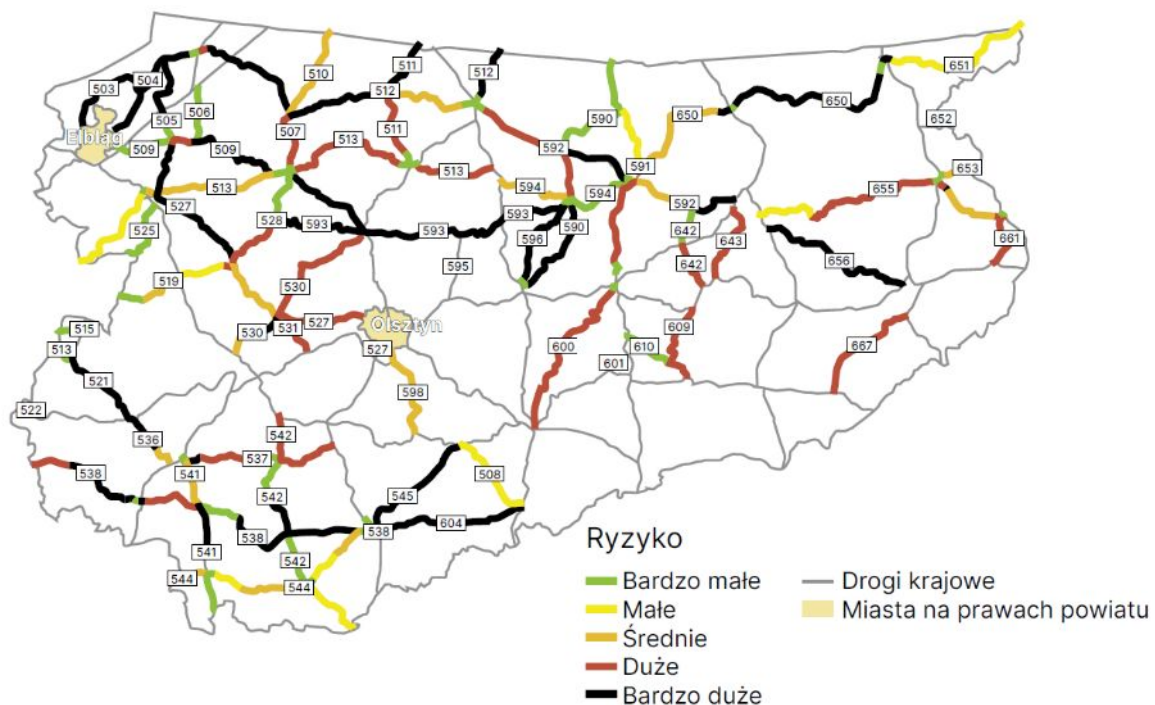
Powiat	Wypadki ogółem	Rodzaj zdarzenia			Okoliczności		Niechronieni uczestnicy						
		Czołowe	Boczne	Wypadnięcie	Nadmierna prędkość	Noc	Piesi	Rowerzyści	Motocykliści i motorowerzyści	Dzieci	Osoby starsze	Młodzi kierowcy	Kierowcy pod wpływem alkoholu
bartoszycki	■			■	■	■		■	■		■		
braniewski	■			■	■					■		■	■
działdowski													
elbląski	■	■		■	■	■	■		■	■	■	■	■
ełcki	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■
giżycki	■	■	■	■	■	■			■			■	
gołdapski			■	■	■	■				■			■
iławski	■	■	■	■	■			■	■	■	■	■	■
kętrzyński				■	■								■
lidzbarski		■		■	■						■	■	
m. Elbląg			■				■	■					
m. Olsztyn							■	■			■		
mrągowski	■	■		■	■				■	■	■		
nidzicki	■		■	■	■	■		■		■	■	■	■
nowomiejski	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
olecki				■	■	■			■				
olsztyński	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■
ostródzki	■	■		■	■	■	■		■	■	■	■	■
piski	■	■			■				■		■	■	■
szczycieński					■				■		■	■	■
węgorzewski				■	■								

■ ryzyko duże

■ ryzyko bardzo duże



Mapa ryzyka indywidualnego, wypadki ogółem, koncentracja kosztów wypadków na drogach krajowych w latach 2017–2019



Mapa ryzyka indywidualnego, wypadki ogółem, koncentracja kosztów wypadków na drogach wojewódzkich w latach 2017–2019

Diagnoza systemu BRD w woj. warmińsko-mazurskim

Analiza i ocena czynników wewnętrznych funkcjonowania systemu pozwala na zidentyfikowanie jego atutów i słabości. Do atutów zaliczyć należy przede wszystkim te elementy systemu bezpieczeństwa, które wyróżniają województwo warmińsko-mazurskie na tle innych województw w kraju.

Takim elementem jest aktywna działalność Sekretariatu Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie.

Do słabości należą wybrane elementy systemu BRD związane z organizacją, nadzorem, edukacją, ratownictwem i infrastrukturą drogową.

