

ZACHODNIOPOMORSKI PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

2023-2030



Zachodniopomorska
Wojewódzka Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO



SPIS TERŃCI

01/	Słownik pojęć	3
02/	Wstęp	4
03/	Ocena realizacji Zachodniopomorskiego Programu BRD 2016-2020	7
04/	Dane wejściowe	9
05/	Wybrane wskaźniki zagrożenia	23
06/	Cele Programu	37
07/	Struktura Programu	39
08/	Materiały źródłowe	51

Wypadek drogowy

zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą ofiary w ludziach (osoba zabita lub ranna), 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 miejscu wypadku lub w ciągu 30 dni od dnia wypadku na skutek doznanych obrażeń ciała.

Ofiara lekko ranna

osoba, która poniosła uszczerbek na zdrowiu inny niż określony w definicji „osoba ciężko ranna”, naruszający czynności narządu ciała lub rozstrój na okres trwający nie dłużej niż 7 dni, stwierdzony przez lekarza.

Ofiara ciężko ranna

osoba, która 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

stosunek liczby wypadków/ofiar śmiertelnych na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą wskaźnika demograficznego jest liczba wypadków/ofiar śmiertelnych na 10 tys. mieszkańców.

Ciężkość wypadków

stosunek liczby ofiar śmiertelnych do liczby wypadków, w których te 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.

Na całym świecie co roku w wyniku wypadków drogowych ginie ponad 1,3 miliona osób, a około 50 milionów osób jest rannych. Wypadki drogowe pozostają główną przyczyną zgonów na całym świecie, mimo że każdej z tych ofiar można zapobiec. Doświadczenia państw o najwyższym poziomie bezpieczeństwa drogowego wskazują, iż możliwe jest znaczne zmniejszenie liczby zdarzeń, a w szczególności najcięższych ich skutków. Taka sytuacja jest potwierdzeniem podstawowych założeń Wizji Zero, filozofii zakładającej, iż w perspektywie długofalowej nikt nie powinien ponosić ciężkich obrażeń, ani ginąć w wypadkach drogowych. Warunkiem przyjęcia takiego podejścia jest jednak całkowita zmiana optyki postrzegania problemu zagrożeń w ruchu drogowym. Aby zrealizować tę wizję, należy konsekwentnie prowadzić działania w ramach Bezpiecznego Systemu na poziomach zarówno krajowych, jak i wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

Globalny Plan Dekady Działań na rzecz bezpieczeństwa drogowego na lata 2021-2030, przedstawiony przez Światową Organizację Zdrowia oraz Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 wskazują sprawdzone obszary dając ramy działań potrzebne krajom i regionom do osiągnięcia celu poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Nowoczesne, systemowe podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego za kluczowe uznaje dwa założenia. Po pierwsze - człowiek jest istotą omylną i popełnia błędy, a po drugie - wytrzymałość człowieka na energię powstającą podczas wypadku jest ograniczona i to właśnie te ograniczenia powinny być podstawowym kryterium projektowania systemu oraz wyznacznikiem dla działań prewencyjnych. W nawiązaniu do filozofii Wizji Zero zarządzający systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego, świadomi ludzkich ograniczeń, w tym biomechanicznych oraz skłonności 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 wprowadzenie rozwiązań kompromisowych powinna spoczywać na zarządzających systemem.

W Polsce wciąż rozwija się infrastruktura drogowa, jak i zwiększa się liczba pojazdów i uczestników ruchu drogowego. To stawia wyzwania dla prowadzenia kompleksowych działań w celu zmniejszania liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar.

Najpopularniejszą gałęzią transportową w Polsce jest transport drogowy. Ze względu na korzystne położenie geograficzne oraz dużą powierzchnię magazynową po drogach naszego kraju porusza się wiele pojazdów ciężarowych realizujących przewozy krajowe i tranzytowe. Oprócz wykorzystania środków transportu drogowego w celach przewozu ładunków lub pasażerów, olbrzymią grupę stanowią posiadacze pojazdów prywatnych. Taka sytuacja sprawia, iż natężenie ruchu drogowego w Polsce jest wysokie. W ostatniej dekadzie pomimo dużych nakładów na infrastrukturę drogową mających na celu usprawnienie ruchu

drogowego, Polska nadal plasuje się na jednym z ostatnich miejsc w wielu europejskich klasyfikacjach pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Duża liczba zdarzeń drogowych zmniejsza atrakcyjność turystyczną Polski oraz generuje olbrzymie koszty – materialne, zdrowotne i społeczne.

Proces powstawania Programu przedstawia poniższy schemat:

UWARUNKOWANIA MIĘDZYNARODOWE

Rekomendacje ONZ dla strategii narodowych na lata 2021-2030

Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Unii Europejskiej na lata 2021-2030 – kolejne kroki w kierunku realizacji Wizji Zero

UWARUNKOWANIA KRAJOWE

**Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020
/z perspektywą do 2030/**

**Strategia Sprawne Państwo 2020
oraz Strategia Sprawne i Nowoczesne Państwo 2030**

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

UWARUNKOWANIA REGIONALNE

Zachodniopomorska Wizja ZERO

**Strategia Rozwoju
Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030**

Niniejszy Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2023-2030 został przygotowany w oparciu o doświadczenia dotychczasowych programów prewencyjnych, z uwzględnieniem najskuteczniejszych rozwiązań, w oparciu o jasno zdefiniowaną wizję oraz zasady realizacji w województwie.

Dotychczasowe podejście systemowe w regionie i znaczna poprawa bezpieczeństwa na zachodniopomorskich drogach nie może być jednak satysfakcjonująca. Należy zintensyfikować działania na rzecz ochrony zdrowia i życia tak, aby zrealizować Wizję Zero, zakładającą, że do 2050 roku zostaną całkowicie wyeliminowane ofiary śmiertelne.

Celem pośrednim dla Województwa Zachodniopomorskiego jest:

- obniżenie o min. 50% liczby ofiar śmiertelnych tj. nie więcej niż 51 do roku 2030*,
- obniżenie o min. 40% liczby ciężko rannych tj. nie więcej niż 287 ciężko rannych do roku 2030*.

**przy danych wejściowych dla roku 2020.*

Zachodniopomorskie jest w stanie sprostać temu bardzo ambitnemu, ale zarazem możliwemu do osiągnięcia celowi pod warunkiem jeszcze intensywniejszych działań, determinacji i dalszej woli współpracy pomiędzy wszystkimi instytucjami oraz interesariuszami w regionie. Łączy nas jeden wspólny priorytet: zdrowie i życie mieszkańców naszego regionu, wszystkich uczestników ruchu drogowego.

03

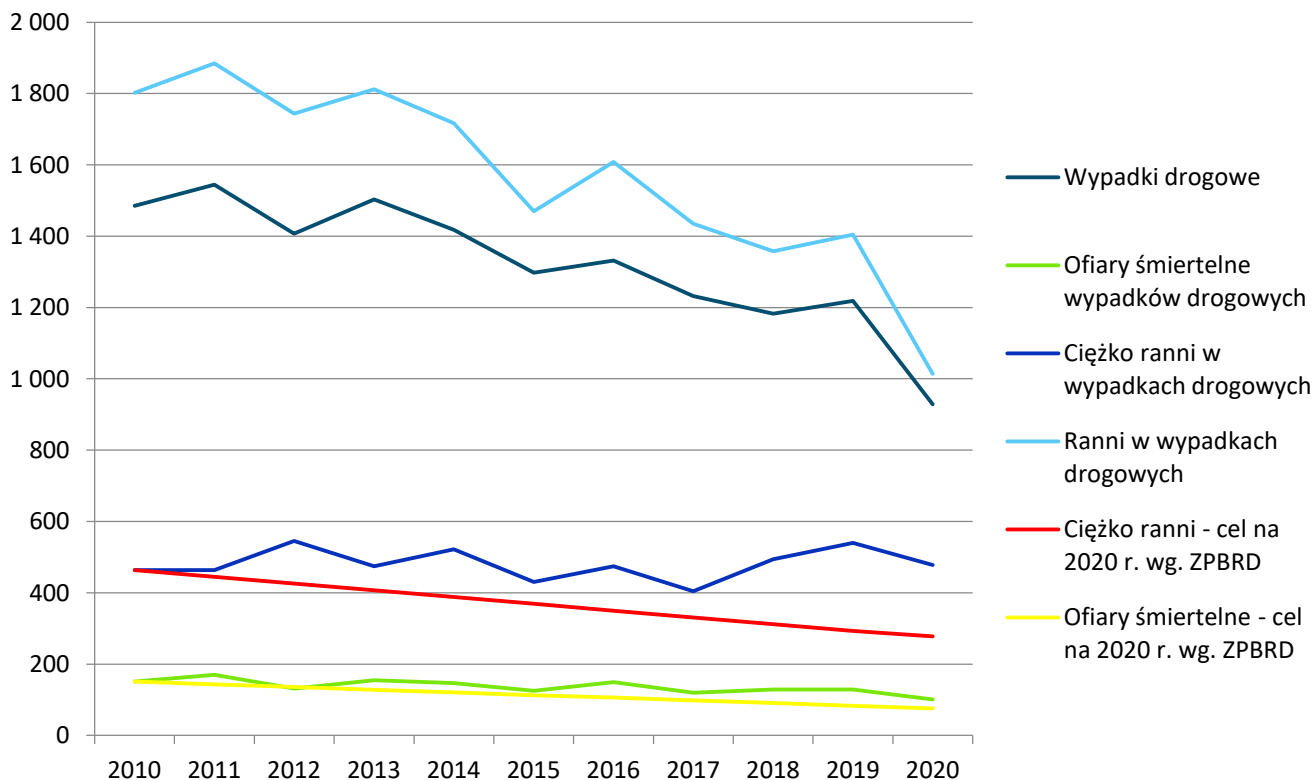
OCENA REALIZACJI ZACHODNIOPOMORSKIEGO PROGRAMU BRD 2016-2020

Cele główne Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Programu BRD 2016-2020 obejmowały:

✓ zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 50% w stosunku do roku 2010, czyli nie więcej niż 76 ofiar śmiertelnych w 2020 roku

✓ zmniejszenie liczby ciężko rannych o 40% w stosunku do roku 2010, czyli nie więcej niż 278 liczby ciężko rannych w 2020 roku

Ocenę realizacji Zachodniopomorskiego Programu BRD 2016-2020 przedstawiono na poniższym wykresie.



Wykres 1. Cele zachodniopomorskiej wojewódzkiej strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2020 r. (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK)

Powyższe dane świadczą o pozytywnym trendzie w odniesieniu do liczby najczęściej poszkodowanych ofiar wypadków drogowych w województwie. Mając jednak na względzie podstawowe założenia Zachodniopomorskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2016-2020 należy stwierdzić, że odnotowany w 2020 roku poziom redukcji ofiar śmiertelnych i ciężko rannych nie osiągnął wartości zakładanych w dokumencie, to jest zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych o 50% oraz liczby ofiar ciężko rannych o 40% w stosunku do roku 2010, nawet przy znacznej poprawie wskaźników bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na wykresie porównującym założenia do rzeczywistych wartości wyraźnie widać nieprzystawanie wartości zakładanych do ich realizacji, szczególnie w przypadku liczby ofiar ciężko rannych. W przypadku ofiar śmiertelnych odchylenia są znacznie mniejsze.

Ostateczne ukształtowanie się podstawowych wskaźników powodzenia realizacji Zachodniopomorskiego Programu BRD 2016-2020 prezentuje poniższa tabela:

	Rzeczywista liczba osób – 2010 r.	Cele na 2020 r. wg ZPBRD	Rzeczywista liczba osób – 2020 r.	Zmiana rzeczywista w latach 2010-2020	Różnica między celem na 2020 r. wg ZPBRD a rzeczywistą liczbą osób
ofiary śmiertelne	151	76	101	-50 -33,1%	+25 +32,9%
ciężko ranni	464	278	478	+14 +3,0%	+200 +71,9%

Tabela 1. Dane o zdarzeniach drogowych w województwie zachodniopomorskim w 2010 r. i 2020 r., a realizacja celów na rok 2020 wg ZPBRD (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).

Analizując dane można zauważyć, że w 2020 roku żaden cel główny, czyli nie więcej niż 76 ofiar śmiertelnych oraz 278 liczby ciężko rannych, nie został osiągnięty. Wprawdzie liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 33,1%, ale jednocześnie nieznacznie wzrosła liczba ciężko rannych w wypadkach na zachodniopomorskich drogach - o 3%. Oba wyniki były wyższe niż zakładano w omawianym dokumencie programowym – odpowiednio o 32,9% i 71,9%.

Województwo zachodniopomorskie od 1 stycznia 1999 roku jest jedną z szesnastu wojewódzkich jednostek administracyjnego podziału kraju. Położone jest w północno-zachodniej części Polski i obejmuje swym zasięgiem 113 gmin i 21 powiatów, w tym 3 grodzkie (miasta na prawach powiatu) i 18 ziemskich. Jest to piąty co do wielkości region Polski, zajmujący ponad 7% powierzchni (22 907, 43 km²) i skupiającym niemal 4,5% populacji kraju (1 640 622 mieszkańców). Jedenaste województwo pod względem liczby mieszkańców, którzy w większości zamieszkują w miastach (wysoki odsetek 70% mieszkańców miast sytuuje zachodniopomorskie na trzecim miejscu pod względem zurbanizowania).



