



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020
NA LATA 2016-2026 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030**

WSTĘP DO ANALIZY BEZPIECZEŃSTWA

ZAŁĄCZNIK 6

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

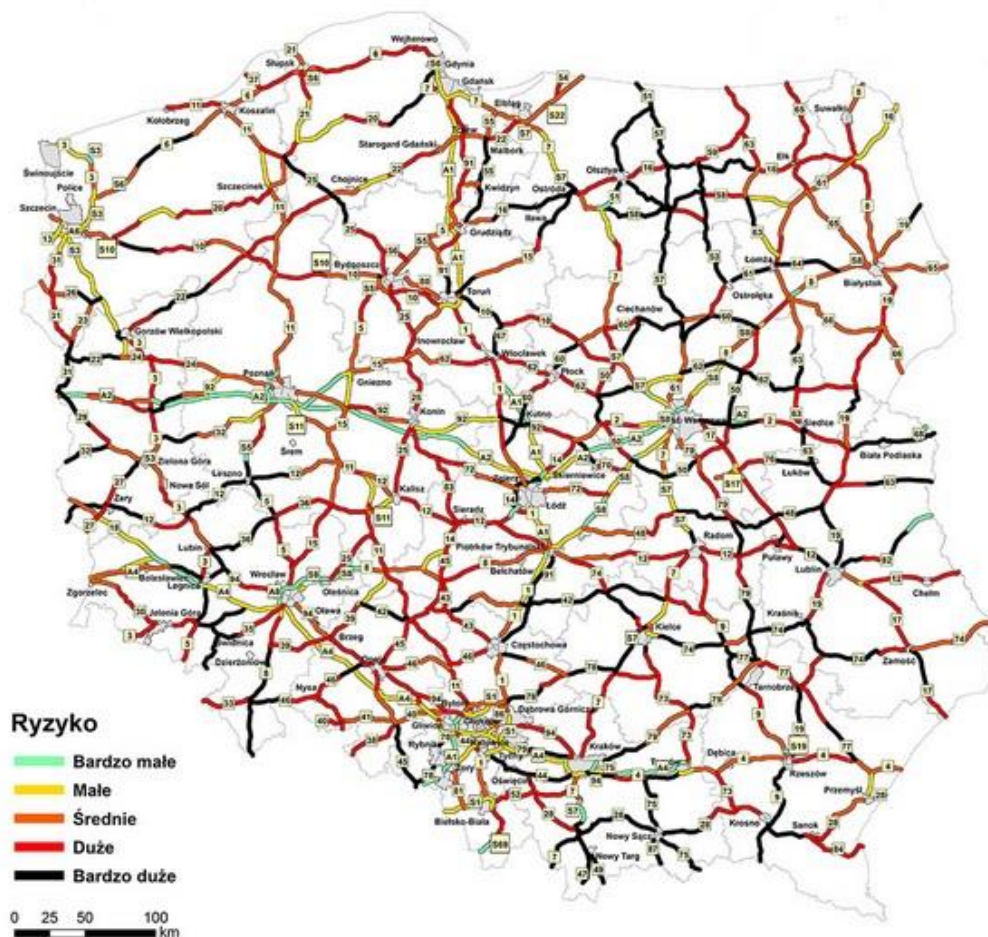


Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

1. Wstęp do Analizy bezpieczeństwa

Drogi krajowe zarządzane przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w Polsce mają ok. 18,8 tys. km (w tym 2,1 tys. km autostrad i dróg ekspresowych). Według Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na Drogach w badanym okresie (lata 2010-2012) na drogach krajowych w całej Polsce miało miejsce 9,1 tys. poważnych wypadków, w których zginęło ponad 4 tys. osób, a 7,9 tys. odniosło ciężkie obrażenia ciała. 27% długości dróg krajowych w Polsce zaliczana jest do dróg o najwyższym poziomie ryzyka¹. Za drogi o najwyższym ryzyku indywidualnym uważane są drogi w województwach: lubuskim, warmińsko- mazurskim, lubelskim, świętokrzyskim i małopolskim.