Strategia rozwoju ZDW w Olsztynie na lata 2023-2030

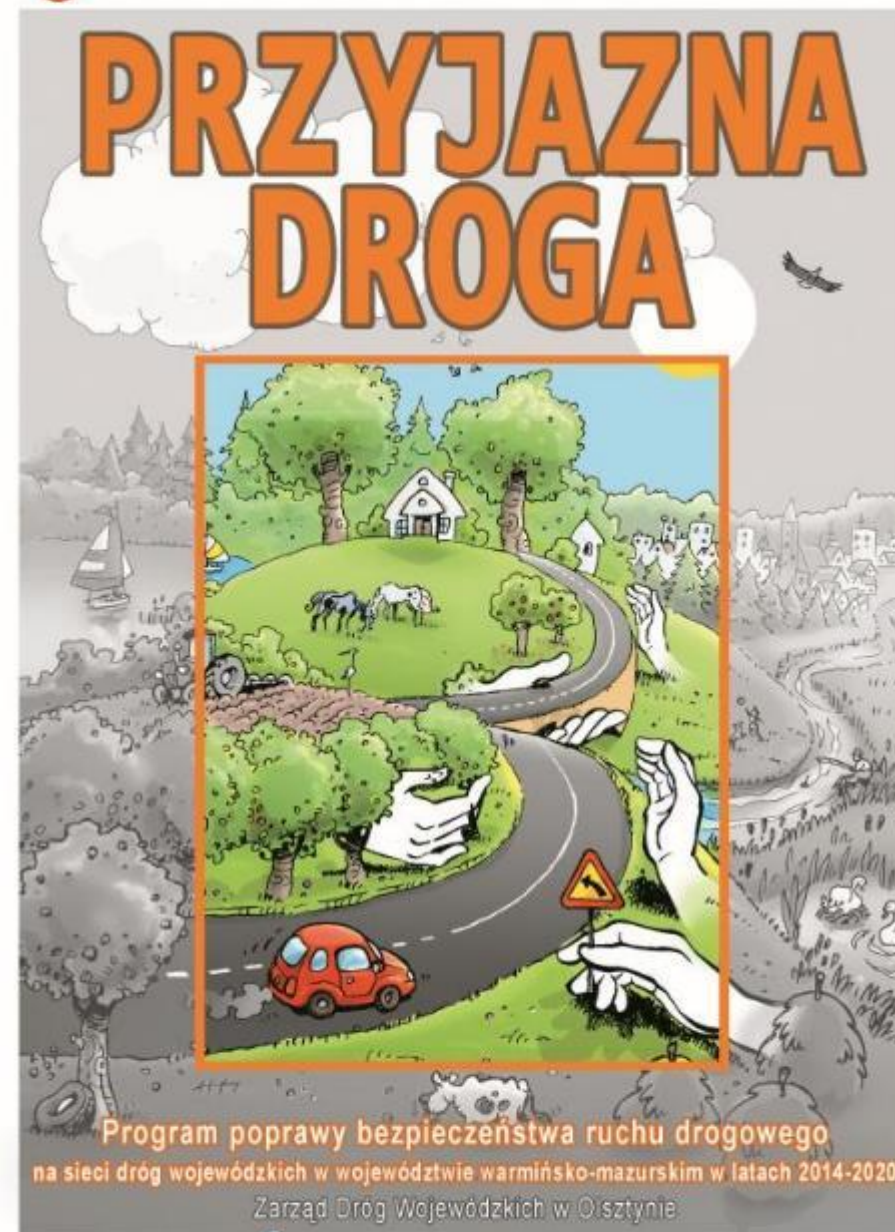
- opracowana w październiku 2022,
- kontynuacja poprzedniej Strategii z lat 2015-2022,
- wykorzystuje doświadczenia z lat ubiegłych,
- określa główne cele ZDW i metody realizacji.



**Strategia Rozwoju
Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Olsztynie
na lata 2023-2030**

Cele Strategii

1. Przywrócenie pełnej przejezdności dróg
- 2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu (Przyjazna Droga).**
3. Nowoczesne zarządzanie.
4. Budowa alternatywnego układu transportowego (UTO).