Rysunek 1. Mapa Województwa Zachodniopomorskiego (źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego).

22 907, 43 km²
POWIERZCHNIA

1 640 622
LUDNOŚĆ

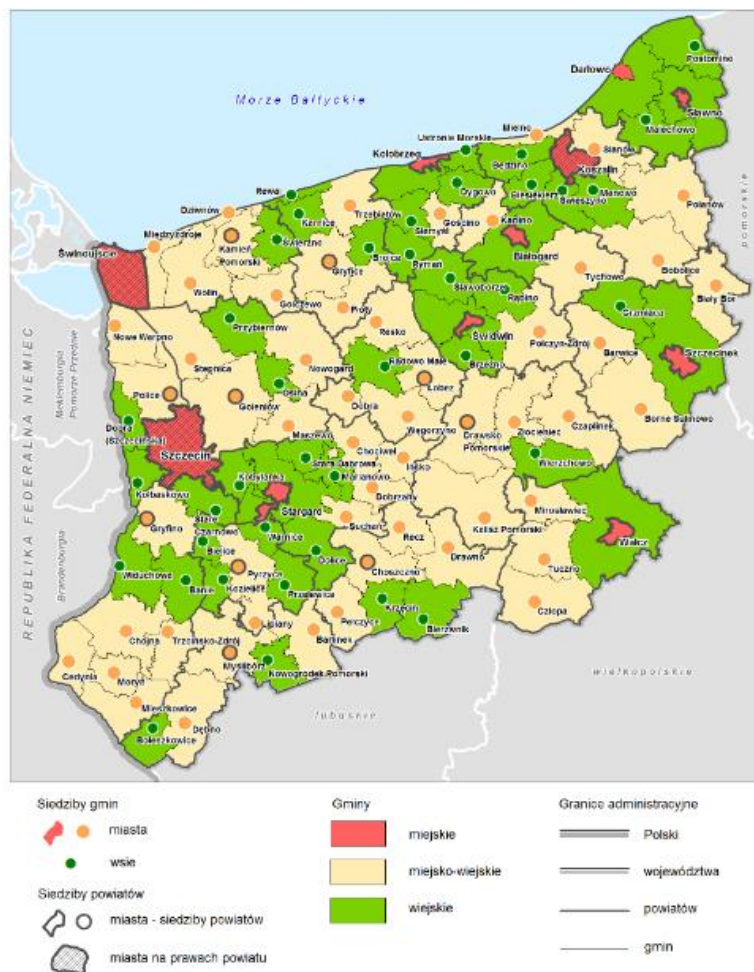


5. REGION KRAJU

Od zachodu graniczy z Niemcami, od północy - przez Morze Bałtyckie - ze Szwecją i Danią, od wschodu z województwem pomorskim i od południa z województwami lubuskim i wielkopolskim. Region zlokalizowany jest na skrzyżowaniu międzynarodowych szlaków komunikacyjnych, z bezpośrednim dostępem do europejskiego systemu autostrad. Stolicą województwa jest Szczecin.

Podział administracyjny województwa zachodniopomorskie przedstawia się następująco:

- 18 powiaty
- 3 miasta na prawach powiatu
- 11 gminy miejskie
- 47 gminy wiejskie
- 55 gminy miejsko-wiejskie
- 66 miasta
- 301 miejscowości wiejskie
- 174 sołectwa



Rysunek 2. Mapa Województwa Zachodniopomorskiego (źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego).

LUDNOŚĆ					
województwo zachodniopomorskie	2010	2015	2020	2021	2022
O G Ó Ł E M	1 723 741	1 710 482	1 661 073	1 650 021	1 640 622
na 1 km ²	75	75	73	72	72
Miasta	1 188 637	1 172 757	1 136 448	1 126 021	1 116 968
w % ogółu ludności	69	68,6	68,4	68,2	68,1
Wieś	535 104	537 725	524 625	524 000	523 654
w % ogółu ludności	31,0	31,4	31,6	31,8	31,9

Tabela 2. Ludność województwa zachodniopomorskiego w latach 2010-2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS).

Na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego w Tabeli nr 3 przedstawiono dane demograficzne w poszczególnych powiatach województwa zachodniopomorskiego.

	Ludność w osobach				
Powiat	2010	2015	2020	2021	2022
koszaliński (w tym M. Koszalin)	174 708	173 814	172 560	171 269	170 603
M. Szczecin	410 245	405 657	397 289	394 482	391 566
M. Świnoujście	41 475	41 152	40 326	39 834	39 368
białogardzki	49 469	48 448	45 695	45 181	44 771
choszczeński	50 620	49 474	45 758	45 248	44 818
drawski	58 987	58 062	54 915	54 426	53 960
goleniowski	81 736	82 355	82 059	81 782	81 486
gryficki	62 013	61 371	57 961	57 338	56 961
gryfiński	84 389	83 461	78 974	78 340	77 567
kamieński	48 560	47 494	45 185	44 795	44 449
kołobrzescki	79 362	79 516	77 880	77 407	77 087
łobeski	38 570	37 691	63 931	63 289	62 668
myśliborski	68 215	67 140	82 622	83 878	84 924
policki	71 135	76 247	37 520	37 131	36 785
pyrzycki	40 889	40 211	54 356	53 786	53 384
sławieński	58 152	57 188	119 256	119 190	119 190
stargardzki	120 988	120 422	74 464	73 761	73 308
szczecinecki	79 635	78 578	44 582	44 061	43 577
świdwiński	49 446	47 994	51 165	50 729	50 388
wałECKI	55 147	54 207	34 575	34 094	33 762
Razem	1 723 741	1 710 482	1 661 073	1 650 021	1 640 622

Tabela 3. Ludność w osobach na terenie województwa zachodniopomorskiego w latach 2010-2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS).

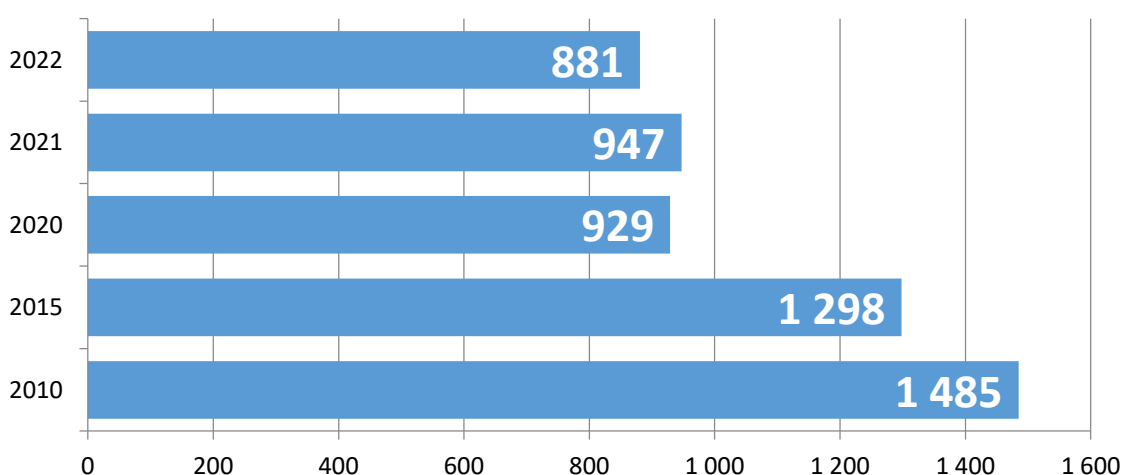
Poniższe opracowanie wykonano na podstawie danych o wypadkach drogowych, które wydarzyły się w latach 2010 – 2022 na terenie województwa zachodniopomorskiego, Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie oraz Komendy Głównej Policji (z bazy SEWIK) – Tabela nr 4.

	2010	2015	2020	2021	2022	Zmiana do 2021 r.	Zmiana do 2010 r.
wypadki drogowe	1 485	1 298	929	947	881	-66 -7%	-604 -40,7%
ranni	1 802	1 470	1 014	1 095	993	-102 -9,3%	-809 -44,9%
ciężko ranni	464	429	478	416	345	-71 -17,1%	-119 -25,6%
ofiary śmiertelne	151	125	101	95	75	-20 -21,1%	-76 -50,3%

Tabela 4. Dane o zdarzeniach drogowych w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).

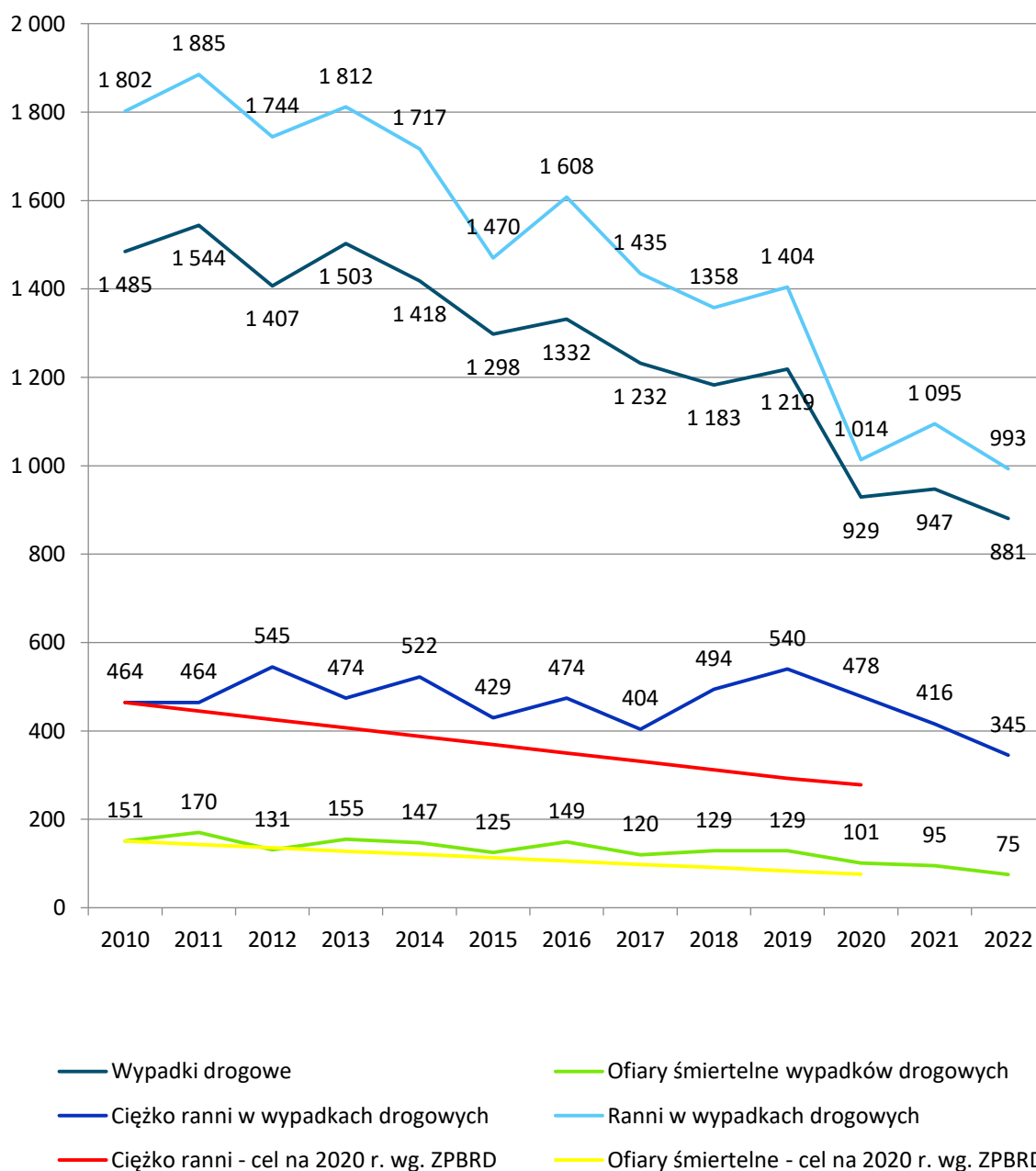
W latach 2010-2022 na drogach województwa zachodniopomorskiego doszło do ponad 16,3 tys. wypadków drogowych. W wypadkach śmierć poniosło 1 677 osób, a rannych zostało ponad 19,3 tys. osób (w tym ponad 6 tys. ciężko rannych). Porównując dane na temat wypadków drogowych w województwie w ostatniej nieco ponad dekadzie, w 2015 roku, w porównaniu do 2010 roku, można zauważyć znaczny spadek liczby wypadków drogowych o 12,6%, podobnie jak liczby ofiar o 18,4%, w tym śmiertelnych o 17,2% i ciężko rannych o 7,3%. W 2020 roku odnotowano większą niż w 2015 roku liczbę ciężko rannych o 11,2%, natomiast obserwuje się dalszy wyraźny spadek w liczbie wypadków drogowych o 28,4%, liczbie rannych o 31% i ofiar śmiertelnych o 19,2%.