Rysunek 1 Mapa przedstawiająca zagadnienie ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w Polsce 2010-2012



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.

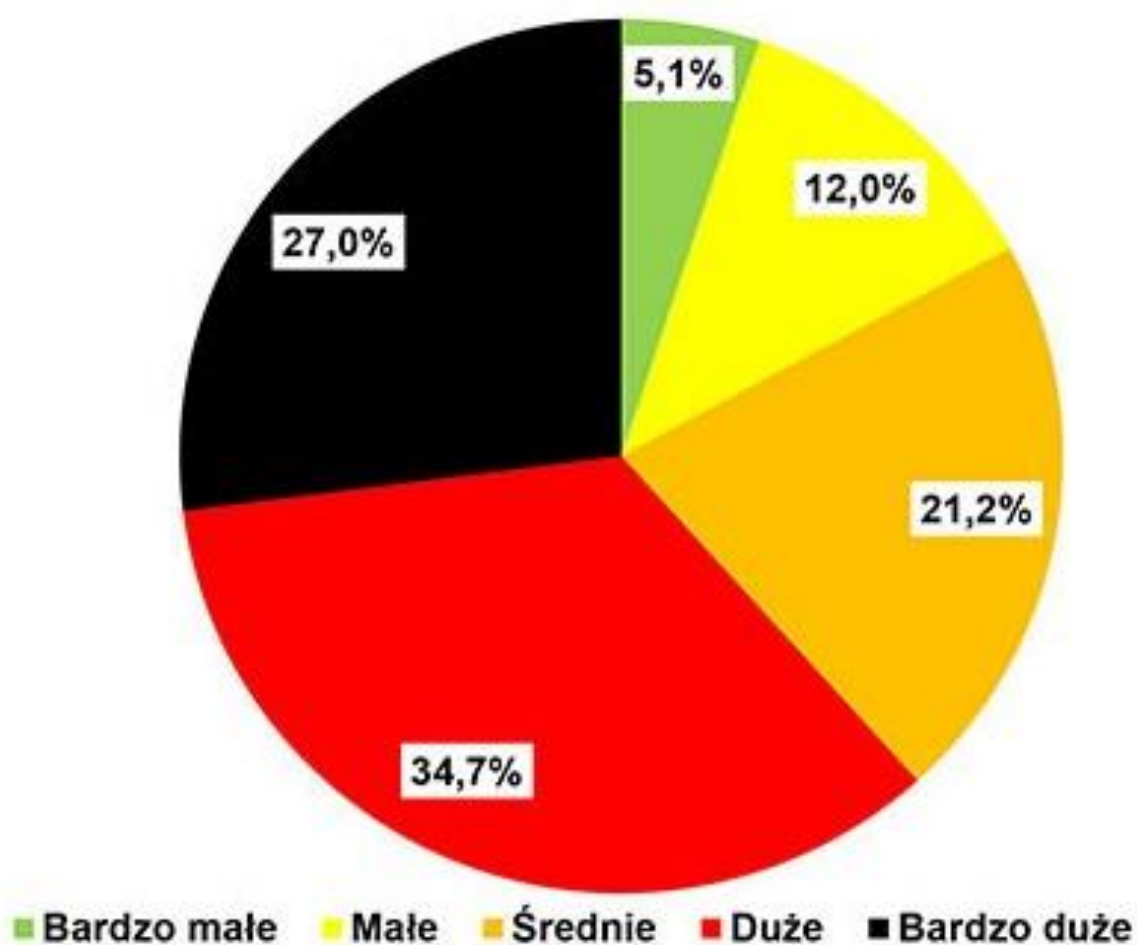
¹ **Ryzyko indywidualne** dotyczy każdego pojedynczego użytkownika dróg i mierzone jest częstością wypadków z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi, na każdym odcinku drogi w stosunku do liczby pojazdów, które przejeżdżają przez ten odcinek w ciągu trzech lat objętych analizą.