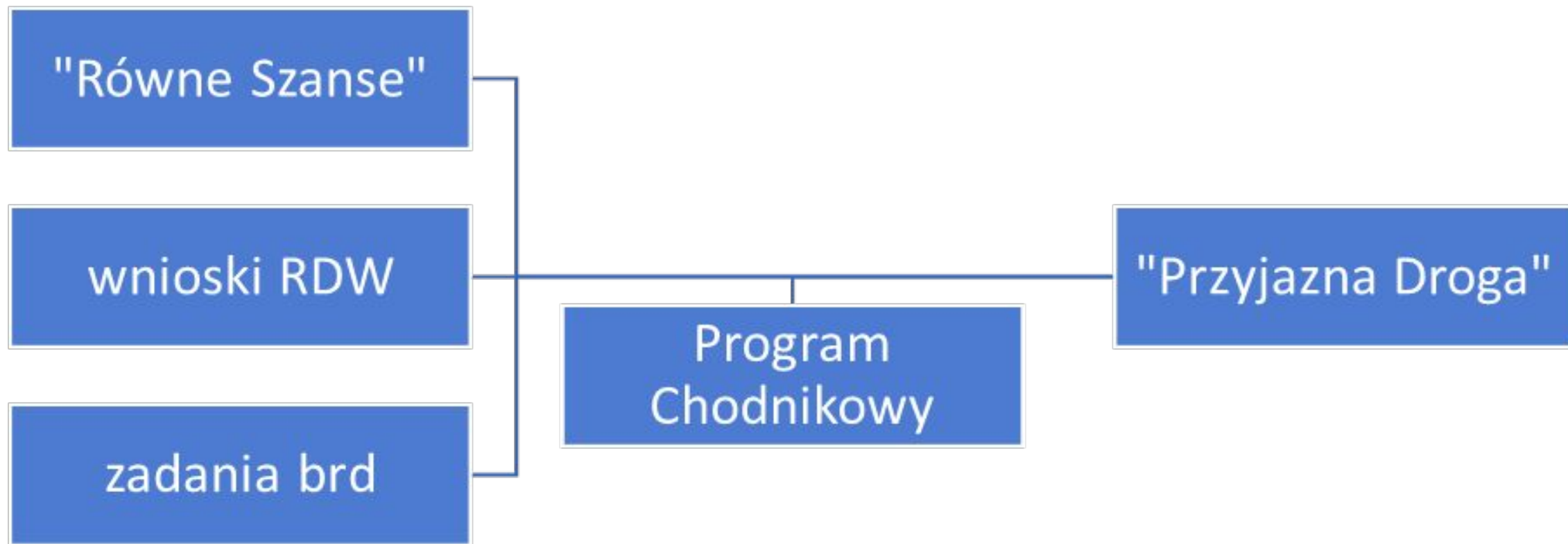


Poprawa bezpieczeństwa ruchu – działania:

1. Program Równe Szanse.
2. Program Chodnikowy.
3. Zielona Droga.
4. Program budowy stanowisk do ważenia.
5. Audyt brd.

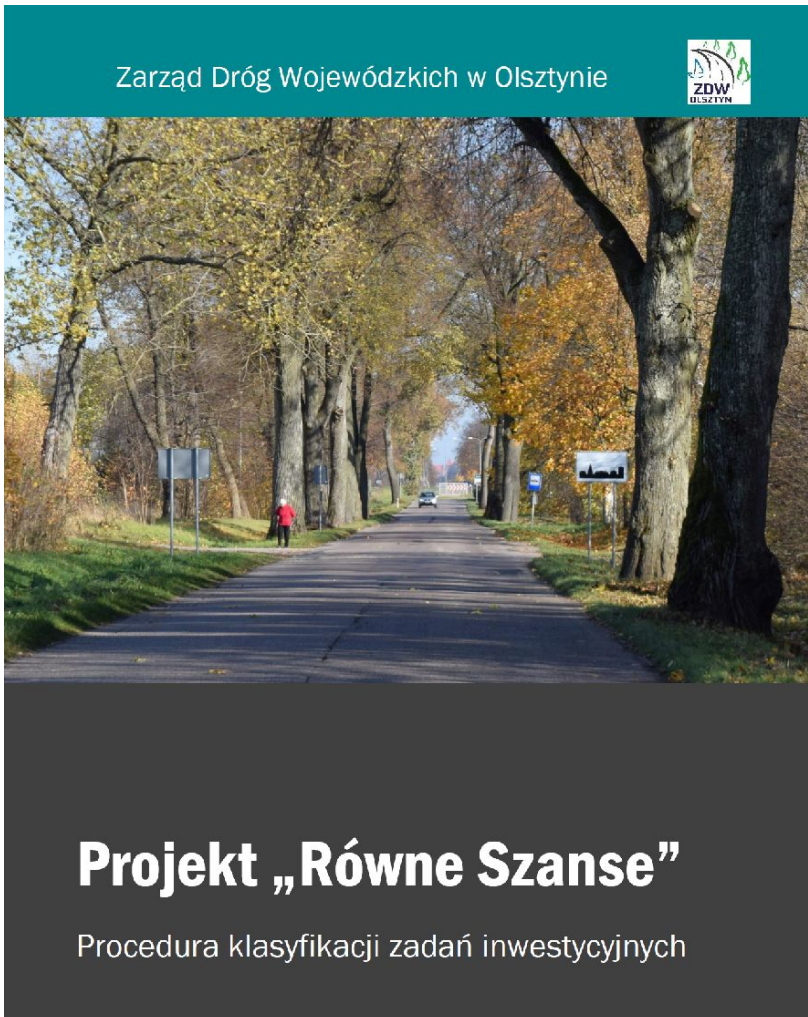


Schemat działania „Przyjaznej Drogi”