Wypadki drogowe w województwie zachodniopomorskim



Wykres 2. Dane o wypadkach drogowych w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).

W 2022 roku na drogach województwa zachodniopomorskiego odnotowano 881 wypadków drogowych, w których 75 osób poniosło śmierć i 993 osoby zostały ranne, w tym 345 ciężko rannych. Analiza danych wskazuje, że w całorocznym bilansie liczba wypadków (o 7%), osób zabitych (o 21,1%) oraz osób rannych (o 9,3%), w tym ciężko rannych (o 17,1%) spadła w stosunku do 2021 roku. Porównując rok 2022 do roku 2010, można zauważyć znaczny spadek liczby wypadków drogowych o 40,7%, natomiast liczba ofiar śmiertelnych spadła aż o 50,3%. Oznacza to, że na drogach województwa zachodniopomorskiego w roku 2022 zginęło ponad 76 osób mniej niż w 2010 roku. – wykres nr 3.



Wykres 3. Dane o zdarzeniach drogowych w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).

W tabelach poniżej przedstawiono dane o zdarzeniach drogowych, które wydarzyły się w latach 2010 – 2022 na terenie województwa zachodniopomorskiego, z rozbiciem na poszczególne powiaty.

Powiat	Wypadki drogowe					
	2010	2015	2020	2021	2022	Zmiana do 2010 r.
koszaliński (w tym M. Koszalin)	100	65	53	46	47	-53,0%
M. Szczecin	617	556	301	343	344	-44,2%
M. Świnoujście	24	49	27	24	19	-20,8%
białogardzki	23	23	10	19	13	-43,5%
choszczeński	37	21	22	36	19	-48,6%
drawski	38	34	33	26	32	-15,8%
goleniowski	66	60	42	51	37	-43,9%
gryficki	41	25	25	15	15	-63,4%
gryfiński	48	37	61	63	65	+35,4%
kamieński	49	36	32	23	35	-28,6%
kołobrzeski	93	108	52	45	46	-50,5%
łobeski	20	28	21	18	25	+25,0%
myśliborski	55	57	38	36	29	-47,3%
policki	29	28	35	29	32	+10,3%
pyrzycki	15	15	12	11	12	-20,0%
stawieński	45	24	19	26	29	-35,6%
stargardzki	55	36	31	53	30	-45,5%
szczecinecki	43	32	44	37	22	-48,8%
świdwiński	27	20	26	18	14	-48,1%
wałECKI	60	44	45	28	16	-73,3%
Razem	1 485	1 298	929	947	881	-40,7%

Tabela 5. Wypadki drogowe na terenie województwa zachodniopomorskiego w latach 2010-2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).

Ciężko ranni						
Powiat	2010	2015	2020	2021	2022	Zmiana do 2010 r.
koszaliński (w tym M. Koszalin)	16	13	40	39	28	+75,0%
M. Szczecin	163	192	130	102	108	-33,7%
M. Świnoujście	11	18	12	15	16	+45,5%
białogardzki	5	4	2	10	0	-100,0%
choszczeński	5	3	6	18	5	0,0%
drawski	8	15	23	11	6	-25,0%
goleniowski	22	27	14	27	17	-22,7%
gryficki	11	16	28	9	9	-18,2%
gryfiński	11	13	41	28	26	+136,4%
kamieński	21	13	30	22	33	+57,1%
kołobrzeski	29	37	46	30	22	-24,1%
łobeski	6	4	6	2	3	-50,0%
myśliborski	25	21	25	15	12	-52,0%
policki	5	3	4	6	5	0,0%
pyrzycki	1	5	4	4	4	+300,0%
stawieński	35	4	5	10	8	-77,1%
stargardzki	30	19	14	35	19	-36,7%
szczecinecki	20	8	14	16	6	-70,0%
świdwiński	18	14	23	14	13	-27,8%
wałeczki	22	0	11	3	5	-77,3%
Razem	464	429	478	416	345	-25,6%

Tabela 6. Ranni na terenie województwa zachodniopomorskiego w latach 2010-2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK)

Ofiary śmiertelne						
Powiat	2010	2015	2020	2021	2022	Zmiana do 2010 r.
koszaliński (w tym M. Koszalin)	14	13	13	10	8	-42,9%
M. Szczecin	13	15	10	9	3	-76,9%
M. Świnoujście	2	1	2	3	0	-100%
białogardzki	5	0	2	0	3	-40,0%
choszczeński	3	8	1	6	1	-66,7%
drawski	6	6	1	6	4	-33,3%
goleniowski	14	8	4	3	4	-71,4%
gryficki	5	5	6	4	2	-60,0%
gryfiński	7	13	4	7	10	+42,9%
kamieński	13	10	7	10	3	-76,9%
kołobrzeski	5	5	4	5	6	+20,0%
łobeski	3	2	5	3	7	+133,3%
myśliborski	7	6	7	6	5	-28,6%
policki	1	1	6	2	2	+100%
pyrzycki	4	8	4	1	2	-50,0%
stawieński	8	4	3	2	8	0,0%
stargardzki	11	5	2	7	1	-90,9%
szczecinecki	10	7	3	2	0	-100,0%
świdwiński	3	4	6	2	2	-33,3%
wałeczki	17	4	11	7	4	-76,5%
Razem	151	125	101	85	75	-50,3%

Tabela 7. Ofiary śmiertelne na terenie województwa zachodniopomorskiego w latach 2010-2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).

Infrastruktura drogowa:

Pomorze Zachodnie charakteryzuje się dość wysokim wskaźnikiem gęstości demograficznej dróg wynoszącym 118,3 km/10 tys. mieszkańców. Jego wartość wynika ze specyfiki użytkowania terenu województwa, dużej powierzchni lasów i wód oraz niewielkiej gęstości zaludnienia poza większymi ośrodkami miejskimi.



Rysunek 3. Mapa Województwa Zachodniopomorskiego - drogi (źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego- CIG).

Województwo Zachodniopomorskie pod względem długości dróg publicznych ogółem znajduje się na 13. pozycji w kraju, a pod względem gęstości sieci drogowej na pozycji 16. (84,8 km/100km²).

Podstawowy układ komunikacyjny Województwa Zachodniopomorskiego oparty jest na dwunastu drogach krajowych, uzupełnianych przez sieć dróg wojewódzkich, powiatowych i pozostałych.

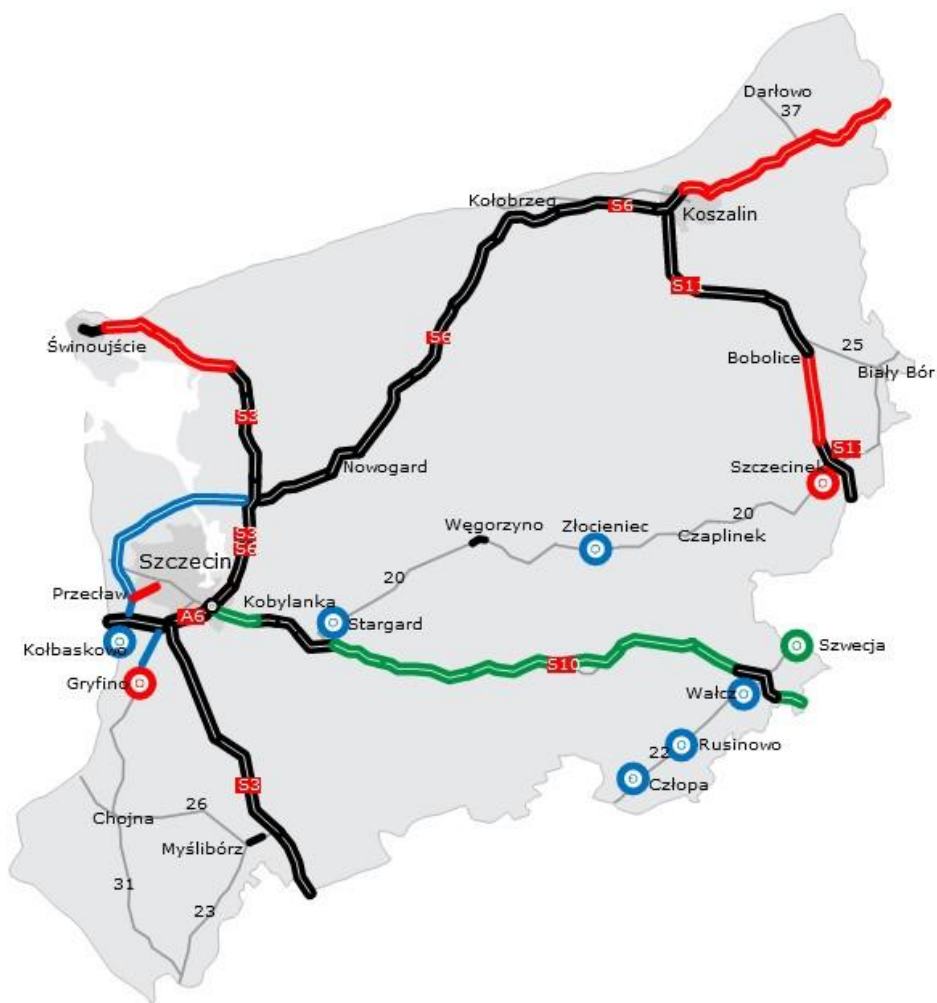
Najważniejszymi dla województwa zachodniopomorskiego drogami są drogi krajowe nr 3, 6, 10 i 11, cały czas modernizowane i zamieniane na drogi ekspresowe odpowiednio: S3, S6, S10 i S11. W zachodniopomorskim kierowcy mogą też korzystać z jedynej w województwie autostrady – A6, która jest kontynuacją niemieckiej autostrady A11 i tworzy z nią połączenie Szczecin – Berlin w ciągu międzynarodowego szlaku drogowego E28. Biegnie od granicy z Niemcami w Kołbaskowie, południowymi przedmieściami Szczecina do węzła Rzęśnica

(połączenia z drogą ekspresową S3 w stronę Świnoujścia oraz drogą wojewódzką nr 142) o łącznej długości ponad 28,4 km.

Drogi międzynarodowe województwa zachodniopomorskiego:

E28 - oznaczenie trasy europejskiej pośredniej relacji wschód-zachód o długości 1160 km z Berlina do białoruskiego Mińska przez Polskę, Rosję (obwód kaliningradzki) i Litwę. W Polsce biegnie ona szlakiem drogi krajowej nr 6 (od polsko-niemieckiego przejścia granicznego w Kołbaskowie autostradą A6), a jej długość w województwie zachodniopomorskim to 222 km.

E65 – trasa europejska wiodąca z północy na południe Europy. Łączy szwedzkie Malmö z miejscowością Chania w Grecji. W Polsce droga biegnie w ciągu drogi krajowej nr 3 i (miejscami) ekspresowej S3. W zachodniopomorskim jej długość to 169 km.



Legenda

Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice – stan na 28.11.2023 r.

- w użytkowaniu
 - w realizacji
 - w przetargu
 - w przygotowaniu
- A1 S7 Numery autostrad i dróg ekspresowych

Rysunek 4. Mapa Województwa Zachodniopomorskiego – drogi krajowe (źródło: GDDKiA O/Szczecin).

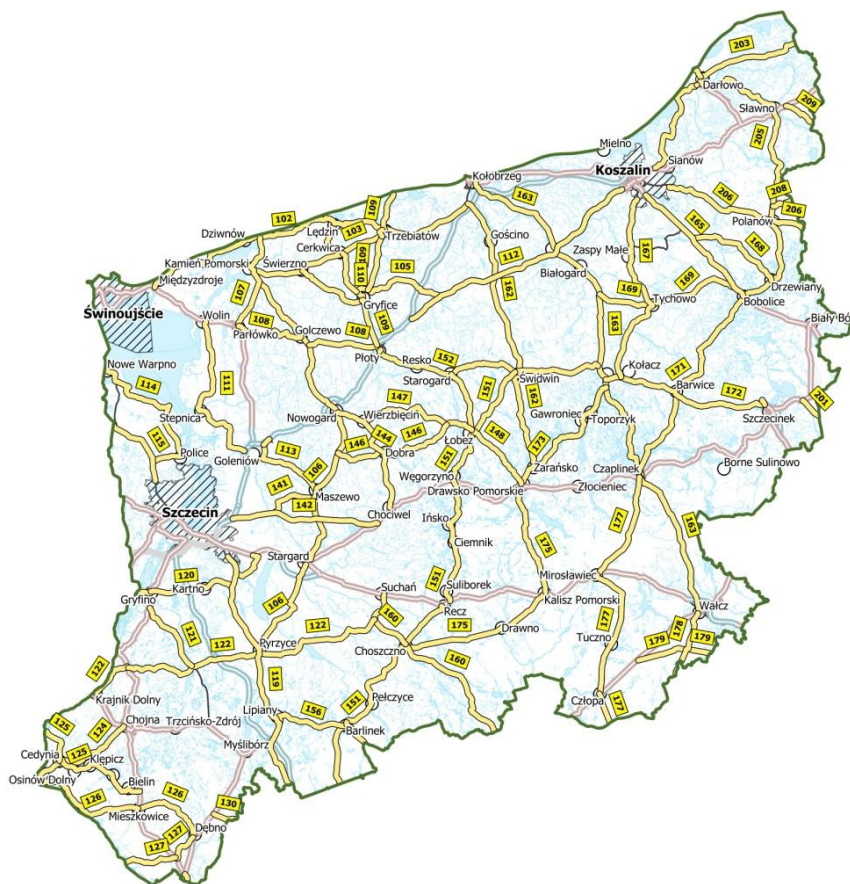
Drogi ekspresowe województwa zachodniopomorskiego:

Droga ekspresowa S3 – droga długości docelowej ok. 478 km, łącząca Świnoujście z granicą państwa z Czechami w Lubawce, województwo dolnośląskie; droga przebiega przez zachodniopomorskie południkowo, łącząc je z województwem lubuskim (powiat gorzowski); droga biegnie w ciągu drogi krajowej nr 3, a długość udostępnionych kierowcom odcinków w zachodniopomorskim to ok. 150 km (ok. 5-km długości obwodnica Troszyna, Parłówka i Ostromiechów oraz odcinek od Międzyzdroj do granicy z lubuskim); w okolicach Szczecina S3 biegnie wspólnie z autostradą A6 (przez ok. 10 km).