Z mapy przedstawiającej zagadnienie ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w Polsce w latach 2010-2012 wynika, że:

1. 27% długości dróg krajowych to „czarne” odcinki o najwyższym poziomie ryzyka,
2. 62% długości dróg krajowych to łącznie „czarne” i „czerwone” odcinki o nieakceptowalnym poziomie ryzyka,
3. 17% długości dróg krajowych spełnia kryteria stanowiące o bardzo małym i małym ryzyku, przyjęte przez EuroRAP jako poziom ryzyka akceptowanego dla podstawowej sieci dróg (por. rys. 2).

Co więcej, obliczono, że 40% wszystkich poważnych wypadków miało miejsce na „czarnych” odcinkach.

Rysunek 2 Procentowy udział dróg w poszczególnych klasach ryzyka



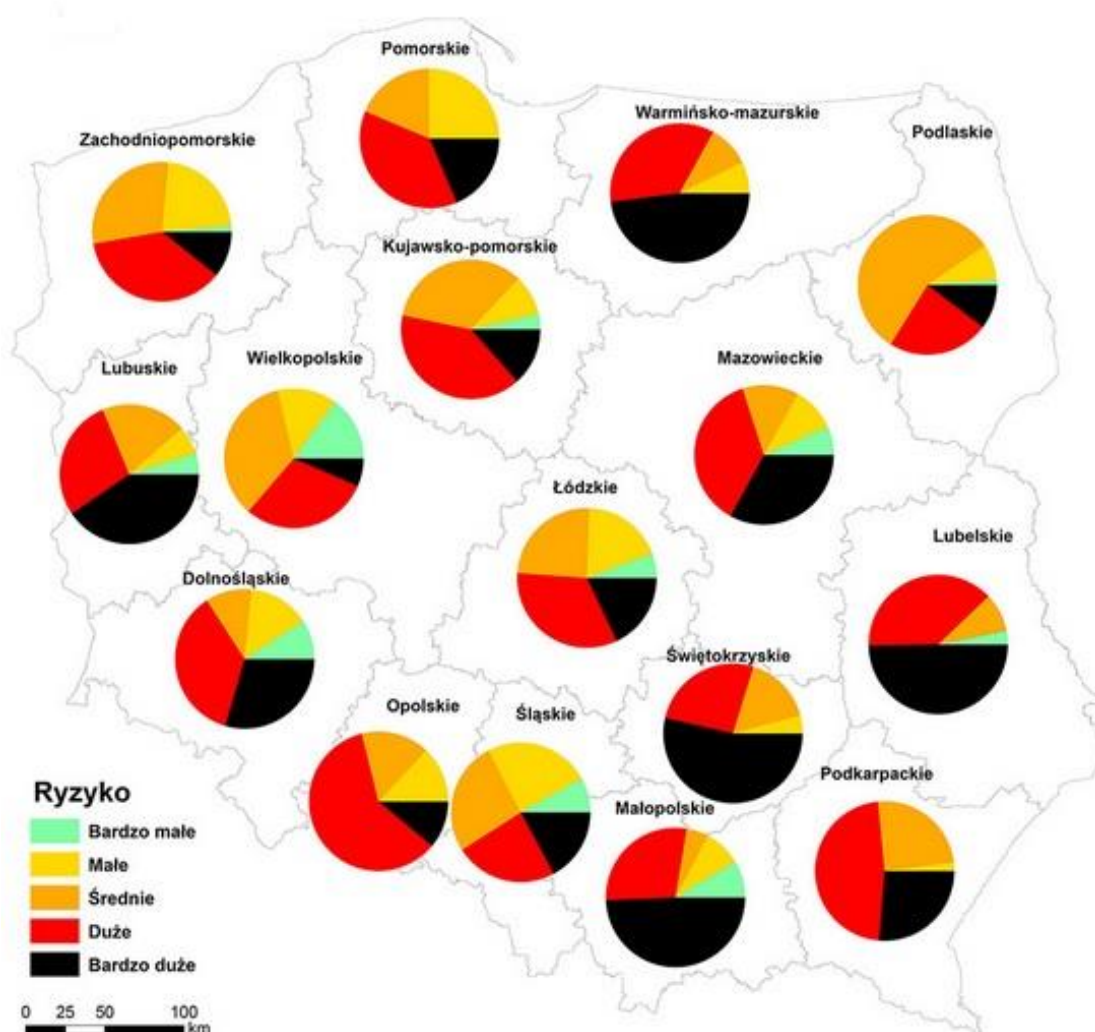
Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.