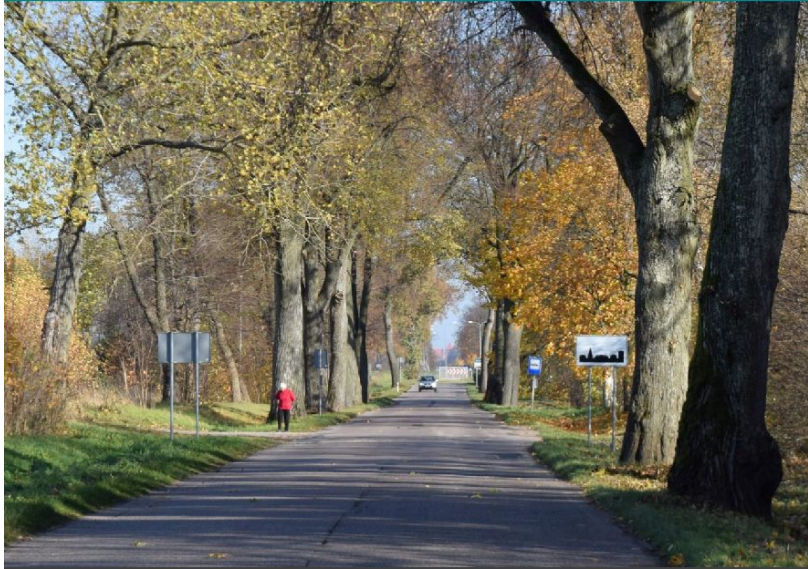



Równe Szanse – kryteria kwalifikacji

- I. Natężenie ruchu.
- II. Czynniki demograficzny.
- III. Czynniki ekonomiczny.
- IV. Stopień ryzyka.
- V. Dokumentacja projektowa.
- VI. Stan techniczny nawierzchni (*opcjonalnie*).



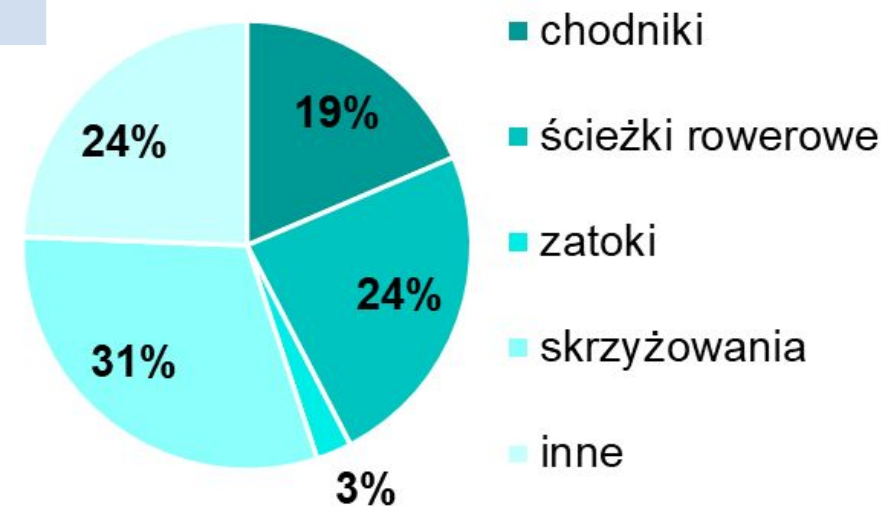
Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie



Projekt „Równe Szanse”
Procedura klasyfikacji zadań inwestycyjnych

Równe Szanse – asortyment zadań

asortyment	zadania	koszt w mln zł
chodniki	34	21,0
ścieżki rowerowe	13	26,9
zatoki przystankowe	8	2,9
skrzyżowania	32	34,7
inne	14	27,6