Droga ekspresowa S6 – planowana droga łącząca aglomeracje szczecińską i trójmiejską; trasa ma iść przez Kołobrzeg, Koszalin, Słupsk i mieć łączną długość ok. 330 km; planowana długość drogi w województwie: ok. 173 km.

Droga ekspresowa S10 – droga ekspresowa o długości docelowej ok. 460 km, łącząca Szczecin z Siedlinem koło Płońska, województwo mazowieckie; droga połączy bezpośrednio województwo zachodniopomorskie (powiat wałecki) z wielkopolskim (powiat pilski); planowana długość drogi w województwie: ok. 143 km.

Droga ekspresowa S11 – planowana droga ekspresowa o długości docelowej ok. 550 km, łącząca Koszalin z Pyrzowicami, województwo śląskie; droga ma mieć w zachodniopomorskim przebieg południkowy i długość ok. 82 km; połączy województwo zachodniopomorskie z wielkopolskim (powiat złotowski).



Rysunek 5. Mapa sieci dróg wojewódzkich i krajowych Województwa Zachodniopomorskiego (źródło: ZZDW).

Poniżej znajduje się zestawienie dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa zachodniopomorskiego:

Numer drogi	Przebieg drogi	Długość zarządzanego odcinka przez GDDKiA Oddział Szczecin
3	Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – Jakuszyce	132,4 km
6	Kołbaskowo – Szczecin – Goleniów – Koszalin – Słupsk – Gdańsk – Łęgowo	187,8 km
10	Lubieszyn – Szczecin – Stargard – Wałcz – Piła – Białe Błota – Sierpc – Płońsk	146,8 km
11	Kołobrzeg – Koszalin – Bobolice – Szczecinek – Piła – Poznań – Pleszew – Ostrów Wielkopolski – Bytom	114,4 km
13	Szczecin – Przecław – Rosówek	10,9 km
20	Stargard – Drawsko Pomorskie – Szczecinek – Bytów – Gdynia	175,8 km
22	Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Wałcz – Starogard Gdański – Malbork – Elbląg – Grzechotki	59,2 km
23	Myślibórz – Sarbinowo	32,8 km
25	Bobolice – Biały Bór – Bydgoszcz – Inowrocław – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Oleśnica	21,9 km
26	Krajnik Dolny – Chojna – Myślibórz – Renice	53,1 km
31	Szczecin – Gryfino – Chojna – Sarbinowo – Kostrzyn – Słubice	91,7 km
37	Darłowo – Karwice	14,5 km

Tabela 8. Drogi krajowe na terenie województwa zachodniopomorskiego (źródło: GDDKiA O/Szczecin).

Numer drogi	Nazwa drogi	Długość drogi w metrach
102	Międzyzdroje - Dziwnówek - Pobierowo - Rewal - Trzebiatów - Rościęcino	88 938
103	Kamień Pomorski - Trzebiatów	33 649
105	Świerzno – Gryfice /skrzyż. Broniszewska, Dąbskiego/	26 667
	Gryfice - Brojce - Rzesznikowo	17 637
106	Rzewnowo - Golczewo - Nowogard - Maszewo - Łęczycza - Stargard - Pyrzyce	106 247
107	Dziwnówek - Kamień Pomorski - Partówko	24 749
108	Partówko - Golczewo - Płoty	37 343
109	Mrzeżyno - Trzebiatów - Gryfice - Płoty	36 711
110	Lędzin - Karnice - Cerkwica - Gryfice	21 029
111	Droga nr 3 /Reclaw/- Racimierz- Krępsko - Stepnica – Modrzewie - droga nr 3	38 958
	Modrzewie - droga nr 3	3 762
112	Droga 6 /węzeł Wicimice/ - Rzesznikowo - Droga 11 /węzeł Koszalin Zachód/- ...* - Droga 6 /węzeł Sianów Zachód/ - Droga 6 /węzeł Sianów Wschód/	68 185
113	Glewice /Lotnisko Goleniów/ - Żółwia Błoc - Maszewo	21 459
114	Nowe Warpno - Trzebież - Police - Tanowo	42 253
115	Szczecin - Tanowo - Dobieszczyn - Granica Państwa	18 652
119	Droga nr 10 /Szczecin/ - Smolary /gr. województwa/	61 752
120	Granica Państwa - Gryfino - Stare Czarnowo* Kołbacz – Kobylanka-Motaniec	34 515
121	Pniewo - Banie	18 468
122	Krajnik Dolny - Krzywín - Banie - Pyrzyce - Piasecznik	78 305
124	Granica Państwa - Cedynia - Chojna	26 697
125	Granica Państwa - Cedynia - Golice - Moryń - Wierzchlas	34 111
126	Osinów Dolny - Siekierki - Mieszkowice - Smolnica - Dębno	49 096
127	Granica Państwa - Porzecze - Namyslin - Chwarszczany - Dębno	20 084
129	Sarbinowo - gr. województwa /Dąbroszyn/	2 019
130	Barnówko - gr. województwa /Tarnów/	5 962
141	Sowno - Przemocz - Darż	12 576
142	Szczecin - Łęczycza - Lisowo	35 103
144	Nowogard - Dobra - Chociwel	31 703
146	Jenikowo - Dobra - Strzmiel	30 940
147	Wierzbien - Troszczyno - Wołkowo - Łobez	31 060
148	Starogard /Łobeski/ - Łobez - Drawsko Pomorskie	33 696

Numer drogi	Nazwa drogi	Długość drogi w metrach
151	Świdwin - Łobez - Węgorzyno - Recz - Barlinek - gr. województwa /Gorzów Wielkopolski/	124 560
152	Płoty - Resko - Świdwin - Buślary	57 846
156	Lipiany - Barlinek - gr. województwa /Strzelce Krajeńskie/	25 508
160	Suchań - Piasecznik - Choszczno - gr. województwa /Drezdenko/	50 907
162	Rościęcino - Świdwin - Zarańsko	69 158
163	Kołobrzeg - Białogard - Połczyn Zdrój - Czaplinek – Wałcz /węzeł Wałcz Północ/	128 117
165	Droga 6 /Węzeł Koszalin Północ/ - Koszalin – Kłanino – Droga 25 /Bobolice – węzeł S11/	33 064
167	Koszalin - Tychowo - Ogartowo	49 930
169	Byszyno - Tychowo - Głódowa	22 340
171	Bobolice - Barwice - Czaplinek	53 754
172	Połczyn Zdrój - Szczecinek	42 961
173	Połczyn Zdrój - droga nr 20 /Drawsko Pomorskie/	34 679
175	Drawsko Pomorskie - Kalisz Pomorski - Choszczno	64 745
177	Czaplinek - Mirosławiec - Człopa - gr. województwa /Wieleń/	66 566
178	Wałcz - gr. województwa /Trzcianka/	12 764
		2 082
179	Rusinowo - gr. województwa /Piła/	17 689
201	Gwda Mała - gr. województwa /Czarne/	5 650
203	Koszalin - Darłowo – Postomino - gr. województwa /Ustka/	56 275
	Odcinek obwodnicy Darłowa – most z dojazdami	490
205	Darłówek - Darłowo - Krupy - Sławno - Polanów - Bobolice	80 510
206	Koszalin - Polanów - gr. województwa /Miastko/	36 012
208	Barcino - gr. województwa /Wielin/	5 168
209	Warszkowo - gr. województwa /Suchorze/	8 021
m. Karlino	m. Karlino /Pl. Jana Pawła II – skrzyż. Z DW 163 (ul. Koszlińska)	1 471

...* - brak ciągłości drogi

- DW 168 jest w trakcie procedury pozbawienia DW - straci status DW - dł. 24,164 km

- odcinek DW 169 skrz. z DW 163 - Tychowo o dł. 13,278 km jest w trakcie procedury pozbawienia DW - straci status DW

Tabela 9. Drogi wojewódzkie na terenie województwa zachodniopomorskiego - stan na dzień 24.10.2023 r. (źródło: ZZDW).

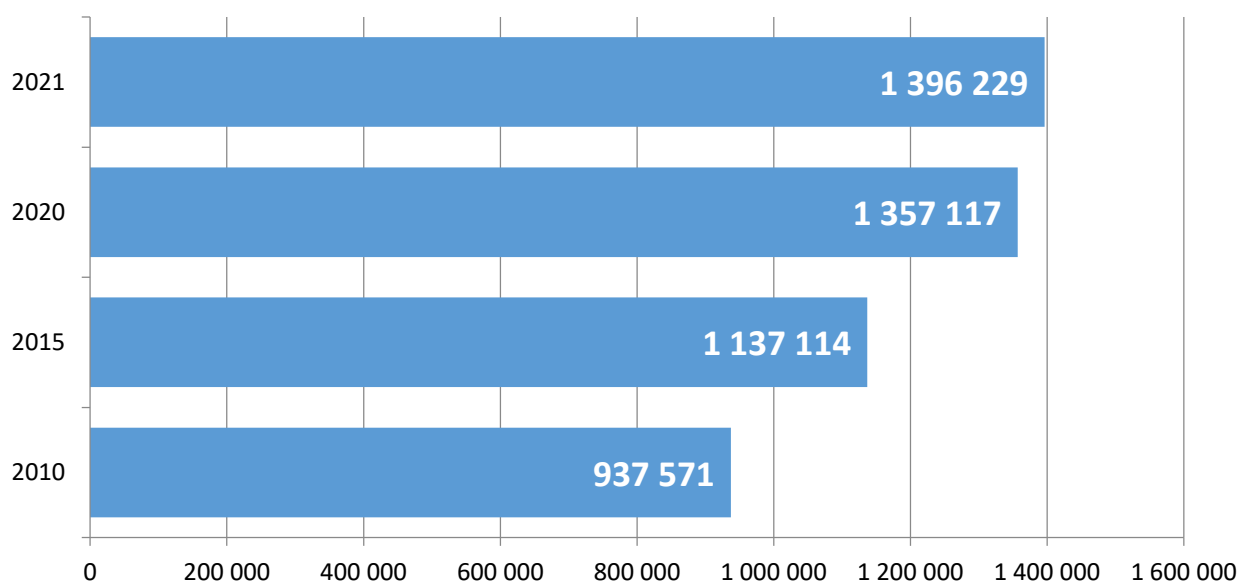
Środki transportowe:

Na przestrzeni ostatnich 11 lat liczba pojazdów samochodowych w województwie wzrasta, przedstawiono ten fakt w tabeli nr 10 i na wykresie nr 5. W 2021 r., odniesieniu do roku 2010, odnotowano wzrost na poziomie 48,9%.

Pojazdy samochodowe i ciągniki	2010	2015	2020	2021	2022	Zmiana do 2010 r.
Samochody osobowe	710 603	873 351	1 053 392	1 084 077	brak danych	+52,6%
Autobusy	4 457	5 260	6 185	6 326	brak danych	+41,9%
Samochody ciężarowe	111 860	128 340	146 219	149 692	brak danych	+33,8%
Ciągniki samochodowe i rolnicze	53 263	61 486	68 090	69 707	brak danych	+30,9%
Motocykle	51 143	61 161	73 692	76 433	brak danych	+49,4%
OGÓŁEM	937 571	1 137 114	1 357 117	1 396 229	brak danych	+48,9%

Tabela 10. Pojazdy samochodowe i ciągniki zarejestrowane w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2021 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS).

Pojazdy samochodowe i ciągniki



Wykres 4. Pojazdy samochodowe i ciągniki zarejestrowane w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2021 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS).

05

WYBRANE WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA

Wskaźniki demograficzne liczby wypadków, osób rannych i ofiar śmiertelnych w odniesieniu do 10 tys. mieszkańców przedstawiono w tabeli nr 11. W tabeli wyróżniono najniższe, uzyskane w latach 2010 – 2022 wartości wskaźników.