Na poniższym rysunku przedstawiono procentowe udziały długości odcinków dróg krajowych z podziałem na klasy ryzyka indywidualnego w poszczególnych województwach. W stosunku do okresu 2005-2007 nastąpiły następujące zmiany:

- największy wzrost długości „zielonych” odcinków dróg miał miejsce w województwach: wielkopolskim (o 11%), dolnośląskim i małopolskim (o 9%) i śląskim (o 8%),

- „zielone i żółte” odcinki największy wzrost miały w województwach: łódzkim i śląskim (o 24%), zachodniopomorskim (o 21%) i pomorskim (o 20%),
- „czarne” odcinki największy spadek miały w województwach: świętokrzyskim (o 47%), kujawsko- pomorskim (o 46%) i opolskim (o 37%),
- „czarne i czerwone” odcinki osiągnęły przyrost o 5% w województwie lubuskim, natomiast w pozostałych województwach był to spadek, przy czym największy w województwach: podkarpackim (o 53%), kujawsko- pomorskim (o 52%) i opolskim (o 51%).

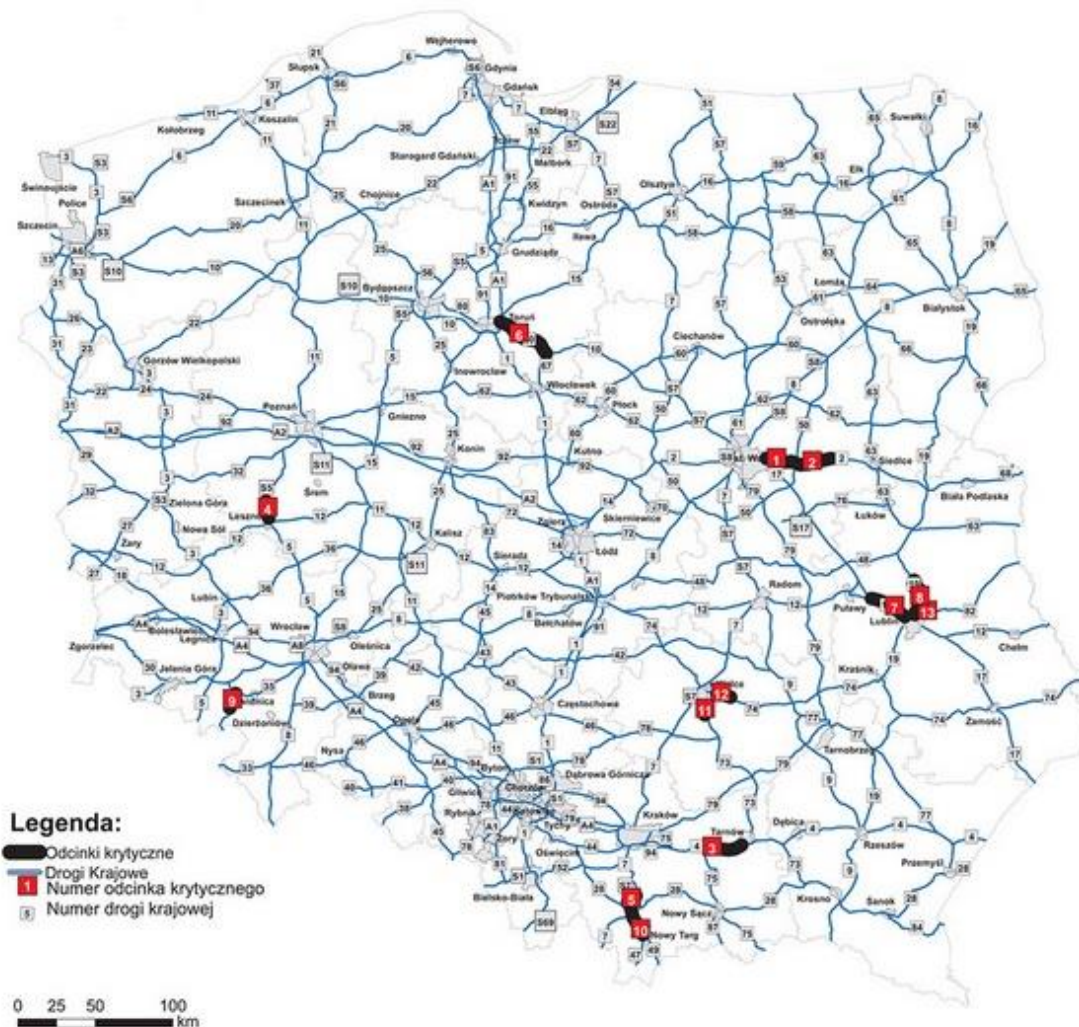
Rysunek 3 Ryzyko indywidualne na drogach krajowych w Polsce w latach 2010-2012 w poszczególnych województwach