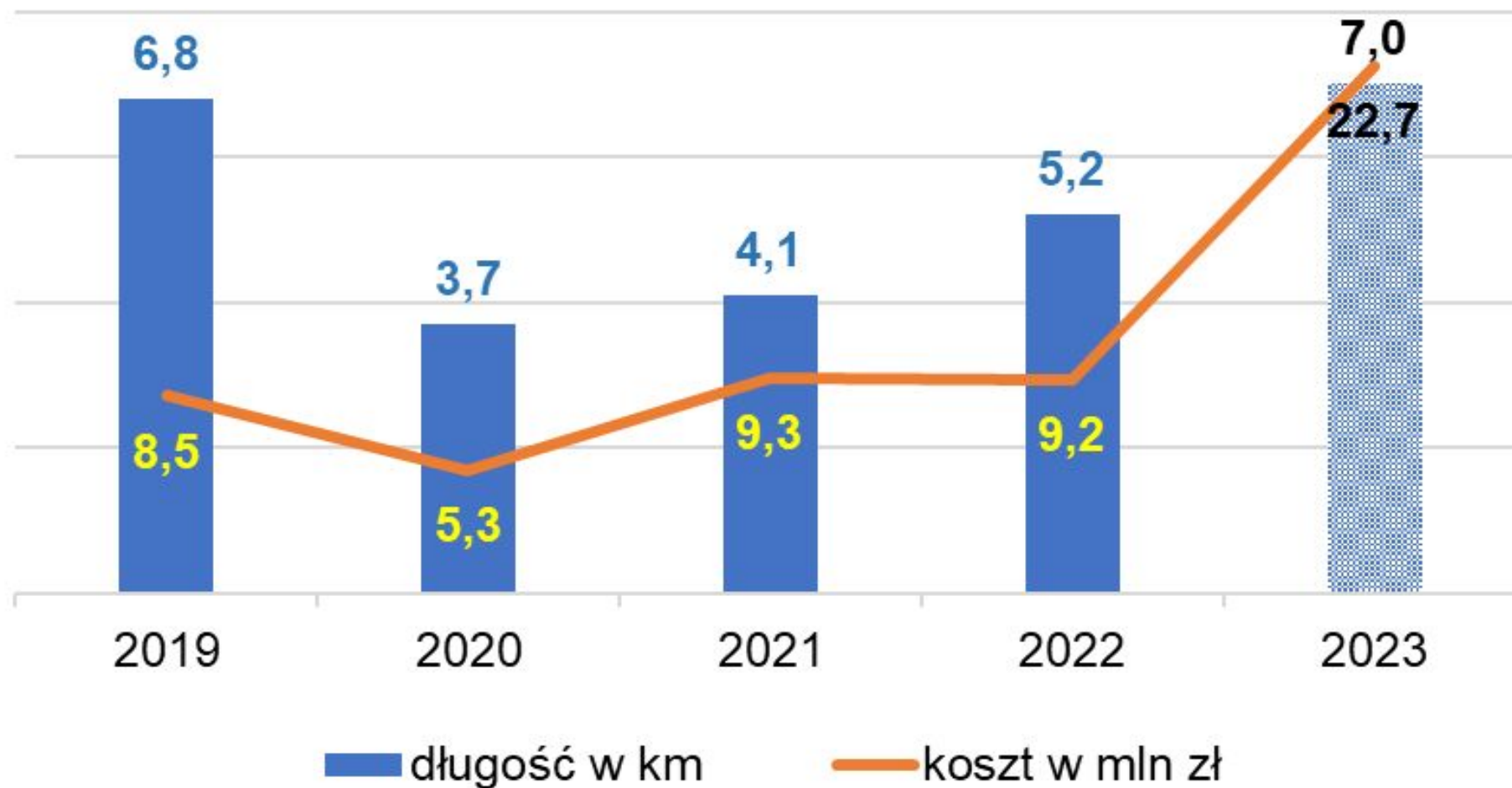


Program Chodnikowy

- opracowany w lutym 2019,
- program skierowany do JST,
- 25% odcinków dróg na terenie miejscowości, 10% wyposażonych w chodniki,
- najechanie na pieszego drugą grupą wypadków,
- wstępnie 493 pozycje, ok. 307 km.