	2010	2015	2020	2021	2022
Wypadki	1 485	1 298	929	647	881
na 10 tys. samochodów osobowych	20,5	14,5	8,8	8,7	<u>8,0</u>
Śmiertelne	151	125	101	95	75
na 10 tys. ludności	0,8	0,7	0,6	0,6	<u>0,5</u>
Ciężko ranni	464	429	478	416	345
na 10 tys. ludności	2,7	2,5	2,9	2,5	<u>2,1</u>
Ranni	1 802	1 470	1 014	1 095	993
na 10 tys. ludności	10,5	8,6	6,1	6,6	<u>6,1</u>

Tabela 11. Dane demograficzne w latach 2010-2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i SEWIK).

Tabela nr 12 Przedstawia wskaźnik liczby rannych na 10 tys. mieszkańców, w poszczególnych powiatach województwa zachodniopomorskiego.

Powiat	Wskaźnik liczby rannych na 10 tys. mieszkańców				
	2010	2015	2020	2021	2022
koszaliński (w tym M. Koszalin)	7,38	3,97	3,2	2,84	2,86
M. Szczecin	17,01	15,95	8,33	9,94	9,94
M. Świnoujście	5,55	13,12	6,36	5,41	5,52
białogardzki	6,06	5,77	2,23	4,88	2,88
choszczeński	8,29	3,23	4,79	9,02	4,64
drawski	7,62	6,02	6,16	4,10	5,88
goleniowski	9,54	8,37	4,98	8,16	5,26
gryficki	10,64	5,21	6,33	4,53	2,79
gryfiński	6,39	3,95	9,80	10,62	11,23
kamieński	13,38	10,52	7,04	5,59	8,93
kołobrzeski	16,00	15,47	6,93	5,44	5,68
łobeski	7,26	9,28	5,48	6,07	6,16
myśliborski	12,31	9,53	7,64	5,99	5,21
policki	4,49	4,59	3,82	4,38	4,65
pyrzycki	4,15	3,48	2,29	3,08	4,04
ślawieński	8,25	4,19	3,93	7,03	6,32
stargardzki	6,45	3,32	2,91	4,92	2,94
szczecinecki	7,41	4,07	6,07	5,07	3,8
świdwiński	5,86	4,16	5,16	3,09	3,40
wałeccki	12,69	9,22	7,94	4,96	2,56
Ogółem	10,45	8,59	5,98	6,50	6,02

Tabela 12. Wskaźnik liczby rannych na 10 tys. Mieszkańców w poszczególnych powiatach województwa zachodniopomorskiego w latach 2010-2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i SEWIK).

Tabela nr 13 przedstawia wskaźnik liczby zabitych na 10 tys. mieszkańców, w poszczególnych powiatach województwa zachodniopomorskiego.

Powiat	Wskaźnik liczby zabitych na 10 tys. mieszkańców				
	2010	2015	2020	2021	2022
koszaliński (w tym M. Koszalin)	0,80	0,75	0,75	0,58	0,47
M. Szczecin	0,32	0,37	0,25	0,23	0,08
M. Świnoujście	0,48	0,24	0,49	0,74	0,00
białogardzki	1,01	0,00	0,42	0,00	0,66
choszczeński	0,59	1,61	0,21	1,26	0,22
drawski	1,02	1,03	0,18	1,07	0,73
goleniowski	1,71	0,97	0,49	0,37	0,49
gryficki	0,81	0,81	1,00	0,67	0,35
gryfiński	0,83	1,56	0,49	0,86	1,28
kamieński	2,67	2,11	1,49	2,15	0,67
kołobrzeski	0,63	0,63	0,50	0,63	0,78
łobeski	0,78	0,53	1,37	0,83	2,05
myśliborski	1,03	0,89	1,07	0,92	0,76
policki	0,14	0,13	0,74	0,24	0,24
pyrzycki	0,98	1,99	1,02	0,26	0,54
ślawieński	1,38	0,69	0,54	0,36	1,49
stargardzki	0,91	0,41	0,17	0,58	0,08
szczecinecki	1,26	0,89	0,39	0,26	0,00
świdwiński	0,61	0,83	1,29	0,43	0,45
wałeccki	3,08	0,74	2,08	1,34	0,79
Ogółem	0,88	0,73	0,60	0,56	0,45

Tabela 13. Wskaźnik liczby zabitych na 10 tys. Mieszkańców w poszczególnych powiatach województwa zachodniopomorskiego w latach 2010-2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i SEWIK).

Wskaźnik ciężkości wypadków (liczba osób zabitych w odniesieniu do 100 wypadków) w rozbiciu na poszczególne powiaty przedstawiono w tabeli 14.

Powiat	Wskaźnik ciężkości wypadków				
	2010	2015	2020	2021	2022
koszaliński (w tym M. Koszalin)	10,85	20,00	24,53	21,74	17,02
M. Szczecin	1,86	2,70	3,33	2,63	0,87
M. Świnoujście	8,70	2,04	7,41	12,50	0,00
białogardzki	16,67	0,00	20	0,00	23,08
choszczeński	7,14	38,10	4,55	16,67	5,26
drawski	13,33	17,65	3,03	23,08	12,50
goleniowski	17,95	13,33	9,52	5,88	10,81
gryficki	7,58	20,00	24,00	26,67	13,33
gryfiński	12,96	35,14	6,67	11,11	15,38
kamieński	20,00	27,78	21,88	43,48	8,57
kołobrzeski	3,94	4,63	7,69	11,11	13,04
łobeski	10,71	7,14	23,81	16,67	28,00
myśliborski	8,33	10,53	18,42	16,67	17,24
policki	3,13	3,57	17,14	6,90	6,25
pyrzycki	23,53	53,33	33,33	9,09	16,67
ślawieński	16,67	16,67	15,79	7,69	27,59
stargardzki	14,10	13,89	6,45	13,21	3,33
szczecinecki	16,95	21,88	6,82	5,41	0,00
świdwiński	10,34	20,00	23,08	11,11	14,29
wałeccki	24,29	9,09	24,44	25,00	25,00
Razem	8,38	9,63	10,90	10,04	8,51

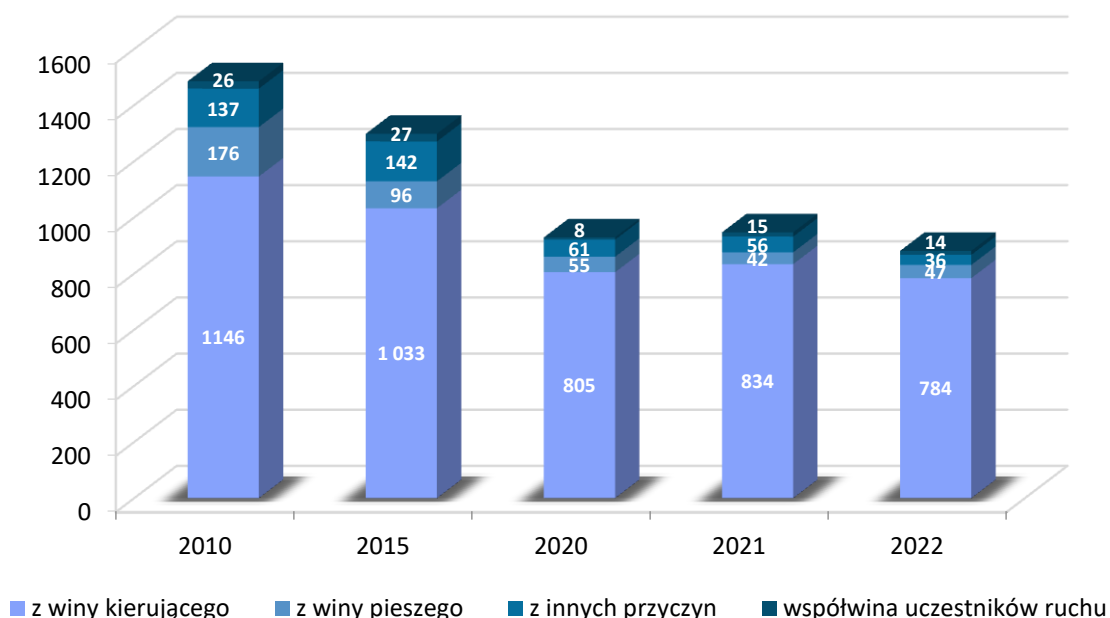
Tabela 14. Wskaźnik ciężkości wypadków w rozbiciu na poszczególne powiaty województwa zachodniopomorskiego w latach 2010-2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie dane KWP w Szczecinie).

Przyczyny i sprawcy wypadków

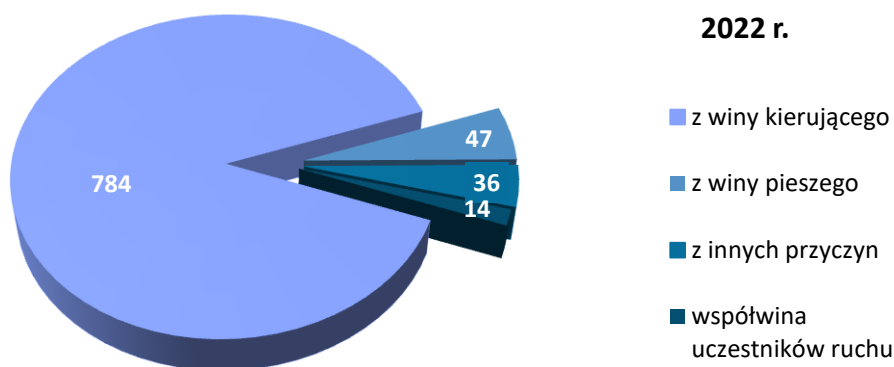
Sprawstwo wypadków	Liczba wypadków				
	2010	2015	2020	2021	2022
z winy kierującego	1 146	1 033	805	834	784
z winy pieszego	176	96	55	42	47
z innych przyczyn	137	142	61	56	36
współwina uczestników ruchu	26	27	8	15	14

Tabela 15. Sprawstwo wypadków – liczba wypadków w latach 2010-2022 na terenie województwa zachodniopomorskiego (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).

Sprawstwo wypadków - liczba wypadków



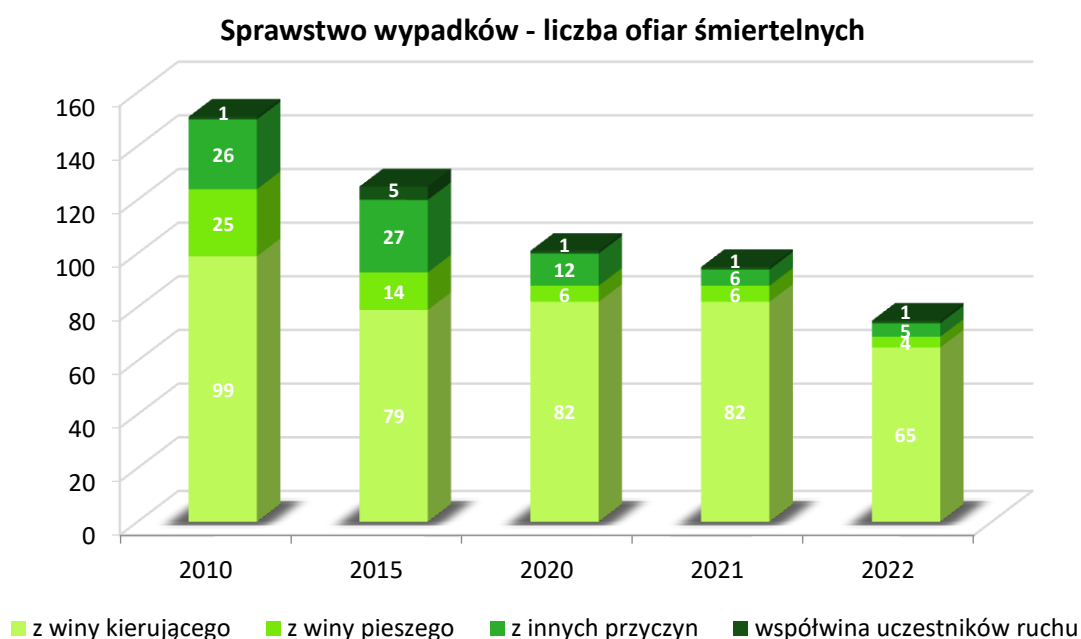
Wykres 5. Sprawstwo wypadków – liczba wypadków w latach 2010-2022 w województwie zachodniopomorskim (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).



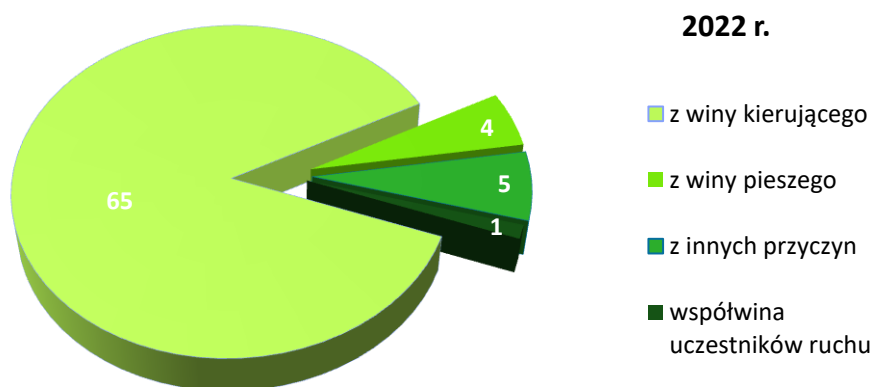
Wykres 6. Sprawstwo wypadków – liczba wypadków w roku 2022 w województwie zachodniopomorskim (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).