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.

Istotnymi danymi są informację na temat miejsc wypadków śmiertelnych. Poniższe mapy obrazują rozlokowanie odcinków krytycznych z lat 2009-2011 na drogach krajowych w Polsce.

Rysunek 4 Odcinki krytyczne na drogach krajowych w Polsce w latach 2009-2011



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.

Jak wynika z poniższego porównania danych dla samego województwa opolskiego z danymi dla całego kraju, można zauważyć, że procentowy udział dróg z bardzo dużym ryzykiem („czarne” odcinki), jest znacznie większy dla całego kraju (27%) niż samego województwa opolskiego (11%). Również procentowy udział dróg spełniających kryteria małego i bardzo małego ryzyka jest mniejszy dla samego województwa opolskiego (13%) niż dla całego kraju (17%). Długość dróg krajowych w samym województwie opolskim stanowi 4,26% długości dróg krajowych w Polsce. Natomiast wypadki, które miały miejsce na drogach krajowych w latach 2010-2012 w województwie opolskim stanowią 3,44% wszystkich wypadków w Polsce. Osoby zabite w wypadkach drogowych w samym województwie opolskim stanowią 3,33% wszystkich osób zabitych w wypadkach drogowych na terenie całego kraju, natomiast osoby ranne w tych wypadkach w samym województwie opolskim stanowią 3,44% na tle całego kraju.

Tabela 1 Porównanie wybranych założeń dla województwa opolskiego i dla całego kraju

	Województwo opolskie	Polska
Długość dróg krajowych	0,8 tys.km	18,8 tys. km
Ilość poważnych wypadków na drogach krajowych w latach 2010-2012	313	9,1 tys.
Ilość zabitych osób w wypadkach drogowych w latach 2010-2012	133 osoby	4 tys. osób
Ilość osób które doznały ciężkich obrażeń ciała podczas wypadków drogowych w latach 2010-2012	272 osoby	7,9 tys. osób
Procentowy udział dróg z bardzo dużym ryzykiem („czarne” odcinki)	11%	27%
Procentowy udział dróg spełniających kryteria małego i bardzo małego ryzyka	13%	17%

Źródło: Opracowanie własne.

Pełna analiza bezpieczeństwa na terenie OF PN 2020 znajduje się w rozdziale 4 Strategii oraz jej rozwinięcie w Projekcie Części Strategicznej Dla Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Wyniki przeprowadzonej analizy zostały uwzględnione w przygotowanych kartach projektów.