Realizacja Programu Chodnikowego

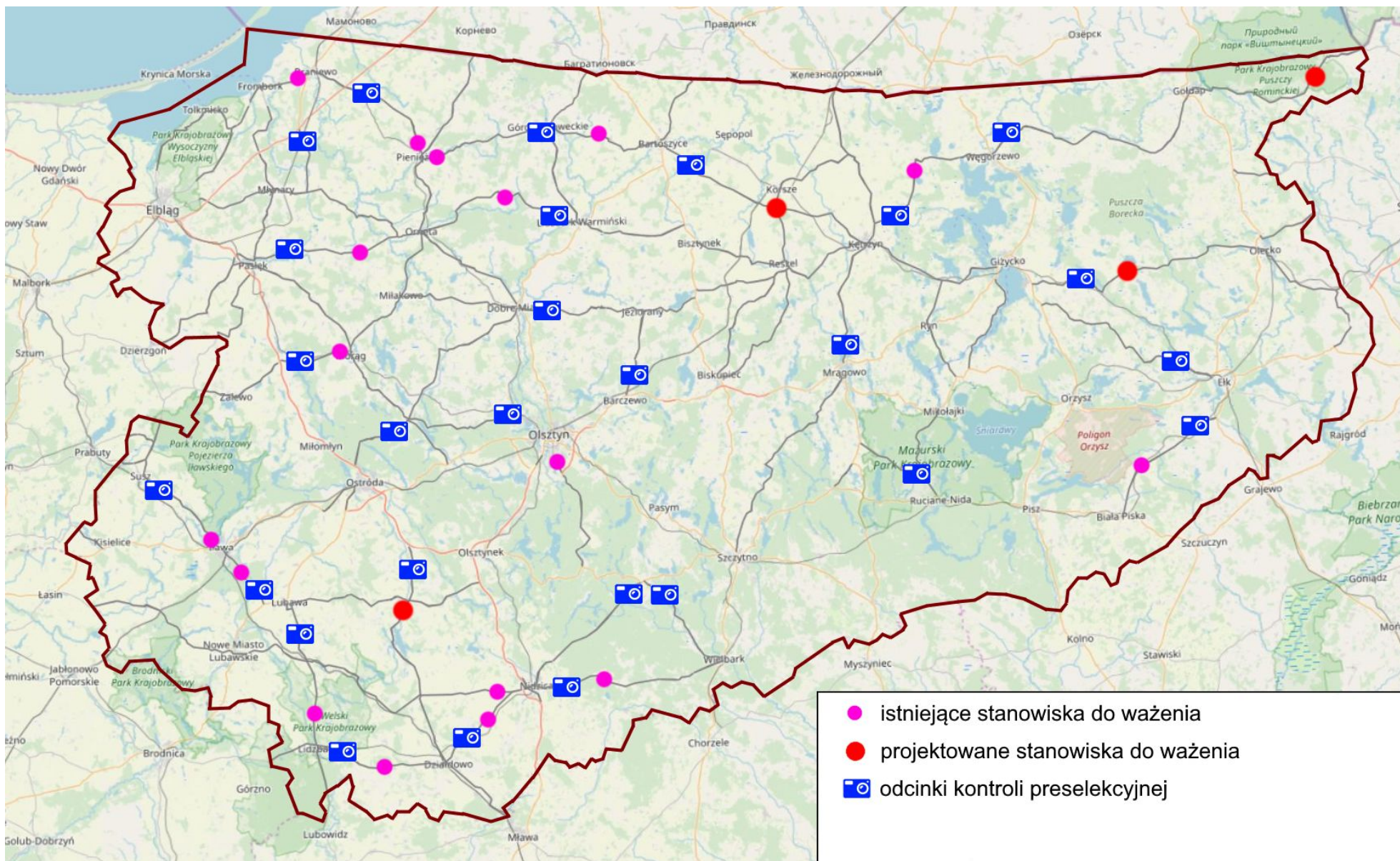


Program Zielona Droga



- plan 150 drzew rocznie (bez nasadzeń kompensacyjnych),
- realizowany siłami własnymi ZDW,
- poza odcinkami leśnymi w miejscach bezkolizyjnych,
- pielęgnacja nowych i starych drzew.