Sprawstwo wypadków	Liczba ofiar śmiertelnych				
	2010	2015	2020	2021	2022
z winy kierującego	99	79	82	82	65
z winy pieszego	25	14	6	6	4
z innych przyczyn	26	27	12	6	5
współwina uczestników ruchu	1	5	1	1	1

Tabela 16. Sprawstwo wypadków – liczba ofiary śmiertelnych w latach 2010-2022 na terenie województwa zachodniopomorskiego (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).



Wykres 7. Sprawstwo wypadków – liczba ofiar śmiertelnych w latach 2010-2015 w województwie zachodniopomorskim (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).

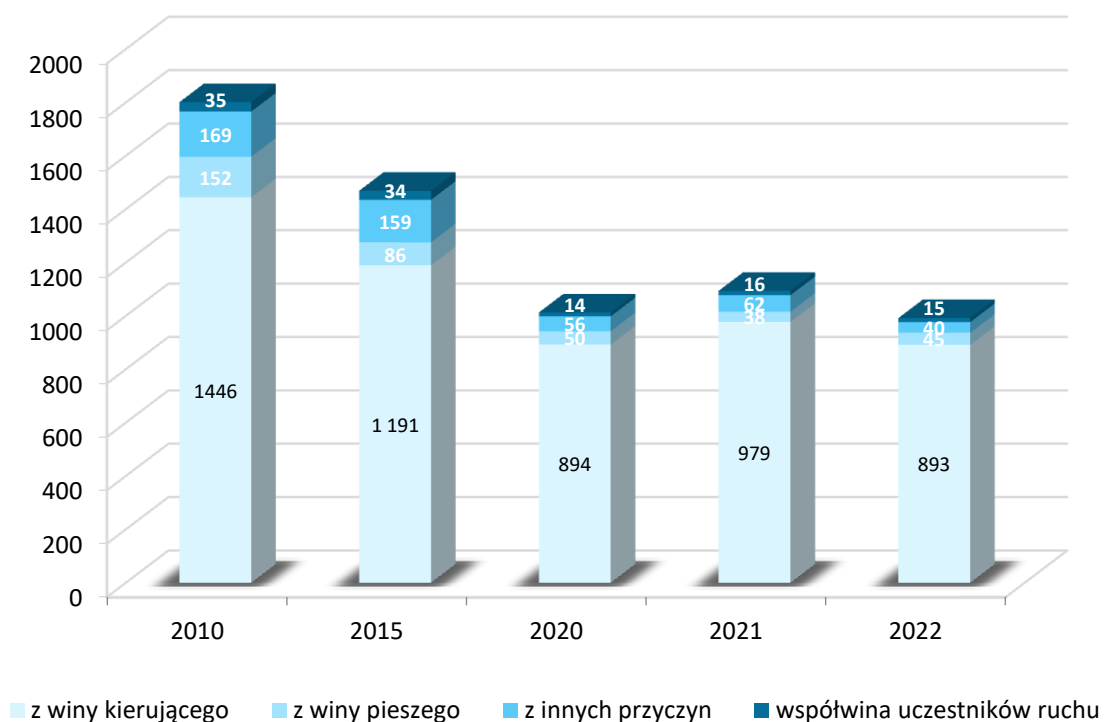


Wykres 8. Sprawstwo wypadków – liczba ofiar śmiertelnych w roku 2022 w województwie zachodniopomorskim (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).

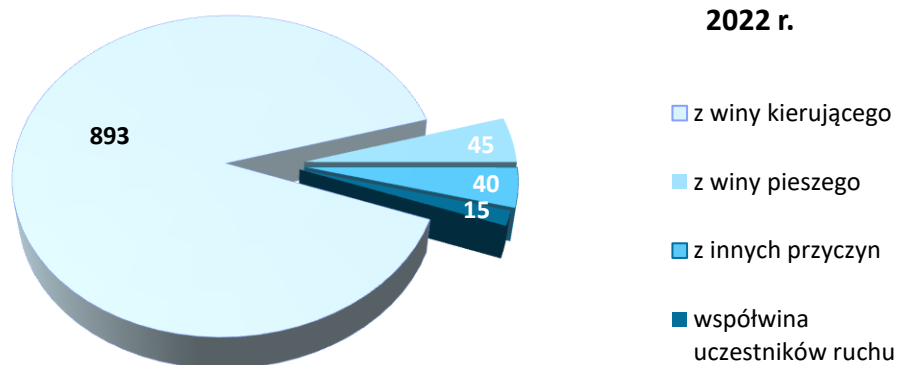
Sprawstwo wypadków	Liczba rannych				
	2010	2015	2020	2021	2022
z winy kierującego	1 446	1 191	894	979	893
z winy pieszego	152	86	50	38	45
z innych przyczyn	169	159	56	62	40
współwina uczestników ruchu	35	34	14	16	15

Tabela 17. Sprawstwo wypadków – liczba rannych w latach 2010-2022 na terenie województwa zachodniopomorskiego (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).

Sprawstwo wypadków - liczba rannych



Wykres 9. Sprawstwo wypadków – liczba rannych w latach 2010-2022 w województwie zachodniopomorskim (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).



Wykres 10. Sprawstwo wypadków – liczba rannych w roku 2022 w województwie zachodniopomorskim (źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK).

Przyczyny wypadków drogowych z winy kierującego na terenie województwa zachodniopomorskiego w latach 2010, 2015, 2020-2022 przedstawiają poniższe tabele.

Zachowanie kierowcy	Liczba wypadków				
	2010	2015	2020	2021	2022
Gwałtowne hamowanie	3	16	11	13	17
Inne przyczyny*	0	8	21	12	11
Jazda bez wymaganego oświetlenia	1	0	0	0	0
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	17	8	-	-	-
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	321	182	207	204	162
Nieprawidłowe cofanie	20	20	12	16	13
Nieprawidłowe omijanie	22	13	15	6	23
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów*	0	5	8	6	27
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych	221	138	-	-	-
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdów dla rowerów	5	8	8	6	27
Nieprawidłowe skręcanie	21	20	11	18	26
Nieprawidłowe wymijanie	24	17	16	28	19
Nieprawidłowe wyprzedzanie	68	55	31	40	33
Nieprawidłowe zatrzymywanie, postój	1	0	0	0	0
Nieprawidłowe zawracanie	3	6	4	6	2
Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	25	28	17	22	18
Nieprzestrzeganie innych sygnałów	11	15	4	3	5
Niedostosowanie się do sygnalizacji świetlnej*	0	0	6	9	7
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	31	40	-	-	-
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	230	232	205	218	181
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych*	0	53	126	108	108
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną*	0	2	4	6	4
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach*	0	15	11	20	25
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	89	118	79	61	72
Omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych*	0	2	0	2	0
Wjazd przy czerwonym świetle	14	7	-	-	-
Wyprzedzanie pojazdu przed przejściem dla pieszych*	0	0	0	0	0
Zmęczenie, zaśnięcie	19	25	16	36	31

*od dnia 01.11.2015 r. dodano przyczyny (okoliczności zdarzenia) w części „zachowania kierowcy” (Zarządzenie nr 31 KGP z dnia 22.10.2015 r.)

Tabela 18. Przyczyny wypadków drogowych z winy kierującego na terenie województwa zachodniopomorskiego w latach 2010-2022 – liczba wypadków (źródło: opracowanie własne na podstawie danych KWP w Szczecinie).

Zachowanie kierowcy	Liczba ofiar śmiertelnych				
	2010	2015	2020	2021	2022
Gwałtowne hamowanie	0	0	0	0	0
Inne przyczyny*	0	0	1	0	1
Jazda bez wymaganego oświetlenia	0	0	0	0	0
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	4	1	-	-	-
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	44	32	39	36	30
Nieprawidłowe cofanie	1	1	1	2	1
Nieprawidłowe omijanie	1	0	0	0	3
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów*	0	0	0	0	0
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych	9	6	-	-	-
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerów	0	0	0	0	0
Nieprawidłowe skręcanie	0	2	1	2	1
Nieprawidłowe wymijanie	4	2	2	8	3
Nieprawidłowe wyprzedzanie	12	9	5	8	2
Nieprawidłowe zatrzymywanie, postój	0	0	0	0	0
Nieprawidłowe zawracanie	0	0	0	0	0
Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	3	2	0	3	2
Nieprzestrzeżenie innych sygnałów	0	1	0	1	1
Niedostosowanie się do sygnalizacji świetlnej*	0	0	0	0	0
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	0	2	-	-	-
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	11	15	18	12	8
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych*	0	0	10	5	6
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną*	0	0	0	0	0
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach*	0	0	1	0	1
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	1	3	3	5	1
Omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych*	0	0	0	0	0
Wjazd przy czerwonym świetle	4	1	-	-	-
Wyprzedzanie pojazdu przed przejściem dla pieszych*	0	0	0	0	0
Zmęczenie, zaśnięcie	5	2	1	0	5

*od dnia 01.11.2015 r. dodano przyczyny (okoliczności zdarzenia) w części „zachowania kierowcy” (Zarządzenie nr 31 KGP z dnia 22.10.2015 r.)

Tabela 19. Przyczyny wypadków drogowych z winy kierującego na terenie województwa zachodniopomorskiego w latach 2010-2022 – liczba ofiar śmiertelnych (źródło: opracowanie własne na podstawie danych KWP w Szczecinie).

Zachowanie kierowcy	Liczba rannych				
	2010	2015	2020	2021	2022
Gwałtowne hamowanie	3	17	12	13	17
Inne przyczyny*	0	9	23	13	13
Jazda bez wymaganego oświetlenia	1	0	0	0	0
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	24	14	-	-	-
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	462	215	243	240	206
Nieprawidłowe cofanie	19	19	11	14	13
Nieprawidłowe omijanie	25	14	30	6	31
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów*	0	5	8	6	28
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych	228	143	-	-	-
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla rowerów	5	8	-	-	-
Nieprawidłowe skręcanie	23	19	10	21	30
Nieprawidłowe wymijanie	36	25	21	33	23
Nieprawidłowe wyprzedzanie	104	67	29	47	37
Nieprawidłowe zatrzymywanie, postój	1	0	0	0	0
Nieprawidłowe zawracanie	5	7	4	8	2
Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	30	33	17	28	21
Nieprzestrzeganie innych sygnałów	11	15	5	2	5
Niedostosowanie się do sygnalizacji świetlnej*	0	0	9	15	10
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	35	39	-	-	-
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	280	270	223	245	200
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych*	0	56	122	109	106
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną*	0	2	4	6	4
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach*	0	16	11	20	24
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	111	147	92	96	91
Omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych*	0	2	0	2	0
Wjazd przy czerwonym świetle	14	11	-	-	-
Wyprzedzanie pojazdu przed przejściem dla pieszych*	0	0	0	0	0
Zmęczenie, zaśnięcie	29	38	20	55	32

*od dnia 01.11.2015 r. dodano przyczyny (okoliczności zdarzenia) w części „zachowania kierowcy” (Zarządzenie nr 31 KGP z dnia 22.10.2015 r.)

Tabela 20. Przyczyny wypadków drogowych z winy kierującego na terenie województwa zachodniopomorskiego w latach 2010-2022 – liczba rannych (źródło: opracowanie własne na podstawie danych KWP w Szczecinie).

Z winy kierującego w 2022 r. odnotowano 784 wypadki drogowe, tj. 89% ogółu wypadków, w porównaniu do roku 2021 spadek o 50, tj 6% (w porównaniu do roku 2010 spadek o 362, tj. 31,6 %), w których 65 osób poniosło śmierć, tj. 87 % ogółu ofiar śmiertelnych w porównaniu do roku 2021 spadek o 17, tj. 21% (w porównaniu do 2010 r. spadek o 34, tj. 34 %) i 893 osób doznało obrażeń ciała, tj. 90 % w porównaniu do roku 2021 spadek o 86, tj 9% (w porównaniu do 2010 r. spadek o 553, tj. 38 %).

Do głównych przyczyn wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących należą:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- nieprawidłowe zachowania wobec pieszych,
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych.

Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych na terenie województwa zachodniopomorskiego

W 2022 roku nietrzeźwi uczestniczyli w 104 wypadkach drogowych, w których 11 osób poniosło śmierć i 130 doznało obrażenia ciała. W porównaniu z rokiem 2021 nastąpił spadek liczby wypadków o 14 – tj. 12 %, spadek liczby ogółu ofiar śmiertelnych o 3 – tj. 21,5 %, spadek liczby osób rannych o 2 – tj. 1,5 %. W porównaniu do roku 2010 odnotowano: spadek liczby wypadków z udziałem nietrzeźwych o 53 osoby tj. 34 %, spadek liczby ofiar śmiertelnych o 4 osoby tj. 27 % oraz spadek liczby osób rannych o 64 osoby tj. 33 %.