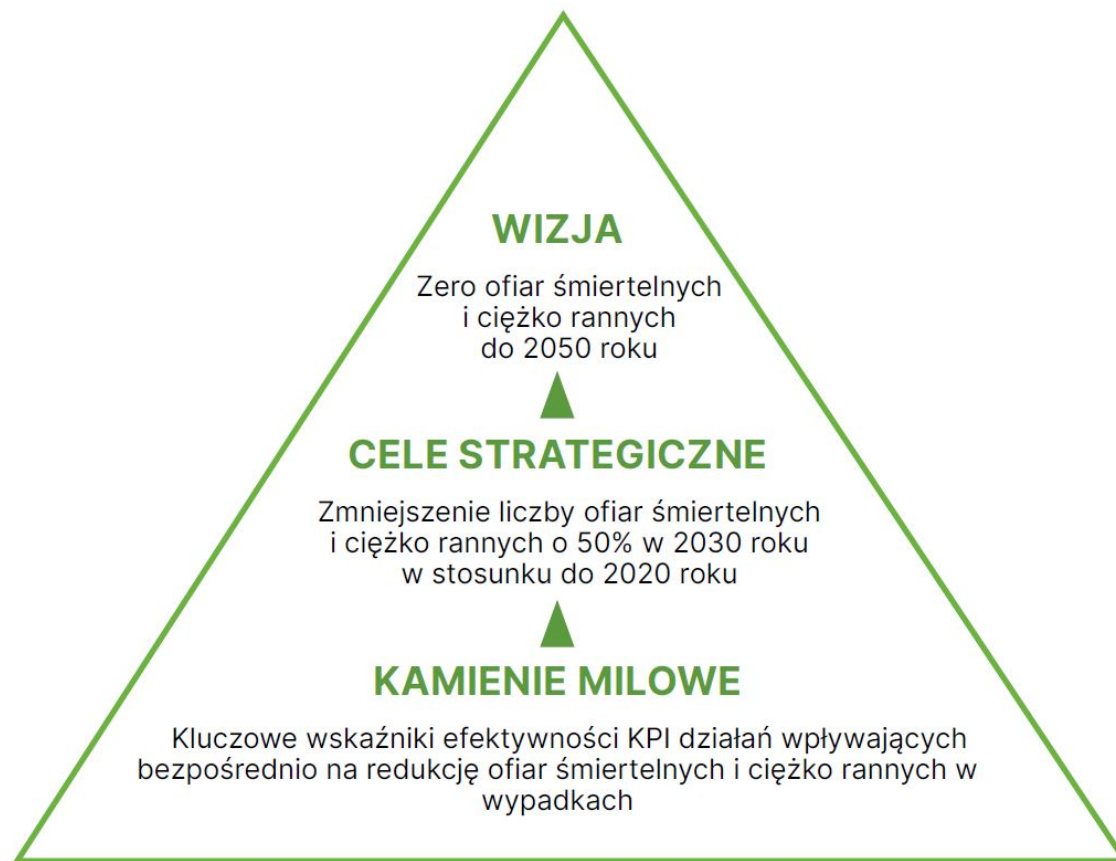
Budowa stanowisk kontroli i nadzoru



Audyt brd przejść dla pieszych

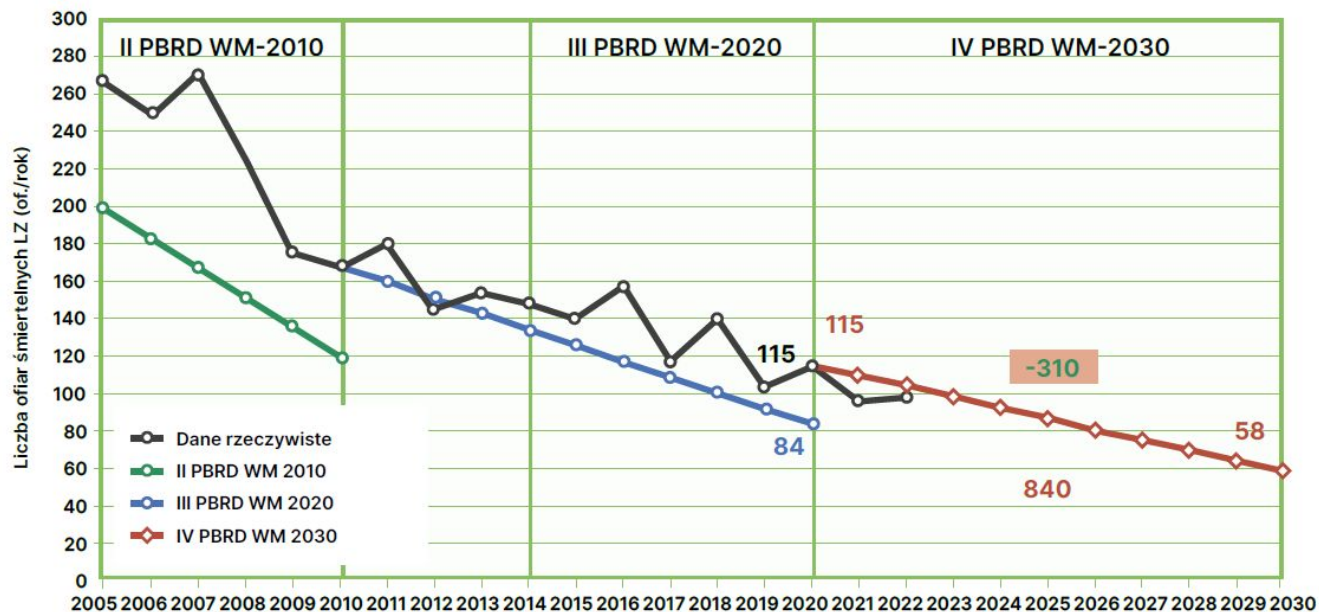
- zinwentaryzowano **94%** dróg wojewódzkich,
- **1340** przejść dla pieszych, szacowana ponad 1400,
- **90%** w obszarach zabudowanych,
- **30%** poza skrzyżowaniami,
- **27%** wyposażonych w wyspę azylu,
- **8%** ze znakiem T-27 
- dla **2%** (27 przejść) prędkość dopuszczalna 

Strategia Programu



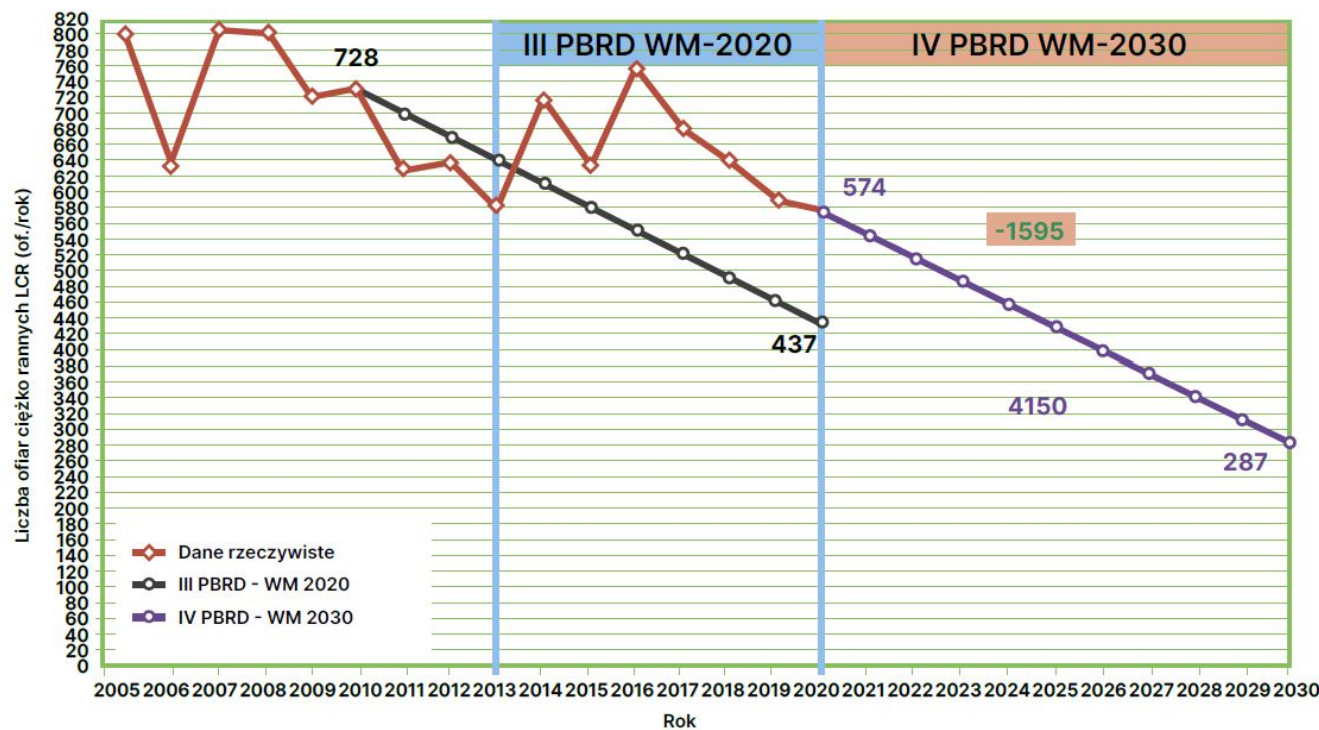
Głównym celem IV Programu BRD WM 2030 powinno być zmniejszenie:

- Liczby ofiar śmiertelnych do nie więcej niż 58 osób w roku 2030
- Liczby ofiar ciężko rannych do nie więcej niż 287 osób w roku 2030



Barometr realizacji IV Programu BRD w Województwie Warmińsko-Mazurskim

□ Ofiary śmiertelne



□ Ofiary ciężko ranne

Schemat struktury filarów, priorytetów i działań w Programie

Filar (obszary interwencji)		Priorytety i kierunki działań	Działania				
			System	Inżynieria	Nadzór	Edukacja	Ratownictwo
A.	Zarządzanie brd	1. 2.	Działania zmierzające do realizacji poszczególnych priorytetów				
B.	Bezpieczny człowiek	1. 2. 3.					
C.	Bezpieczna droga	1. 2.					
D.	Bezpieczna prędkość	1. 2.					
E.	Bezpieczny pojazd	1. 2.					
F.	Ratownictwo i opieka powypadkowa	1. 2.					

Kierunki działań w Strategii	Prognoza zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych	Prognoza zmniejszenia liczby ofiar ciężko rannych	Koszt wdrożonych działań [mln zł]
Zarządzanie brd	Wartości trudne do oszacowania		10
Bezpieczny człowiek	50	257	140
Bezpieczna droga	100	515	820
Bezpieczna prędkość	70	360	40
Bezpieczny pojazd	30	154	30
Ratownictwo i opieka powypadkowa	60	309	60
Suma	310	1595	1100

Zestawienie kosztów wdrożenia Strategii oraz oczekiwanych efektów realizacji poszczególnych celów brd

Kierunki działań w Strategii	Koszt wdrożonych działań [mln zł]	Oszczędności kosztów wypadków [mln zł]	Wskaźnik efektywności [oszczędności / nakłady]
Zarządzanie brd	10	Działania niezbędne dla skuteczności wdrożenia strategii	
Bezpieczny człowiek	140	1100	7,9
Bezpieczna droga	820	2200	2,7
Bezpieczna prędkość	40	1600	40,0
Bezpieczny pojazd	30	700	23,3
Ratownictwo i opieka powypadkowa	60	1400	23,3
Suma	1100	7000	6,3

Wskaźniki efektywności dla poszczególnych kierunków działań w ramach Strategii

Podsumowanie

30 lat temu, rozpoczynając prace nad bezpieczeństwem drogowym, od najbezpieczniejszych województw w kraju województwo warmińsko-mazurskie dzielił poważny dystans (ponad dwukrotnie większa wartość wskaźnika liczby ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców).

Analogicznie, nasz kraj dzielił wówczas ogromny dystans od najbardziej zaawansowanych pod względem bezpieczeństwa państw Unii Europejskiej. Od tego czasu liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła w Polsce ponad trzykrotnie, w województwie warmińsko-mazurskim 3,5 krotnie.

Dynamika tych zmian nie jest jednak wystarczająca i jeśli nie zwiększymy tempa, problem niebezpieczeństwa ruchu drogowego jeszcze na długie lata pozostanie jednym z kluczowych wyzwań dla zdrowia publicznego, a dystans do stale poprawiających stan bezpieczeństwa państw Unii Europejskiej utrwali się.

W tym kontekście regionalny, ambitny Program bezpieczeństwa ruchu na drogach Warmii i Mazur jest ważnym kamieniem milowym w drodze do poprawy jakości życia w regionie.



DZIĘKUJEMY
ZA
UWAGĘ