W tabelach poniżej przedstawiono dane o zdarzeniach drogowych, spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, które wydarzyły się w latach 2010, 2015 oraz 2020 – 2022 na terenie województwa zachodniopomorskiego, z rozbiorem na poszczególne powiaty.

Powiat	Wypadki drogowe				
	2010	2015	2020	2021	2022
koszaliński (w tym M. Koszalin)	14	6	8	7	5
M. Szczecin	55	58	29	23	28
M. Świnoujście	2	2	3	5	4
białogardzki	2	0	2	3	3
choszczeński	5	2	1	9	2
drawski	8	3	11	8	4
goleniowski	6	1	8	6	6
gryficki	10	1	1	2	1
gryfiński	3	4	9	9	11
kamieński	1	2	2	2	5
kołobrzeski	3	6	6	8	9
łobeski	6	3	2	4	3
myśliborski	6	9	7	5	7
policki	3	3	0	2	4
pyrzycki	1	1	1	0	1
sławieński	8	4	2	0	3
stargardzki	4	4	3	12	2
szczecinecki	3	2	4	0	3
świdwiński	7	3	4	5	2
wałECKI	10	3	6	7	1
Razem	157	117	109	118	104

Tabela 21. Wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego na terenie woj. Zachodniopomorskiego w latach 2010 – 2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych KWP w Szczecinie).

Powiat	Ranni				
	2010	2015	2020	2021	2022
koszaliński (w tym M. Koszalin)	20	7	9	10	6
M. Szczecin	64	67	35	28	35
M. Świnoujście	2	2	3	4	6
białogardzki	2	0	1	4	4
choszczeński	4	1	2	10	2
drawski	10	2	11	8	5
goleniowski	5	2	7	5	9
gryficki	16	1	1	3	1
gryfiński	3	4	13	10	12
kamieński	0	2	2	2	5
kołobrzeski	3	7	9	9	9
łobeski	10	3	2	4	3
myśliborski	10	13	7	9	9
policki	4	5	0	3	4
pyrzycki	2	1	1	0	1
sławieński	11	4	2	1	8
stargardzki	4	3	3	12	3
szczecinecki	5	2	5	0	3
świdwiński	8	3	1	4	4
wałeczki	11	3	6	6	1
Razem	194	132	120	132	130

Tabela 20. Liczba rannych w wypadkach drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego na terenie woj. zachodniopomorskiego w latach 2010 – 2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych KWP w Szczecinie).

Powiat	Ofiary śmiertelne				
	2010	2015	2020	2021	2022
koszaliński (w tym M. Koszalin)	1	1	1	1	1
M. Szczecin	2	2	2	0	1
M. Świnoujście	0	0	0	1	0
białogardzki	0	0	2	0	1
choszczeński	1	1	0	1	0
drawski	1	2	0	1	0
goleniowski	2	0	1	1	0
gryficki	0	0	1	0	0
gryfiński	0	1	0	1	2
kamieński	1	0	0	2	1
kołobrzeski	0	2	0	1	0
łobeski	2	0	0	0	0
myśliborski	0	1	0	1	2
policki	0	0	0	0	0
pyrzycki	0	0	0	0	1
sławieński	1	0	0	0	2
stargardzki	0	1	0	1	0
szczecinecki	1	0	0	0	0
świdwiński	1	0	3	1	0
wałeczki	2	0	2	2	0
Razem	15	11	12	14	11

Tabela 21. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego na terenie woj. zachodniopomorskiego w latach 2010 – 2022 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych KWP w Szczecinie).

W 2022 roku nietrzeźwi kierujący byli sprawcami 53 wypadków drogowych, w których zginęło 6 osób, a 69 osób doznało obrażenia ciała. W porównaniu do roku 2010 nastąpił spadek liczby wypadków o 16 tj. 23%, spadek liczby ofiar śmiertelnych o 1 osobę, tj. 14% oraz spadek liczby rannych o 28 osób tj. 29%.

Natomiast nietrzeźwi piesi spowodowali 9 wypadków, w których 9 osób zostało rannych. W porównaniu do roku 2010 nastąpił spadek liczby wypadków o 24, tj. 73 %, spadek liczby ofiar śmiertelnych o 3 osoby tj. 300%, oraz spadek liczby rannych o 21 osób tj. 70%.

Głównymi przyczynami wypadków drogowych z winy nietrzeźwych kierujących są:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych,
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami.

Sprawstwo wypadków	Liczba wypadków				
	2010	2015	2020	2021	2022
z winy nietrzeźwego kierującego	69	44	55	63	53
z winy nietrzeźwego pieszego	33	21	16	8	9
współwina uczestników ruchu	2	5	0	2	1

Tabela 22. Przyczyny wypadków – liczba wypadków w latach 2010-2022 na terenie województwa zachodniopomorskiego (źródło: opracowanie własne na podstawie danych KWP w Szczecinie).

Sprawstwo wypadków	Liczba ofiar śmiertelnych				
	2010	2015	2020	2021	2022
z winy nietrzeźwego kierującego	7	5	4	10	6
z winy nietrzeźwego pieszego	3	2	1	0	0
współwina uczestników ruchu	0	0	0	0	0

Tabela 23. Przyczyny wypadków – liczba ofiar śmiertelnych w latach 2010-2022 na terenie województwa zachodniopomorskiego (źródło: opracowanie własne na podstawie danych KWP w Szczecinie).

Sprawstwo wypadków	Liczba rannych				
	2010	2015	2020	2021	2022
z winy nietrzeźwego kierującego	97	50	66	75	69
z winy nietrzeźwego pieszego	30	20	15	8	9
współwina uczestników ruchu	3	6	0	2	1

Tabela 24. Przyczyny wypadków – liczba rannych w latach 2010-2022 na terenie województwa zachodniopomorskiego (źródło: opracowanie własne na podstawie danych KWP w Szczecinie).

06

CELE PROGRAMU

Cele główne Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Programu BRD:

✓ zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 50% w stosunku do roku 2020, czyli nie więcej niż 51 ofiar śmiertelnych w 2030 roku

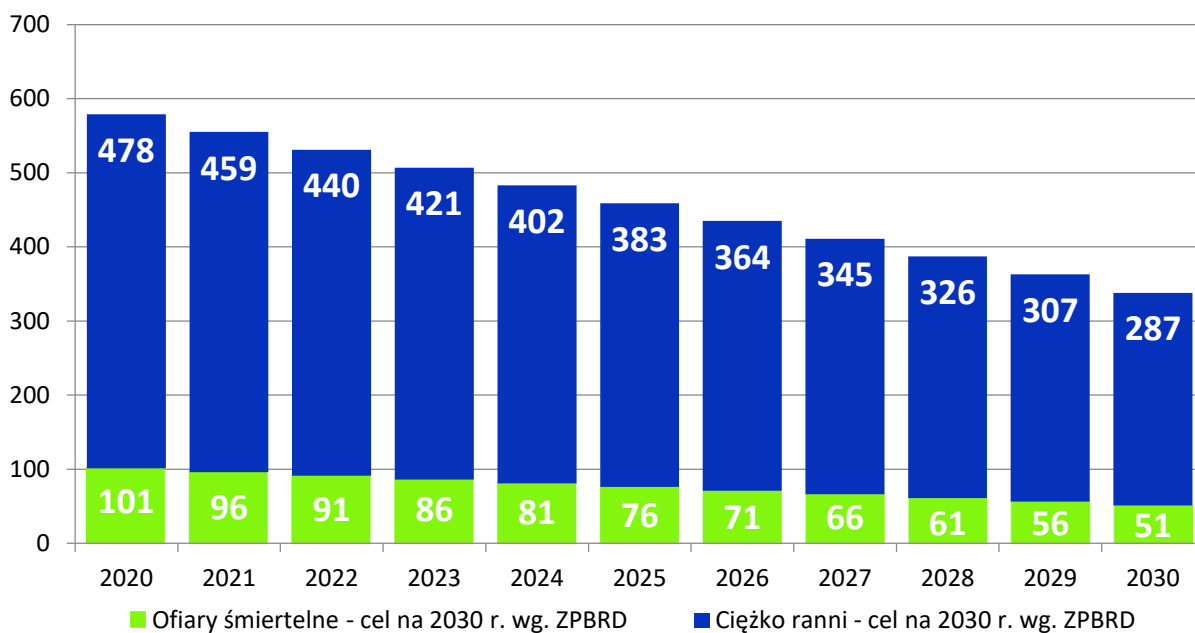
✓ zmniejszenie liczby ciężko rannych o 40% w stosunku do roku 2020, czyli nie więcej niż 287 liczby ciężko rannych w 2030 roku

ZACHODNIOPOMORSKI PROGRAM BRD

**CEL
2030**

≤ 51 ofiar śmiertelnych

≤ 287 liczby ciężko rannych



Wykres 11. Cele etapowe Zachodniopomorskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2023-2030 (źródło: opracowanie własne).

Doświadczenia wynikające z kolejnych lat wdrażania programów bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazują wyraźnie na bardzo ważną rolę i znaczenie programów wojewódzkich. Z uwagi na strukturę podziału terytorialnego kraju oraz funkcji i zadań przypisanych administracji samorządowej należy dążyć do pełnej współpracy pomiędzy Krajową Instytucją Wiodącą, a podmiotami odpowiedzialnymi za zarządzanie obszarem bezpieczeństwa ruchu drogowego w wymiarze regionalnym. Wojewódzkie programy bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny nawiązywać do programu krajowego, uwzględniając jednocześnie uwarunkowania wynikające z zapisów właściwych strategii rozwoju czy regionalnych programów operacyjnych.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030 przyjmuje zasady Wizji Zero oraz podejścia Bezpieczny System, zakładając realizację działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w pięciu filarach: System Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Drogowego, Bezpieczny Człowiek, Bezpieczne Drogi, Bezpieczny Pojazd oraz Ratownictwo i Opieka Powypadkowa. Główne cele *Zachodniopomorskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2023-2030*, za Narodowym Programem, to realizacja działań w zakresie wspomnianych pięciu filarów; działań przekładających się na trwały spadek poziomu zagrożenia na drogach województwa zachodniopomorskiego. Główne obszary interwencji zawarte we wspomnianych filarach obejmują działania infrastrukturalne, zmieniające zachowania uczestników ruchu, poprawiające bezpieczeństwo pojazdów oraz zwiększające efektywność ratownictwa i opieki powypadkowej. Końcowym efektem podejmowanych interwencji we wszystkich filarach powinna być kompleksowa poprawa poziomu bezpieczeństwa drogowego wynikająca z postępującego rozwoju kultury bezpieczeństwa w kontekście transportu i ruchu drogowego.

Zgodnie z założeniami dokumentu krajowego struktura działań podejmowanych na poziomie regionalnym w ramach Zachodniopomorski Program BRD 2023-2030 opiera się na następujących pięciu filarach:



W każdym filarze wyróżniono kierunki działań priorytetowych, będące odzwierciedleniem podstawowych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie. Każde działanie priorytetowe obejmuje 3 najważniejsze obszary interwencji:

	Obszary interwencji	Oznaczenie w Programie
INŻYNIERIA	- rozwiązania techniczne, które chronią kierowców, pasażerów i pozostałych uczestników ruchu drogowego oraz zmniejszają ciężkość zdarzeń drogowych	
NADZÓR	- kontrola uprawnionych do tego służb, mająca na celu egzekwowanie istniejących przepisów i zapobieganie ich łamaniu	
EDUKACJA	- kompleksowy proces podnoszenia świadomości o zagrożeniach w ruchu drogowym, zmiana postaw i zachowań na poziomie indywidualnego uczestnika ruchu drogowego, społeczności lub organizacji poprzez poznanie i zrozumienie ryzyka	

FILAR 1

System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego



NASZ CEL

Wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem w oparciu o najbardziej optymalne i najskuteczniejsze rozwiązania

System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego - jest kluczowym dla skutecznej i długotrwałej realizacji wszystkich działań planowanych w kolejnych Filarach niniejszego Programu. Te bowiem działania tworzą fundament dla wszystkich kolejnych filarów i określonych w nich zadań.

Podstawą wprowadzania trwałych, skutecznych i długofalowych zmian w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wprowadzenie tzw. bezpiecznego systemu. Tylko trwała, ścisła współpraca pomiędzy wieloma instytucjami (zarówno publicznymi, organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami prywatnymi), partnerów zaangażowanych w realizację systemowej edukacji, projektowania i zarządzania infrastrukturą, nadzór nad ruchem drogowym, a także realizacja założeń szeroko pojętej pomocy powypadkowej są niezbędnym warunkiem do osiągnięcia znacznej poprawy w tym obszarze.

Filar 1 - **System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego** obejmuje działania o charakterze organizacyjnym i zarządczym, warunkujące powodzenie całego Programu. Ze względu na odrębny charakter i specyfikę filaru, nie wpisują się w przedstawione powyżej obszary interwencji.

Filar	SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO	
Obszar interwencji	<p>Optymalizacja struktur organizacyjnych i mechanizmów finansowania systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w województwie</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wzmocnienie organizacyjne i restrukturyzacja Zachodniopomorskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. 2. Określenie minimalnego zakresu oraz zasad finansowania głównych zadań systemowych ZWR BRD, niezależnie od dotychczasowych rozwiązań, wynikających z przepisów Prawa o Ruchu Drogowym oraz sytuacji ekonomicznej Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. 3. Wskazanie oraz usankcjonowanie długofalowych źródeł i mechanizmów finansowania ZWR BRD.
	<p>Optymalizacja systemu zbierania, analizy i rozpowszechniania danych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego</p>	<p>Kierunki działań</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Współpraca i rozwój przy tworzeniu zintegrowanej bazy danych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. 2. Zoptymalizowanie analizy informacji, a także wykorzystanie jej w najbardziej efektywny sposób, jako kluczowego elementu transferu wiedzy z zakresu problematyki brd oraz zjawisk z tą problematyką skorelowanych. 3. Opracowanie strategii komunikacyjnej w oparciu o analizę aktualnych problemów brd z uwzględnieniem kluczowych partnerów regionalnych i lokalnych. 4. Planowanie i realizacja procesu szkolenia kadr, zarówno w aspektach dotyczących rozwiązań systemowych, jak i w odniesieniu do konkretnych problemów na poziomie regionalny.

FILAR 2

Bezpieczny człowiek



NASZ CEL

Bezpieczne i odpowiedzialne zachowania wszystkich użytkowników ruchu drogowego

Najważniejszym zadaniem systemu brd jest ochrona życia i zdrowia jego uczestników. Zgodnie z założeniami Wizji Zero oraz Bezpiecznego Systemu to człowiek i jego ograniczenia są punktem wyjścia dla kształtowania długofalowej polityki prewencyjnej oraz projektowania rozwiązań, które uwzględniając możliwość popełnienia błędu, w konsekwencji następstwa tego błędu minimalizują. Celem tego filaru jest przedstawienie takich działań, które w sposób bezpośredni będą oddziaływać na kształtowanie postaw uczestników ruchu drogowego oraz wskażą w jaki sposób, fizycznie można chronić życie i zdrowie uczestników ruchu drogowego.

1

Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego

Priorytety

2

Ochrona uczestników ruchu drogowego

Kierunki działań

I

1. Wprowadzanie środków uspokojenia ruchu.
2. Strefowanie prędkości w obszarach zabudowanych.
3. Przekształcanie sieci drogowej i ulicznej, w celu uzyskania hierarchicznej struktury.

N

4. Usprawnienie i optymalizacja systemu nadzoru nad zachowaniami uczestników ruchu drogowego związanymi z:
 - przekraczaniem prędkości,
 - prowadzeniem pojazdów po spożyciu alkoholu, narkotyków i podobnie działających substancji,
 - prowadzeniem pojazdów przy rozproszonej uwadze szczególnie przez urządzenia mobilne,
 - niestosowaniem lub nieprawidłowym stosowaniem pasów, urządzeń zabezpieczających dzieci w pojazdach oraz kasków ochronnych przez motorzystów i motocyklistów.
5. Optymalizacja systemu karania kierujących za wykroczenia związane z przekraczaniem prędkości.

E

6. Rozwój spójnego systemu edukacji komunikacyjnej w zakresie kluczowych problemów brd, tj.
 - nadmierna prędkość,
 - skutki i konsekwencje prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości,
 - skutki i konsekwencje prowadzenia pojazdów w warunkach rozproszonej uwagi,
 - skutki i konsekwencje niestosowania zabezpieczeń w pojazdach oraz wyposażenia ochronnego.
7. Prowadzenie działań edukacyjnych ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem osób w wieku 60+.

I

1. Wdrażanie i upowszechnienie drogowych środków ochrony uczestników ruchu drogowego, w tym w szczególności pieszych i rowerzystów.
2. Rozwój i upowszechnianie środków uspokojenia ruchu.

E

3. Kompleksowe działania promujące drogowe środki ochrony oraz uspokojenia ruchu.

FILAR 3

Bezpieczne drogi






NASZ CEL

Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wdrażanie optymalnych rozwiązań infrastrukturalnych oraz skuteczne zarządzanie prędkością

Stan infrastruktury drogowej to ważny czynnik, wpływający na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Działania w ramach filaru mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wdrażanie optymalnych rozwiązań infrastrukturalnych oraz nadzoru nad ruchem drogowym. Ich realizacja powinna doprowadzić do sytuacji, kiedy drogi i ich otoczenie będą gwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom, a faktyczna prędkość poruszających się po nich pojazdów będzie skorelowana ze standardami bezpieczeństwa obowiązującymi w danym miejscu.

Filar	BEZPIECZNE DROGI	
Priorytety	<div data-bbox="150 344 240 427">1</div> <p data-bbox="256 472 528 595">Zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych</p>	<div data-bbox="632 589 735 680">I</div> <ol data-bbox="751 338 1426 954" style="list-style-type: none"> 1. Identyfikacja dróg o dużym zagrożeniu (ranking bezpieczeństwa w oparciu o mapy ryzyka). 2. Analiza i weryfikacja otoczenia drogi pod względem bezpiecznych i wybaczących błędy rozwiązań infrastrukturalnych. 3. Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego. 4. Wdrażanie działań i interwencji infrastrukturalnych o największym potencjale redukcji zagrożenia w ruchu drogowym, w tym: <ul data-bbox="788 689 1426 954" style="list-style-type: none"> ▪ środków uspokojenia ruchu, ▪ środków redukujących liczbę wypadków spowodowanych zderzeniami pojazdów, ▪ środków redukujących wypadki z udziałem pieszych i rowerzystów, ▪ środków redukujących ciężkość wypadków, związanych z niewybaczającym otoczeniem drogi.
	<div data-bbox="150 1491 240 1574">2</div> <p data-bbox="256 1491 496 1749">Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego</p>	<div data-bbox="564 1021 596 1234" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Kierunki działań</div> <ol data-bbox="751 1043 1426 1917" style="list-style-type: none"> 5. Wprowadzanie rozwiązań ITS do nadzoru nad bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. <div data-bbox="632 1032 735 1124">N</div> 6. Regularne szkolenia kadry zajmującej się problematyką brd pod kątem najnowocześniejszych i najskuteczniejszych metod poprawy bezpieczeństwa oraz rozwiązań opartych na założeniach Bezpiecznego Systemu. <div data-bbox="632 1261 735 1352">E</div> 1. Upowszechnianie i wdrażanie niezależnych procedur audytu bezpieczeństwa ruchu i optymalizacja metod przeglądów dróg z uwagi na ich bezpieczeństwo. <div data-bbox="632 1462 735 1554">I</div> 2. Powszechne wdrożenie niezależnego audytu bezpieczeństwa ruchu oraz przeglądów dróg z uwagi na ich bezpieczeństwo. <div data-bbox="632 1626 735 1718">N</div> 3. Optymalizacja systemu edukacji kadr dokonujących klasyfikacji odcinków dróg i audytu brd oraz kadr przeprowadzających okresowe kontrole stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich. <div data-bbox="632 1789 735 1881">E</div>

Filar	BEZPIECZNE DROGI	
Priorytety	3 Usprawnienie systemu zarządzania prędkością	Kierunki działań <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="635 376 1433 548">  1. Wykorzystanie rozwiązań ITS w zarządzaniu prędkością. 2. Wdrażanie nowoczesnych technologii wspomagających oraz elementów infrastruktury automatycznego systemu adaptacji prędkości jazdy . <li data-bbox="635 562 1433 667">  3. Rozbudowa automatycznego systemu nadzoru nad prędkością. <li data-bbox="635 680 1433 1115">  4. Upowszechnianie wytycznych, zasad oraz dobrych praktyk projektowania dróg, z uwzględnieniem prędkości, jako kluczowego elementu Brd. 5. Prowadzenie spójnych kampanii informacyjnych w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="788 891 1433 958">▪ prędkości jako okoliczności newralgicznej dla ryzyka i ciężkości zdarzeń drogowych, <li data-bbox="788 972 1433 1115">▪ celów i założeń kompleksowych rozwiązań dot. nadzoru nad prędkością, w tym systemów automatycznych (fotoradary, odcinkowe pomiary prędkości itp.).

FILAR 4

Bezpieczny pojazd



NASZ CEL

Wysoki poziom bezpieczeństwa wszystkich pojazdów poruszających się po drogach

Bezpieczeństwo na drogach zależy nie tylko od podmiotów je nadzorujących i samych użytkowników, ale także pojazdów, jakimi wspomniani użytkownicy się poruszają. I to właśnie bezpieczeństwo pojazdów jest jednym z powodów powstawania wypadków drogowych w Polsce. Celem filaru jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów poruszających się po drogach. To stan techniczny oraz szereg ochronnych rozwiązań technologicznych stosowanych w pojazdach - w zakresie bezpieczeństwa czynnego oraz biernego - wpływa na ostateczny poziom zagrożenia w ruchu drogowym. Ciągłe doskonalenie pojazdów, jego wyposażenie w elementy wspomagające kierowcę oraz elementy chroniące uczestników zdarzeń drogowych wpływa na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zatem stale powinno się poszukiwać i wprowadzać udoskonalenia w tej dziedzinie.

Filar	BEZPIECZNY POJAZD	
Priorytety	<p>1 Podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich pojazdów</p>	<p>N</p> <p>1. Zwiększenie nadzoru w zakresie obowiązkowego wyposażenia pojazdów oraz poprawności stosowania urządzeń i systemów ochronnych.</p> <p>E</p> <p>2. Popularyzacja (edukacja i promocja) nowoczesnych systemów bezpieczeństwa pojazdów oraz korzyści płynących z ich poprawnego stosowania.</p>
	<p>2 Usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów</p>	<p>I</p> <p>1. Prowadzenie kampanii informacyjnych i promujących utrzymywanie należytej sprawności technicznej pojazdów.</p> <p>2. Popularyzacja wśród właścicieli pojazdów zasad działania nowoczesnych systemów bezpieczeństwa pojazdów.</p> <p>3. Usprawnienie procesu nadzoru nad działalnością Stacji Kontroli Pojazdów.</p> <p>N</p> <p>4. Zwiększenie intensywności i optymalizacja działań kontrolnych Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie stanu technicznego pojazdów.</p> <p>E</p> <p>5. Szkolenia w zakresie najnowszych technologii i wyposażenia pojazdów oraz ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu dla diagnostów, Policji i ITD.</p> <p>6. Prowadzenie kampanii edukacyjnych i promujących utrzymywanie należytej sprawności technicznej pojazdów oraz wpływu stanu technicznego pojazdu na bezpieczeństwo i komfort podróżowania.</p>

FILAR 5

Ratownictwo i opieka powypadkowa



NASZ CEL

Sprawne i skuteczne ratownictwo oraz efektywna opieka powypadkowa

Podstawowym problemem i jednocześnie wyzwaniem dla systemu ratownictwa i opieki powypadkowej jest bardzo wysoka ciężkość zdarzeń drogowych. W strukturze ofiar śmiertelnych wypadków - pod względem ich rodzaju - dominują piesi oraz ofiary zderzeń pojazdów. Celem usprawnienia działań w obszarze Ratownictwa i opieki powypadkowej jest usprawnienie działań do tego stopnia, by w sytuacji wypadku drogowego i zagrożenia zdrowia i życia zagwarantować najwyższy możliwy standard działań ratunkowych w jak najkrótszym czasie. Kluczowe jest również zbudowanie jednolitego systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych gwarantującego stałą, długofalową opiekę powypadkową w zakresie pomocy medycznej, psychologicznej, prawnej oraz administracyjnej.

1

Integracja i rozwój Krajowego Systemu Ratownictwa

1. Rozwój systemu ratownictwa medycznego – wsparcie i rozbudowa SOR i LPR oraz optymalizacja koncentracji dyspozytorni medycznych.
2. Rozwój potencjału KSRG poprzez włączanie do systemu jednostek OSP.
3. Modernizacja sprzętu i doposażenie podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach .
4. Wsparcie technologiczne dla autonomicznych rozwiązań automatycznego powiadamiania o wypadkach.
5. Utworzenie bazy danych o faktycznych konsekwencjach wypadków.

I

6. Nadzór nad optymalną organizacją sił i środków, prawidłowością procedur zintegrowanych działań służb i podmiotów ratowniczych.

N

7. Kompleksowe działania edukacyjne i informacyjne w zakresie udzielania pierwszej pomocy, powiadamiania służb ratowniczych i zabezpieczenia miejsca zdarzenia

E

2

Jednolity system pomocy ofiarom wypadków drogowych

1. Kampanie społeczne informujące o prawach ofiar wypadków drogowych i możliwościach uzyskania pomocy.
2. Rozwój bazy danych o podmiotach zajmujących się pomocą dla ofiar wypadków drogowych.

I

3. Optymalizacja działań nadzorujących proces pomocy ofiarom wypadków, w tym działań odszkodowawczych i rehabilitacyjnych

N

4. Kampanie społeczne informujące o prawach ofiar wypadków drogowych i możliwościach uzyskania pomocy.

E

Kierunki działań

Zachodniopomorski Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2023-2030 został opracowany na zlecenie Zachodniopomorskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Dane wykorzystane do opracowania tego dokumentu pochodzą z Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030, Komendy Głównej Policji (Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji – SEWIK), Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie, Głównego Urzędu Statystycznego, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie.