



**STAN BEZPIECZEŃSTWA
NA DROGACH WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO
LATA 2011 – 2013**



**WYDZIAŁ RUCHU DROGOWEGO
KOMENDY WOJEWÓDZKIEJ POLICJI
W ŁODZI**



LUTY 2014

Analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach województwa łódzkiego ,w okresie lat 2011 – 2013.

Rozwój ekonomiczny województwa w ostatnich latach spowodował szybki rozwój motoryzacji, któremu nie towarzyszyły odpowiednie zmiany w infrastrukturze drogowej, metodach nadzoru nad ruchem drogowym ani edukacji motoryzacyjnej wpływającej na zmiany zachowań użytkowników dróg w trudnych i nieznanych dotychczas warunkach ruchu. Duży wpływ na poziom bezpieczeństwa mają także położenie województwa łódzkiego oraz niska świadomość społeczeństwa łódzkiego co do rozmiaru zagrożenia zdrowia i życia w ruchu drogowym oraz wielkości strat materialnych spowodowanych wypadkami drogowymi. Ponadto :

- województwo łódzkie na tle kraju charakteryzuje się większą od średniej gęstością zaludnienia ,
- centralne położenie sprawia, że przez nasz obszar przebiega zdecydowana większość ruchu tranzytowego na kierunku wschód – zachód południe – północ, północny wschód - południowy zachód,
- oddany odcinek autostrady A1 do węzła Łódź Północ (skrzyż. A1 z A2) i fragmenty dróg ekspresowych S8 (Wrocław- Walichnowy) i S14 (Łódź – Dobroń) nie umożliwiają jeszcze omijania aglomeracji łódzkiej przez ruch tranzytowy,
- obciążenie dróg w województwie ruchem pojazdów należy do najwyższych w kraju,
- sieć kolejowa jest w nim niekorzystnie rozmieszczona, główne magistrale kolejowe omijają stolicę regionu, ponad 1/3 miast leży z dala od linii kolejowych,
- Port Lotniczy im. Reymonta w Łodzi zajmuje pod względem ilości przewozów pasażerskich dalekie miejsce w kraju.

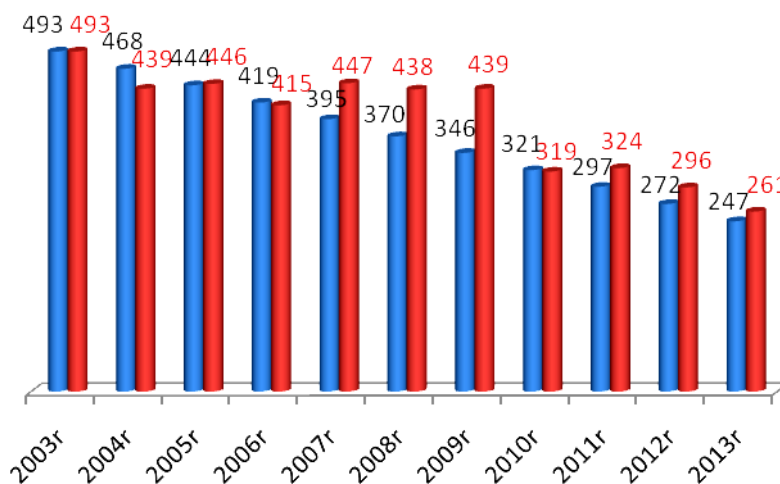
W 2007 roku w efekcie realizacji II fazy prac nad projektem Wojewódzkiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT łódzki”, zamówionego przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego w Łodzi, Piotrkowie Trybunalskim, Sieradzu i Skierniewicach opublikowano raport, którego celem było określenie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie łódzkim w okresie 2001–2005 r. Zidentyfikowano w nim m.in. główne problemy bezpieczeństwa ,grupy największego ryzyka oraz ocenę systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie łódzkim. Stwierdzono, że :

- 2005 roku w województwie łódzkim zarejestrowano 25562 kolizji, 4751 wypadków, w których 5751 osób zostało rannych, a 444 osoby zginęły, co stawia województwo łódzkie na 3 miejscu w kraju pod względem liczby wypadków.
- wskaźnik zdrowia publicznego, liczony jako liczba ofiar na 100 tys. mieszkańców, wynosił 17 osób zabitych i 224 osoby ranne, co plasowało województwo łódzkie odpowiednio na czwartym i pierwszym miejscu ze względu na ryzyko uwikłania w wypadek drogowy. Natomiast wskaźnik ciężkości wypadków, który wyniósł 10 osób zabitych na 100 wypadków, stawiał województwo na 13 miejscu w kraju z punktu widzenia ryzyka bycia ofiarą wypadku drogowego,
- najczęstszymi rodzajami wypadków w województwie łódzkim były: najechania na pieszego – 33% wypadków i zderzenia boczne – 32%. Uwzględniając sposób uczestnictwa w wypadkach drogowych stwierdzono, że sprawcami wypadków byli w 82% kierujący i w 15% piesi,
- największe zagrożenia w ruchu drogowym występowały w powiatach: grodzkim łódź i ziemskim zgierskim. Najbardziej niebezpieczne w klasyfikacji bezpieczeństwa pod względem wskaźników demograficznych były powiaty: brzeziński, łódzki-wschodni i tomaszowski.

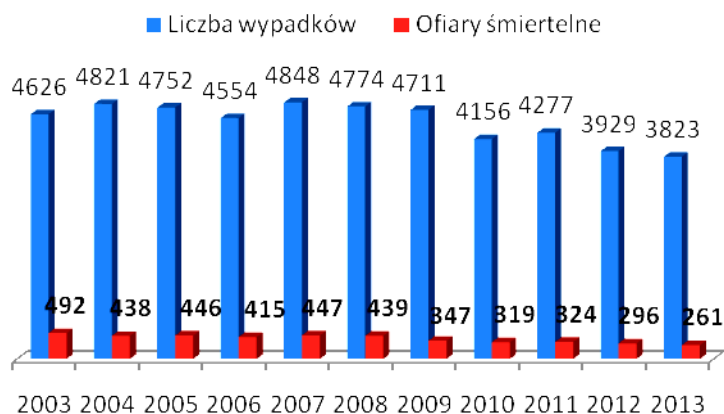
Przeprowadzone studia i analizy umożliwiły identyfikację głównych grup osób najbardziej narażonych na udział w wypadkach drogowych. Należeli do nich piesi, dzieci i młodzi kierowcy. Zidentyfikowano również główne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego: nadmierna prędkość jazdy, infrastruktura drogowa, nietrzeźwi użytkownicy dróg,

- piesi byli najbardziej liczną grupą uczestników ruchu drogowego narażoną na ryzyko uczestnictwa w wypadku drogowym na terenie woj. łódzkiego. W 2005 roku piesi uczestniczyli w 34% wypadków i stanowili 36% zabitych,
- bezpieczeństwo dzieci w ruchu drogowym powinno być traktowane ze szczególną uwagą. W roku 2005 na terenie woj. łódzkiego w wypadkach drogowych zginęło 13 dzieci i 546 zostało rannych (jedna duża szkoła),
- młodzi kierowcy byli w 2005 roku sprawcami 21% wypadków spowodowanych przez wszystkich kierowców,
- nadmierna prędkość była czynnikiem wpływającym na powstanie 19% wypadków, w których zginęło 25% uczestników,
- nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego zostali zarejestrowani w 10% wypadków, z czego w 7% byli to kierowcy, a w 3% piesi.

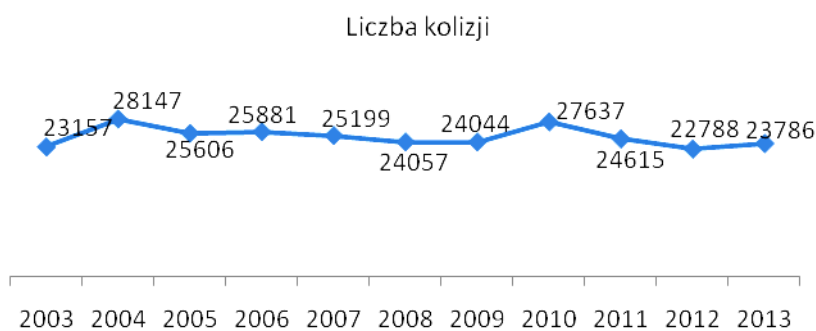
W 2005 roku przyjęty jako Krajowy Program poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005, za główny cel do roku 2013 stawiał zmniejszenie w kraju liczby śmiertelnych ofiar wypadków o 50% w ciągu 10 lat. Województwo łódzkie było jednym z trzech w kraju, którym udało się osiągnąć ten cel na rok 2010. Niestety w roku ubiegłym zakładana wartość została przekroczona o 6 %. Zakładane maksymalne oraz faktyczne odnotowane ilości śmiertelnych ofiar przedstawia poniższy wykres (kolorem czerwonym przedstawiono ilości odnotowanych ofiar śmiertelnych w województwie).



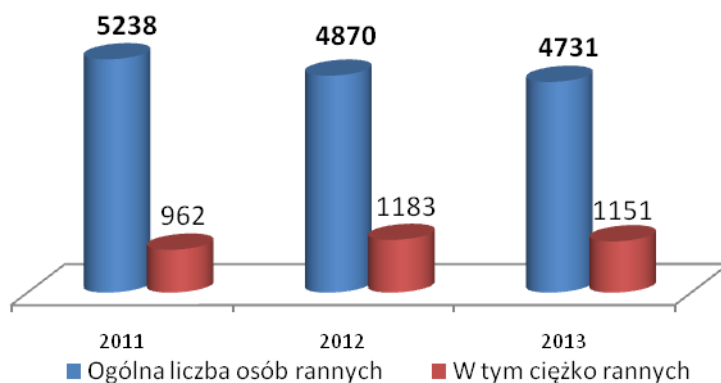
Niezależnie od powyższego należy stwierdzić, że w okresie minionych 10 lat liczba wypadków notowanych na drogach naszego województwa zmniejszyła się o ponad 800 (o 17%) a ilość ich śmiertelnych ofiar o ponad 230 (o 48%).



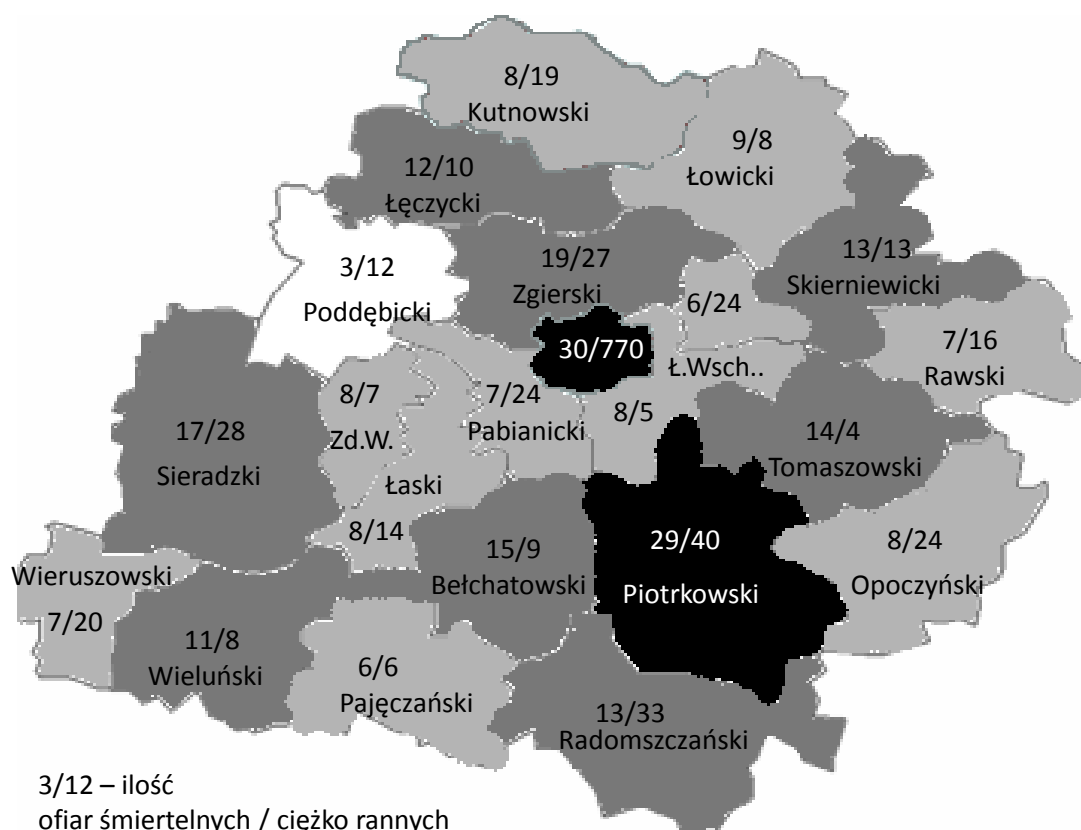
Odnotowano natomiast większą ilość kolizji drogowych (o 4 %), w tym wypadku stwierdzić należy, że dynamika jest odwrotna niż w przypadku wypadków drogowych i ich ofiar. Podkreślić należy, że dotyczy ona jedynie kolizji zgłoszonych Policji bez zdarzeń zakończonych sporządzeniem oświadczeniem sprawcy.



Proporcjonalnie do spadku ilości wypadków drogowych zmniejszyła się ogólna liczba osób rannych, których na przestrzeni 3 minionych lat było mniej o 20 %. W opisywanej grupie wzrosła niestety ilość osób, które odnotowały ciężkie obrażenia ciała. Było ich w 2013 r o 19,6 % więcej niż dwa lata wcześniej.



Analizując zagrożenie pod kątem śmiertelnych ofiar wypadków i osób ciężko rannych odnotowanych w 2013 roku jako najbardziej zagrożone obszary należy wskazać przede wszystkim Łódź (30 osób zabitych i 770 ciężko rannych), która absorbuje aż 57 % tego rodzaju ofiar z całego województwa. W dalszej kolejności najbardziej zagrożone są Piotrków T. i powiat piotrkowski oraz powiaty zgierski, sieradzki, radomszczański, bełchatowski, Skierniewice i powiat skierniewicki, powiaty wieluński i łęczycki.



Dane dotyczące ilości wypadków, osób zabitych i rannych odnotowanych w poszczególnych powiatach woj. łódzkiego w latach 2011- 2013 r.

L.p.	KPP / KMP	WYPADKI			Dynamika	ZABICI			Dynamika	RANNI			Dynamika	W tym ciężko ranni			Dynamika
		2011	2012	2013	2012/11	2011	2012	2013	20012/11	2011	2012	2013	2012/11	2011	2012	2013	2012/11
1.	Łódź	1826	1669	1715	2,8%	38	33	30	-9,1%	2195	2012	2125	5,6%	492	758	770	1,6%
2.	Piotrków Tryb.	228	193	169	-12,4%	31	21	29	38,1%	283	244	200	-18,0%	43	42	40	-4,8%
3.	Skierniewice	78	77	88	14,3%	19	8	13	62,5%	109	89	104	16,9%	14	21	13	-38,1%
4.	Bełchatów	187	173	166	-4,0%	23	18	15	-16,7%	243	235	216	-8,1%	13	8	9	12,5%
5.	Brzeziny	47	50	54	8,0%	4	7	6	-14,3%	57	69	66	-4,3%	15	13	24	84,6%
6.	Kutno	205	184	189	2,7%	16	14	8	-42,9%	265	222	248	11,7%	48	20	19	-5,0%
7.	Łask	89	71	69	-2,8%	6	10	8	-20,0%	103	89	90	1,1%	17	9	14	55,6%
8.	Łęczyca	61	65	58	-10,8%	14	11	12	9,1%	64	67	63	-6,0%	17	10	10	0,0%
9.	Łowicz	87	69	73	5,8%	16	12	9	-25,0%	108	100	91	-9,0%	16	18	8	-55,6%
10.	Łódź Wschód	71	86	96	11,6%	5	11	8	-27,3%	92	106	125	17,9%	3	20	5	-75,0%
11.	Opoczno	93	88	88	0,0%	11	7	11	57,1%	103	117	112	-4,3%	20	18	24	33,3%
12.	Pabianice	151	142	123	-13,4%	16	14	7	-50,0%	149	143	138	-3,5%	53	52	54	3,8%
13.	Pajęczno	41	45	35	-22,2%	7	4	6	50,0%	41	60	38	-36,7%	7	11	6	-45,5%
14.	Podębice	57	84	62	-26,2%	6	11	3	-72,7%	71	126	86	-31,7%	18	13	12	-7,7%
15.	Radomsko	272	219	231	5,5%	23	15	13	-13,3%	343	260	282	8,5%	61	42	33	-21,4%
16.	Rawa Maz.	94	82	70	-14,6%	13	6	7	16,7%	121	121	81	-33,1%	27	45	16	-64,4%
17.	Sieradz	81	85	86	1,2%	14	15	17	13,3%	96	105	104	-1,0%	23	23	28	21,7%
18.	Tomaszów Maz.	208	155	108	-30,3%	18	21	14	-33,3%	266	199	150	-24,6%	18	13	4	-69,2%
19.	Wieluń	51	50	45	-10,0%	10	15	11	-26,7%	54	51	39	-23,5%	12	16	8	-50,0%
20.	Wieruszów	42	42	36	-14,3%	4	2	7	250,0%	57	63	45	-28,6%	6	5	20	300,0%
21.	Zduńska Wola	77	72	65	-9,7%	7	13	8	-38,5%	103	110	83	-24,5%	15	10	7	-30,0%
22.	Zgierz	231	228	197	-13,6%	23	28	19	-32,1%	315	282	242	-14,2%	24	16	27	68,8%
23.	KAP Łódź *	23	21	43	104,8%	3	8	4	-50,0%	39	34	63	85,3%	---	---	---	#ARG!
	OGÓŁEM	4277	3929	3823	-2,7%	324	296	261	-11,8%	5238	4870	4728	-2,9%	962	1183	1151	-2,7%

Poziom zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie naszego województwa był w 2013 roku niższy niż w roku poprzedzającym. W porównaniu do 2012 roku zmniejszyła się:

- liczba wypadków o 2,7 % (o 106 mniej),
- ilość śmiertelnych ofiar wypadków o 11,8 % (o 35 mniej),
- liczba osób rannych o 2,9 % (o 142 mniej),
- w tym ciężko rannych o 2,7 % (o 32 mniej).

Powyższa pozytywna tendencja (2012/2013) w przypadku wypadków drogowych spowodowana jest spadkiem ich liczby w 13 powiatach. Zwiększenie ilości wypadków odnotowano w Łodzi, i powiatach: skierniewickim, brzezińskim, kutnowskim, łowickim, łódzkim wschodnim, radomszczańskim. W przypadku ofiar śmiertelnych większą ich liczbę odnotowano w : Piotrkowie Trybunalskim i powiatach piotrkowskim, skierniewickim, łęczyckim, opoczyńskim, pajęczańskim, rawskim, sieradzkim i wieruszowskim.

Podkreślenia wymaga fakt, że w okresie 2011/2012/2013 r odnotowano systematycznie mniejsze ilości wypadków i śmiertelnych ofiar tylko w powiatach bełchatowskim i pabianickim. Systematycznie rosła natomiast liczba wypadków w powiatach brzezińskim, łódzkim-wschodnim i sieradzkim a osób zabitych w pajęczańskim. Ilość osób ciężko rannych systematycznie rosła w Łodzi gdzie stanowi ona wartość aż dwóch trzecich spośród całego województwa.

Wskaźniki względne dot. ilości wypadków i śmiertelnych ofiar przeliczonych na 100 tys. mieszkańców zmniejszają się systematycznie (pierwszy ze 168 na 151, drugi z 12,8 na 10,3), natomiast ilości wypadków i śmiertelnych ofiar przeliczonych na 100 tys. zarejestrowanych pojazdów w pierwszym przypadku w 2013 roku wzrósł w stosunku do 2012 roku z 237 do 255 , natomiast w drugim zmniejsza się również stale z wartości 22 do 17.

KMP/KPP		2013 rok			
		Wypadki na 100 tys. mieszkańców	Zabici na 100 tys. mieszkańców	Wypadki na 100 tys. zarejstr. pojazdów	Zabici na 100 tys. zarejstr. pojazdów
Lp	Ogółem	150,9	10,3	255	17
1	LD KMP Łódź	236,5	4,1	457	8
2	LD KMP Piotrków Tryb	100,6	17,3	405	69
3	LD KMP Skierniewice	101,3	15,0	332	49
4	LD KPP Bełchatów	146,9	13,3	250	23
5	LD KPP Brzeziny	174,5	19,4	246	27
6	LD KPP Kutno	185,7	7,9	282	12
7	LD KPP Łask	136,0	15,8	191	22
8	LD KPP Łęczyca	110,8	22,9	152	32
9	LD KPP Łowicz	90,1	11,1	134	17
10	LD KPP Łódź Wschód	139,8	11,6	203	17
11	LD KPP Opoczno	112,1	14,0	205	26
12	LD KPP Pabianice	102,5	5,8	173	10
13	LD KPP Pajęczno	66,2	11,3	106	18
14	LD KPP Poddębice	147,5	7,1	209	10
15	LD KPP Radomsko	197,0	11,1	341	19
16	LD KPP Rawa Maz.	140,7	14,1	194	19
17	LD KPP Sieradz	71,3	14,1	107	21
18	LD KPP Tomaszów M.	89,3	11,6	156	20
19	LD KPP Wieluń	57,6	14,1	92	23
20	LD KPP Wieruszów	85,0	16,5	127	25
21	LD KPP Zduńska Wola	95,4	11,7	149	18
22	LD KPP Zgierz	119,7	11,5	202	19

Rodzaje wypadków drogowych.

Analizując rodzaj zdarzenia drogowego stwierdzić należy, że dominującym rodzajem w naszym województwie jest boczne zderzenie pojazdów co ma niewątpliwie związek z główną przyczyną wypadków powodowanych przez kierujących tj. nieustąpieniem pierwszeństwa przejazdu, w dalszej kolejności są najechanie na pieszego (wypadki związane z poruszaniem się pieszych po jezdni). Znacząco występują także tylne i czołowe zderzenia pojazdów, czołowe zdarzenia występują podczas nieprawidłowych manewrów wyprzedzania na drogach jednojezdniowych, tylne zderzenia pojawiają się wskutek nieutrzymywania prawidłowej odległości między pojazdami. Do częstych zdarzeń należy zaliczyć również najechanie na drzewo, słup, znak co wynika m. in. z twardego otoczenia naszych dróg.

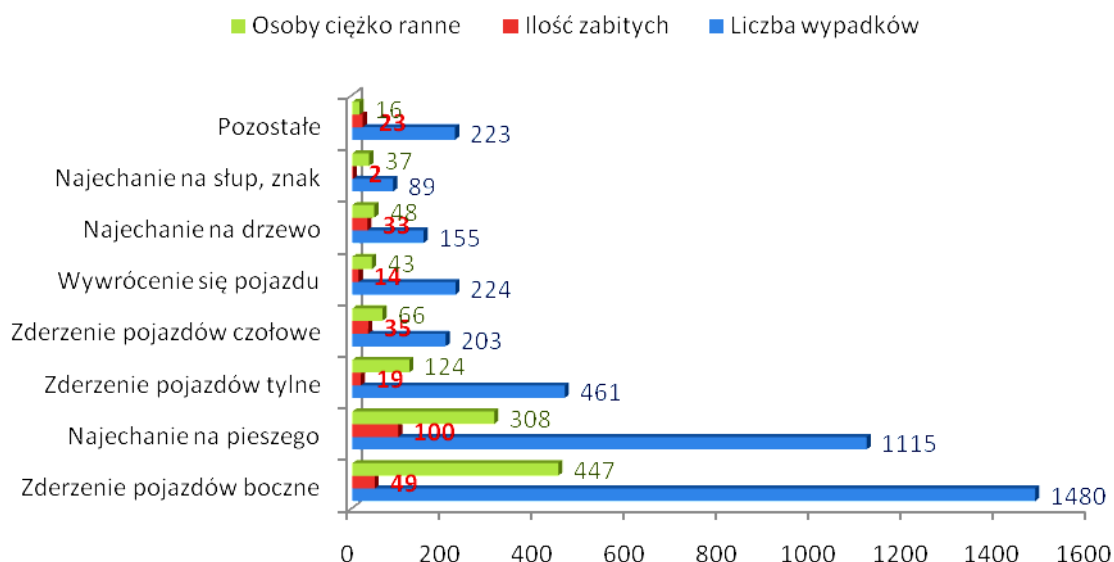
	Liczba Wypadków			Liczba Zabitych			Liczba Rannych		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
	4277	3929	3824	324	296	261	5238	4870	4729
Inne	204	169	156	7	5	4	248	215	208
Najechnanie na barierę ochronną	28	24	43	4	9	3	34	32	58
Najechnanie na drzewo	192	153	155	34	29	33	266	202	185
Najechnanie na dziurę, wybój, garb	5	9	7	0	0	0	5	9	7
Najechnanie na pieszego	1115	1026	946	130	106	100	1047	987	905
Najechnanie na pojazd unieruchomiony	34	32	38	4	6	2	42	36	49
Najechnanie na słup, znak	107	81	89	6	4	2	127	95	115
Najechnanie na zaporę kolejową	1	1	0	0	0	0	2	2	0
Najechnanie na zwierzę	14	18	13	1	1	0	17	23	15
Wypadek z pasażerem	7	15	9	0	2	0	8	14	9
Wywrócenie się pojazdu	251	265	224	25	22	14	333	366	287
Zderzenie pojazdów boczne	1513	1435	1480	51	67	49	2007	1948	1962
Zderzenie pojazdów czołowe	271	198	203	48	32	35	444	305	325
Zderzenie pojazdów tylne	535	503	461	14	13	19	658	636	604

Podkreślić należy, że wskazane rodzaje zdarzeń dominują stale. Jedynie w przypadku potrącenia pieszego odnotowano spadek wypadków, osób zabitych i rannych na przestrzeni minionych 3 lat, w pozostałych rodzajach zdarzeń przedstawiało się to zmiennie.

Kolejny wykres przedstawia ilość najczęściej odnotowywanych rodzajów zdarzeń drogowych z określeniem ilości występujących w nich ofiar śmiertelnych i osobach z ciężkimi obrażeniami ciała. Porównanie występowania tych ofiar podczas rodzajów zdarzeń wskazuje na to, że najbardziej niebezpiecznymi (najczęściej skutkującymi śmiercią lub ciężkimi obrażeniami) są:

- ⇒ zderzenie czołowe pojazdów oraz najechanie na drzewo (w co drugim zdarzeniu ofiara śmiertelna lub ciężko ranna),
- ⇒ najechanie na pieszego i najechanie na słup, znak (w nieco ponad drugim – 2.3 j /w),
- ⇒ boczne i tylne zderzenie pojazdów (w co trzecim zdarzeniu ofiara śmiertelna lub ciężko ranna),
- ⇒ wywrócenie się pojazdu (w co czwartym zdarzeniu ofiara śmiertelna lub ciężko ranna),

W pozostałych rodzajach wypadków ofiarę śmiertelną lub ciężko ranną notuje się w co szóstym zdarzeniu.



Sprawcy zdarzeń drogowych, przyczyny ich powstawania.

Główni sprawcy wypadków drogowych	WYPADKI			Dynamika	ZABICI			Dynamika	RANNI			Dynamika
	2011	2012	2013	2012/13	2011	2012	2013	2012/13	2011	2012	2013	2012/13
współwina uczestników r.	43	48	37	-22,9%	6	3	11	266,7%	52	60	47	-21,7%
z innych przyczyn	240	231	222	-3,9%	29	17	23	35,3%	273	283	245	-13,4%
z winy kierującego	3548	3287	3248	-1,2%	217	218	181	-17,0%	4524	4214	4157	-1,4%
z winy pieszego	446	363	316	-12,9%	72	58	46	-20,7%	389	313	279	-10,9%

Jak wynika z tabeli zamieszczonej powyżej, zdecydowaną większość wypadków drogowych – 85% spowodowali kierujący pojazdami, których nieprawidłowe zachowanie skutkowało obrażeniami ciała u 4157 oraz śmiercią 181 osób. Ich udział w powodowanych wypadkach na przestrzeni minionych trzech lat wzrósł o 5 %, w przypadku pieszych zmniejszył się o 2, do 10 %. Pomimo mniejszych liczb dotyczących pieszych (analogicznie 279 i 46) należy zwrócić uwagę, że śmierć z powodu ich zachowania nastąpiła, w co 6 wypadku przez nich spowodowanym. Z winy kierujących, w co prawie 18 wypadku notowano ofiarę śmiertelną. Dlatego też, działania skierowane na bezpieczeństwo pieszych uczestników ruchu drogowego winny być traktowane z większym nasileniem od innych.

Od dłuższego czasu w naszym województwie nie zmieniają się główne przyczyny wypadków zwinionych przez kierujących pojazdami. W dalszym ciągu są to:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (33% wypadków i 15% śmiertelnych ofiar) ,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (23% wypadków, 37% śmiertelnych ofiar),
- nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych (12 % wypadków, 9% śmiertelnych ofiar),

Tylko te trzy przyczyny stanowią prawie 70 % spośród wszystkich wypadków i 60 % z liczby śmiertelnych ofiar spowodowanych niewłaściwym zachowaniem kierujących.

Należy zwrócić także uwagę na nieprawidłowe manewry wyprzedzania, skręcania wymijania, zmiany pasa ruchu oraz jazdę po niewłaściwej stronie jezdni i zmęczenie/zaśnięcie skutkujące również dużą liczbą śmiertelnych ofiar.

Przyczyny zdarzeń drogowych z winy kierującego	WYPADKI			Wzrost/ spadek	ZABICI			Wzrost/ spadek	RANNI			Wzrost/ spadek
	2011	2012	2013		2011	2012	2013		2011	2012	2013	
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1125	991	1085	9,5%	31	44	28	-36,4%	1496	1359	1446	6,4%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	859	791	759	-4,0%	70	70	67	-4,3%	1128	1047	1004	-4,1%
Nieprawidłowe: przejeżdżanie przejścia dla pieszych	444	415	379	-8,7%	27	23	16	-30,4%	441	426	391	-8,2%
Niezachowanie bezp. odl. między pojazdami	200	184	172	-6,5%	2	4	2	-50,0%	263	238	225	-5,5%
Nieprawidłowe: wyprzedzanie	177	178	139	-21,9%	13	19	16	-15,8%	258	244	188	-23,0%
Nieprawidłowe: skręcanie	124	143	137	-4,2%	7	5	11	120,0%	141	164	162	-1,2%
Nieprawidłowe: zmienianie pasa ruchu	81	77	90	16,9%	9	6	7	16,7%	110	101	117	15,8%
Wjazd przy czerwonym świetle	86	81	79	-2,5%	3	2	4	100,0%	133	118	126	6,8%
Zmęczenie, zaśnięcie	69	68	71	4,4%	9	18	7	-61,1%	106	113	108	-4,4%
Nieprawidłowe: omijanie	57	54	68	25,9%	9	6	4	-33,3%	59	55	68	23,6%
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	58	71	56	-21,1%	8	2	4	100,0%	52	73	53	-27,4%
Nieprawidłowe: wymijanie	36	47	49	4,3%	4	3	6	100,0%	46	57	57	0,0%
Nieprawidłowe: cofanie	67	50	47	-6,0%	1	1	1	0,0%	69	54	48	-11,1%
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	67	58	40	-31,0%	18	10	6	-40,0%	95	67	64	-4,5%
Gwałtowne hamowanie	17	18	20	11,1%	1	0	0	#####	21	23	26	13,0%
Nieprawidłowe: Zawracanie	42	22	18	-18,2%	3	2	0	-100,0%	54	30	32	6,7%
Nieprzestrzeżenie innych sygnałów	23	19	18	-5,3%	0	0	0	#####	36	23	22	-4,3%
Nieprawidłowe: przejeżdżanie przejścia dla rowerów	6	9	13	44,4%	0	0	1	WZROST	6	9	12	33,3%
Jazda bez wymaganego oświetlenia	8	8	6	-25,0%	2	3	1	-66,7%	8	7	6	-14,3%
Nieprawidłowe: zatrzymywanie, postój	2	3	2	-33,3%	0	0	0	#####	2	6	2	-66,7%

Ogólna liczba spowodowanych przez pieszych wypadków, rannych i ofiar śmiertelnych, zmniejszyła się w porównaniu do roku 2012, kolejno o ok. 13%, 11% i o 21 %. Ograniczeniu uległy wypadki z powodu głównych przyczyn wśród pieszych tj. nieostrożnego wejścia przed jadącym pojazdem, lekceważenia sygnalizacji świetlnej, przekraczaniu jezdni w miejscu niedozwolonym, nieostrożnego wejścia na jezdnię, zza pojazdu lub przeszkody. Od wielu lat są one głównymi przyczynami wypadków i ich ofiar wśród pieszych.

Podkreślenia wymaga znacząca liczba śmiertelnych ofiar wśród pieszych z powodu stania/leżenia na jezdni mająca niewątpliwie związek z zachowaniem pieszych będących pod wpływem alkoholu.

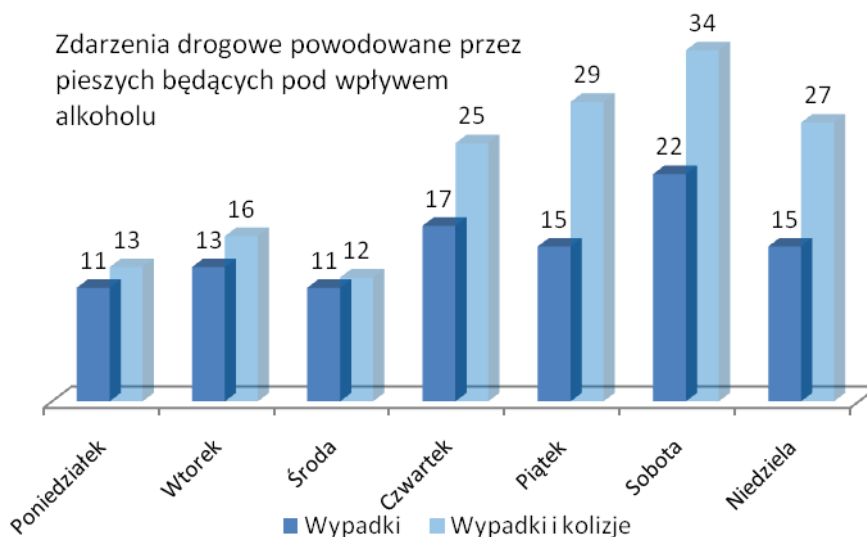
Przyczyny zdarzeń drogowych z winy pieszych	WYPADKI			Wzrost/ spadek	ZABICI			Wzrost/ spadek	RANNI			Wzrost/ spadek
	2011	2012	2013		2011	2012	2013		2011	2012	2013	
Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	227	179	166	-7,3%	43	28	21	-25,0%	194	151	148	-2,0%
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	72	42	41	-2,4%	1	1	1	0,0%	75	43	43	0,0%
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	53	48	34	-29,2%	5	5	3	-40,0%	48	46	31	-32,6%
Nieostrożne wejście na jezdnię: zza pojazdu, przeszkody	52	47	33	-29,8%	4	2	1	-50,0%	48	47	32	-31,9%
Stanie na jezdni, leżenie	25	26	25	-3,8%	14	16	13	-18,8%	12	10	15	50,0%
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	14	16	11	-31,3%	4	6	6	0,0%	10	11	5	-54,5%
Zatrzymanie, cofnięcie się	3	5	6	20,0%	1	0	1	#####	2	5	5	0,0%

Nietrzeźwi piesi

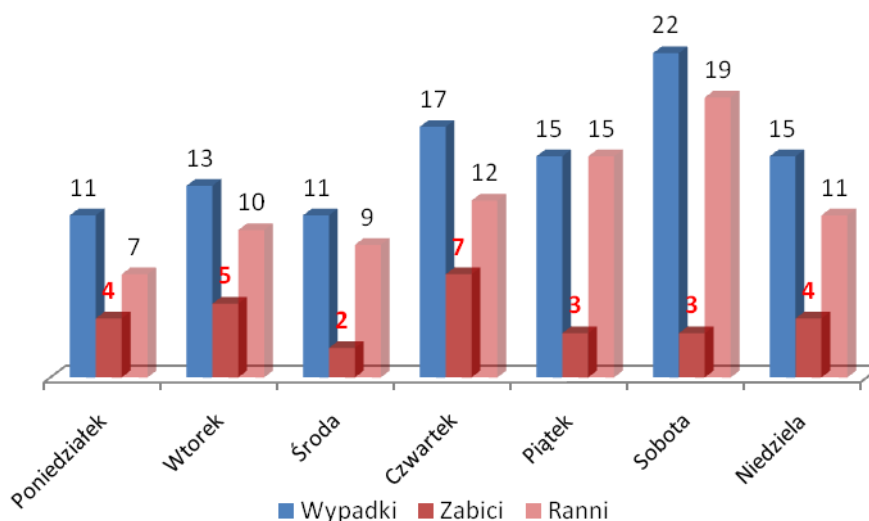
W prawie wszystkich wypadkach z winy pieszych, obrażenia odnoszą oni sami. Jedna trzecia wypadków z ich winy spowodowana jest przez osoby poruszające się pieszo będąc pod wpływem alkoholu, z tego powodu ginie 28 pieszych tj. 60% spośród wszystkich śmiertelnych ofiar tych uczestników ruchu a 30% zostaje rannych. Przedstawione na poniższym wykresie wartości wyraźnie wskazują, że ilość opisywanych wypadków jak i osób rannych ulegają ograniczeniu. Niestety ilość śmiertelnych ofiar zwiększa się. Podkreślić należy znaczący wpływ obecności alkoholu na śmiertelny skutek takiego zdarzenia bowiem statystycznie pieszy ginie w co siódmym spowodowanym przez siebie wypadku, nietrzeźwy pieszy niespełna w co trzecim.



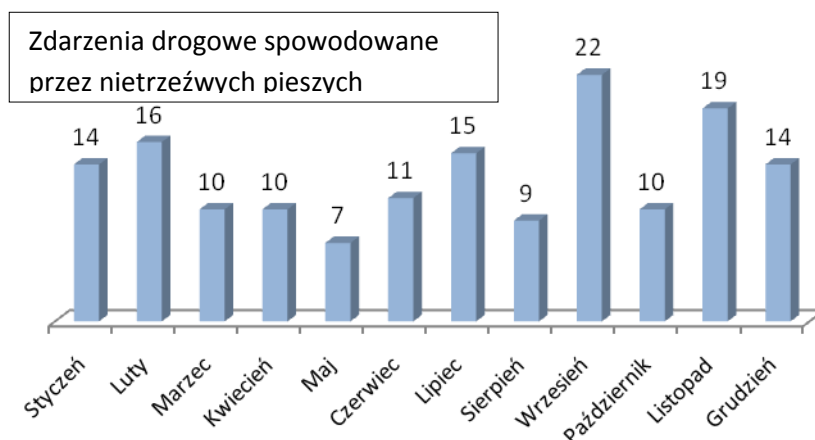
Analiza przedmiotowego zagrożenia w 2013 roku wskazuje na jego wzrost w okresie od czwartku do niedzieli włącznie (zdarzenia drogowe ogółem) przy czym najwięcej zdarzeń z ofiarami występuje w soboty.



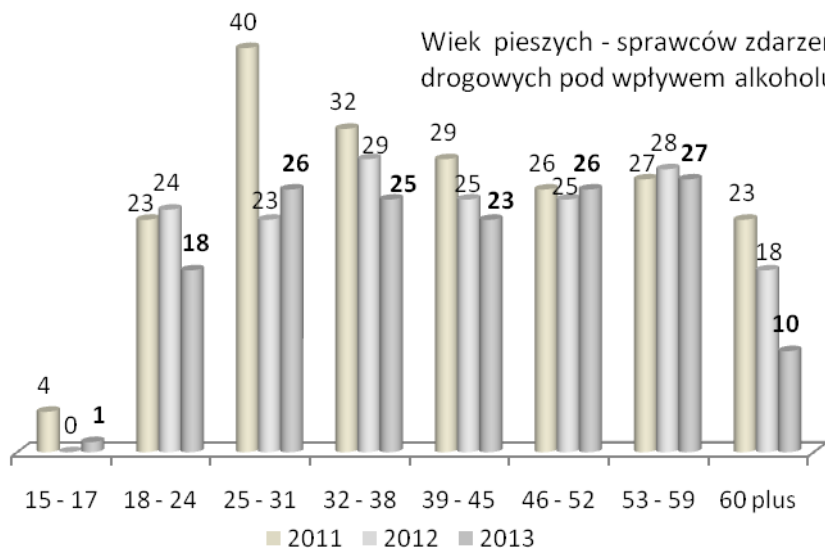
Proporcjonalnie odnotowuje się liczby osób rannych – nietrzeźwych sprawców i jednocześnie ofiar wypadków drogowych. Najwięcej ofiar śmiertelnych odnotowano w czwartki.



Przedmiotowe zagrożenie w 2013 roku najczęściej występowało we wrześniu, miesiącach zimowych oraz lipcu. Ilość wypadków i kolizji drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych pieszych w województwie łódzkim przedstawia się następująco.



Wśród poszczególnych grup wiekowych opisywanych sprawców nie można wskazać dominującej ponieważ począwszy od 18 do wieku 59 lat istnieje podobna skala zagrożenia (od 20 do 30 spowodowanych wypadków). Jedynie dwukrotnie zmniejszyło się przedmiotowe zagrożenie powodowane przez osoby powyżej 60 lat.



Jak wskazują przedstawione wyżej wartości, oprócz zagrożenia powodowanego przez nietrzeźwych kierujących (247 wypadków, 43 ofiary śmiertelne, 327 osób rannych) istnieje również niemały problem powodowania wypadków drogowych przez będących pod wpływem alkoholu pieszych, którzy są jednocześnie ofiarami tych wypadków (104 wypadki, 28 ofiar śmiertelnych, 83 rannych).

Wiek sprawców

W minionym roku odnotowano spadek ilości wypadków drogowych spowodowanych przez uczestników ruchu z większości kategorii wiekowych.

Sprawcy zdarzeń drogowych - wiek uczestnika																
WIEK	WYPADKI			Wzrost/	ZABICI			Wzrost/	RANNI			Wzrost/	KOLIZJE			Wzrost/
	2011	2012	2013	spadek	2011	2012	2013	spadek	2011	2012	2013	spadek	2011	2012	2013	spadek
0 - 06	13	15	12	-20,0%	0	0	0	#####	15	15	12	-20,0%	12	6	4	-33,3%
07 - 14	89	74	69	-6,8%	2	0	1	#####	91	78	73	-6,4%	48	67	67	0,0%
15 - 17	76	64	62	-3,1%	3	7	3	-57,1%	85	69	65	-5,8%	95	107	98	-8,4%
18 - 24	789	713	673	-5,6%	54	43	49	14,0%	1077	993	868	-12,6%	3694	3529	3413	-3,3%
25 - 29	505	474	420	-11,4%	27	25	23	-8,0%	619	638	571	-10,5%	2732	2395	2307	-3,7%
30 - 39	794	761	746	-2,0%	61	64	49	-23,4%	993	953	951	-0,2%	4398	4181	4122	-1,4%
40 - 49	525	480	521	8,5%	45	45	39	-13,3%	665	552	621	12,5%	2971	2830	2817	-0,5%
50 - 59	591	502	494	-1,6%	56	53	41	-22,6%	708	587	636	8,3%	3130	2779	2724	-2,0%
60 plus	524	501	485	-3,2%	48	43	40	-7,0%	585	582	558	-4,1%	2221	2262	2451	8,4%
b/d	170	156	153	-1,9%	4	2	3	50,0%	176	174	172	-1,1%	1072	1121	1463	30,5%

Głównymi sprawcami wypadków drogowych są osoby w wieku 30 – 39 lat (ok. 750 wypadków), następnie w wieku 18-24 lat, dalej (ok. 670), dalej grupy wiekowe powyżej 40 lat(po ok. 500 wypadków). One również dominują w grupie sprawców kolizji drogowych i śmiertelnych ofiar wypadków. Zdecydowanie mniej wypadków powodują dzieci i młodzież. Należy zwrócić uwagę na fakt większej ilości wypadków drogowych, w których odnotowano ofiary śmiertelne , spowodowanych przez użytkowników dróg w wieku 18-24 oraz 30-39. O ile ilość zdarzeń powodowanych przez tą drugą grupę nie zmienia się znacząco to sprawcy w wieku 18-24 lat w okresie minionych trzech lat spowodowali o 15 % wypadków, 19 % osób rannych i 8% kolizji mniej.

Sprawcy - Kierujący zdarzeń drogowych - wiek uczestnika																
WIEK	WYPADKI			Wzrost/	ZABICI			Wzrost/	RANNI			Wzrost/	KOLIZJE			Wzrost/
	2011	2012	2013	spadek	2011	2012	2013	spadek	2011	2012	2013	spadek	2011	2012	2013	spadek
0- 6	1	4	1	-75,0%	0	0	0	#####	1	4	1	-75,0%	7	2	2	0,0%
07 - 14	42	33	29	-12,1%	1	0	0	#####	42	37	32	-13,5%	35	52	49	-5,8%
15 - 17	52	46	45	-2,2%	3	6	1	-83,3%	61	50	48	-4,0%	89	103	88	-14,6%
18 - 24	736	663	632	-4,7%	48	40	46	15,0%	1025	941	828	-12,0%	3676	3503	3396	-3,1%
25 - 29	467	446	396	-11,2%	22	24	21	-12,5%	583	610	549	-10,0%	2717	2384	2289	-4,0%
30 - 39	740	704	707	0,4%	50	53	41	-22,6%	947	905	919	1,5%	4377	4161	4095	-1,6%
40 - 49	463	440	482	9,5%	26	33	28	-15,2%	621	523	589	12,6%	2947	2804	2797	-0,2%
50 - 59	523	450	437	-2,9%	39	39	24	-38,5%	654	547	596	9,0%	3105	2749	2703	-1,7%
60 plus	426	417	424	1,7%	32	24	28	16,7%	491	512	507	-1,0%	2196	2244	2428	8,2%
b/d	157	153	145	-5,2%	3	2	3	50,0%	164	170	159	-6,5%	1044	1088	1434	31,8%

Populacja 30 – 39 lata ma główny wpływ na statystykę zdarzeń drogowych popełnianych podczas kierowania pojazdami. Tuż po niej dominują młodzi kierowcy, którzy w wieku 18-24 lat są szczególnym problemem bezpieczeństwa. Spowodowali oni 19% wypadków drogowych , 25 % ofiar śmiertelnych oraz 20% osób rannych (spośród wypadków zawinionych przez kierujących) podczas gdy osoby w wieku 18-24 lata; stanowią zaledwie ponad 2 % populacji naszego województwa. Dla porównania grupa wiekowa 30 – 39 lat stanowi dwukrotnie liczniejszą populację (4,6%) w województwie , a powoduje 22% wypadków drogowych , 23 % ofiar śmiertelnych oraz 22% osób

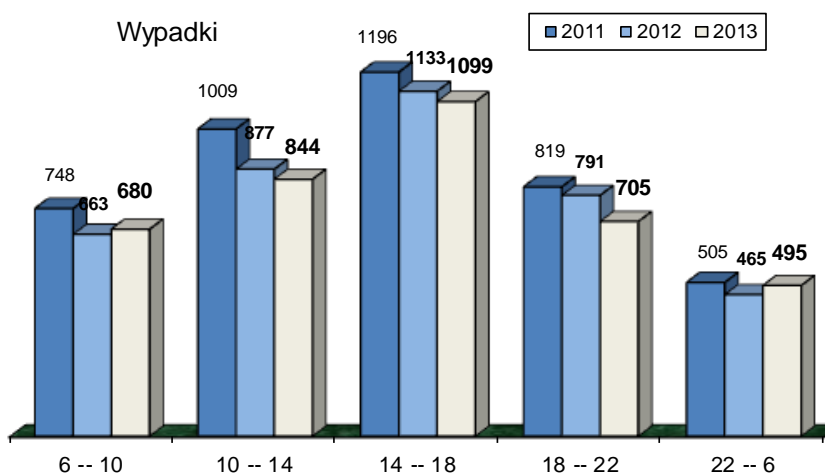
ranych. Ryzyko poniesienia śmierci w wypadku drogowym spowodowanym przez młodego kierowcę w 2013 roku było 2 razy wyższe niż przez kierowców w wieku 30-39 lat i więcej niż dwukrotnie wyższe przez kierowców w wieku 40-49 lat. Zmniejszenie liczby zabitych przez młodych kierowców mogłoby znacząco poprawić stan brd. Dlatego działania profilaktyczne powinny skierowane być również do tej grupy wiekowej przy czym nie można pomijać kierowców w wieku 30 – 39 lat.

Młodzi uczestnicy ruchu w grupie wiekowej 18 – 24 poruszając się pieszo powodują zdecydowanie mniejsze zagrożenie wśród pieszych sprawców wypadków. Największe zagrożenie w tej grupie uczestników ruchu (powodowanie wypadków drogowych) występuje ze strony osób w wieku powyżej 50 roku życia, w dalszej kolejności są dzieci w wieku do 17 lat (szczególnie 7-14 lat) oraz osoby w wieku 18-24 lat i tuż po nich w wieku 30-49 lat. Jednak różnice ilości w poszczególnych grupach nie są znaczące (poza wiekiem powyżej 50 lat). Najwięcej ofiar śmiertelnych występuje u osób powyżej 30 lat, osób rannych powyżej 50 lat – wraz z wiekiem obrażenia stają się cięższe .

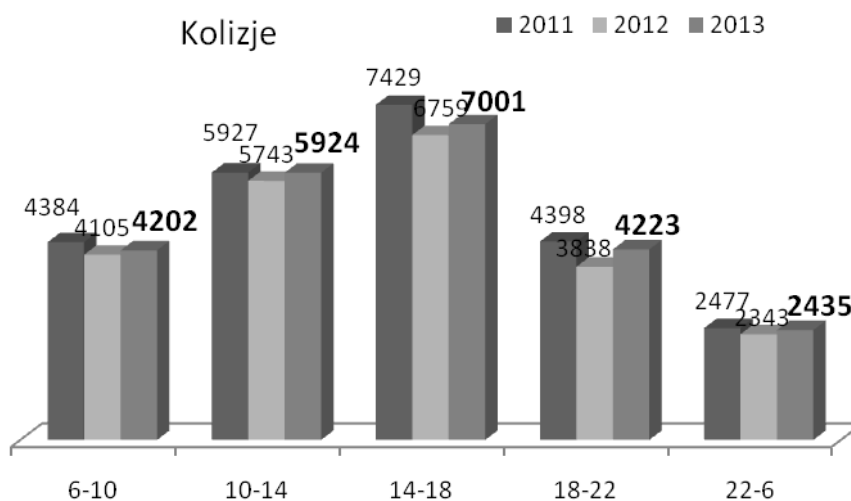
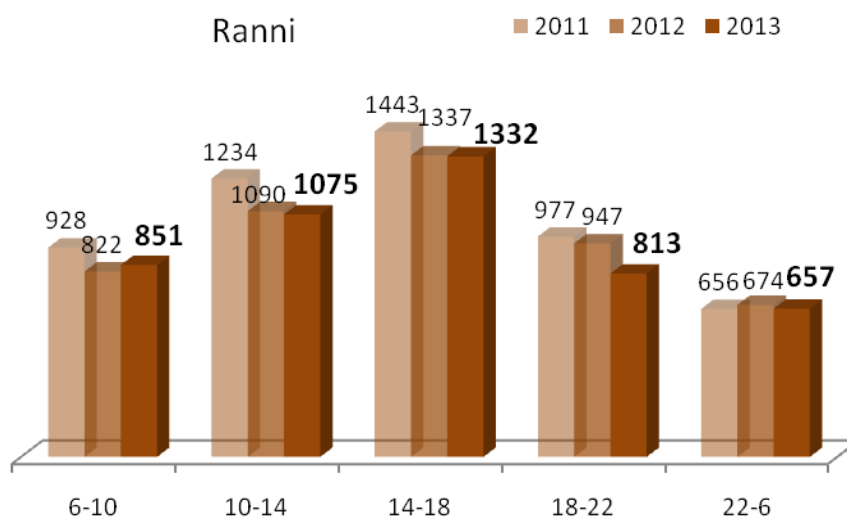
Sprawcy - Piesi zdarzeń drogowych - wiek uczestnika																
WIEK	WYPADKI			Wzrost/ spadek	ZABICI			Wzrost/ spadek	RANNI			Wzrost/ spadek	KOLIZJE			Wzrost/ spadek
	2011	2012	2013		2011	2012	2013		2011	2012	2013		2011	2012	2013	
0-6	12	11	11	0,0%	0	0	0	#####	14	11	11	0,0%	5	4	2	-50,0%
07 - 14	47	41	40	-2,4%	1	0	1	#####	49	41	41	0,0%	13	15	18	20,0%
15 - 17	24	18	17	-5,6%	0	1	2	100,0%	24	19	17	-10,5%	6	4	10	150,0%
18 - 24	53	50	41	-18,0%	6	3	3	0,0%	52	52	40	-23,1%	18	26	17	-34,6%
25 - 29	38	28	24	-14,3%	5	1	2	100,0%	36	28	22	-21,4%	15	11	18	63,6%
30 - 39	54	57	39	-31,6%	11	11	8	-27,3%	46	48	32	-33,3%	21	20	27	35,0%
40 - 49	62	40	39	-2,5%	19	12	11	-8,3%	44	29	32	10,3%	24	26	20	-23,1%
50 - 59	68	52	57	9,6%	17	14	17	21,4%	54	40	40	0,0%	25	30	21	-30,0%
60 plus	98	84	61	-27,4%	16	19	12	-36,8%	94	70	51	-27,1%	25	18	23	27,8%
b/d	13	3	8	166,7%	1	0	0	#####	12	4	13	225,0%	28	33	29	-12,1%

Czas występowania wypadków i ich ofiar.

W 2013 roku podobnie jak w latach poprzednich najwięcej wypadków drogowych zanotowano w przedziale czasowym między godziną 14 a 18.. W dalszej kolejności większa liczba wypadków występowała w godz. 10-14 oraz 18-22.



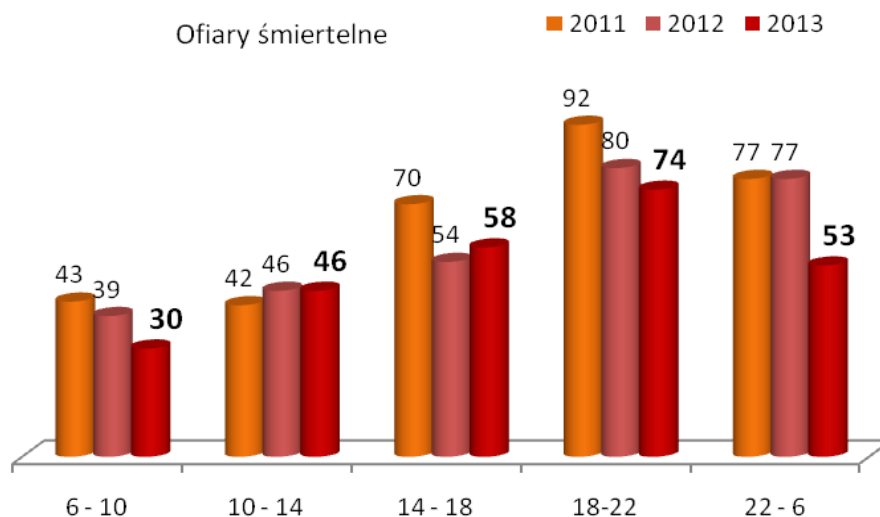
W zbliżony sposób występowały osoby ranne i kolizje drogowe.



Inaczej przedstawia się występowanie śmiertelnych ofiar wypadków , największe zagrożenie przesuwają się o 4 godziny. Dominuje w godzinach 18-22 (74 zabitych) po czym ze zbliżonym natężeniem występuje w godzinach 14-18 (58) oraz godzinach nocnych (53).

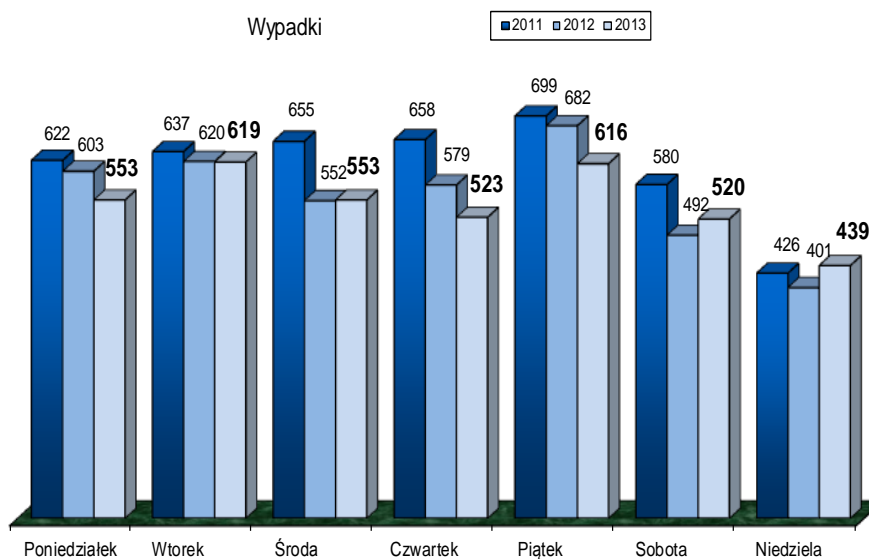
Odnosić należy, występowanie wypadków, osób rannych oraz kolizji w ciągu doby nie uległo w istotny sposób zmianie.

Zmniejszyła się natomiast liczba śmiertelnych ofiar odnotowywanych w godzinach nocnych.

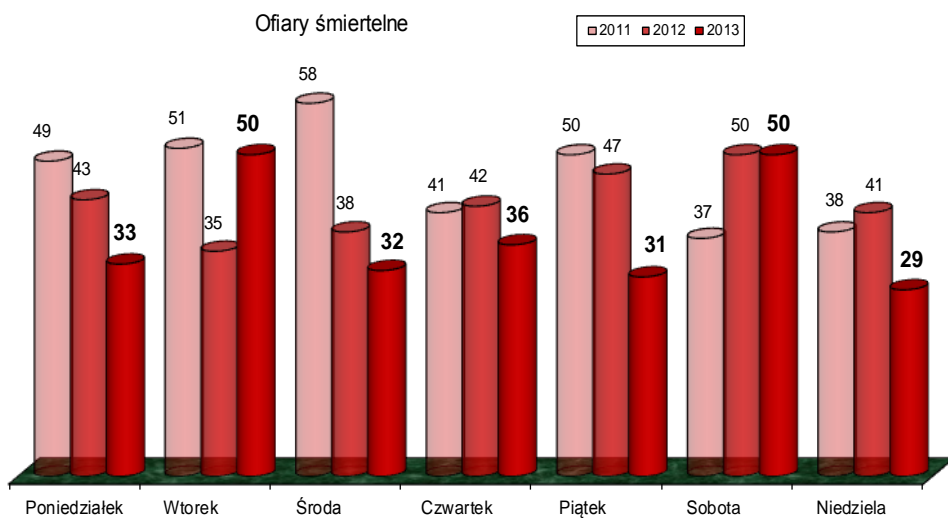
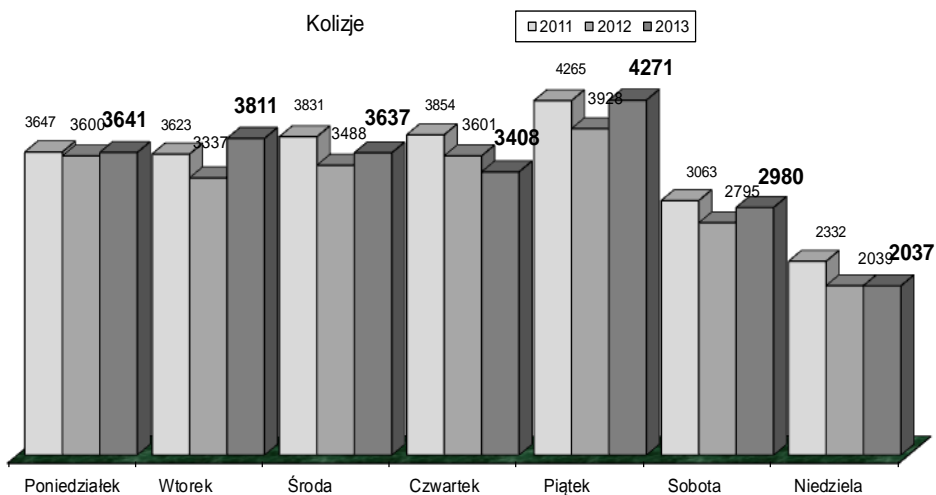
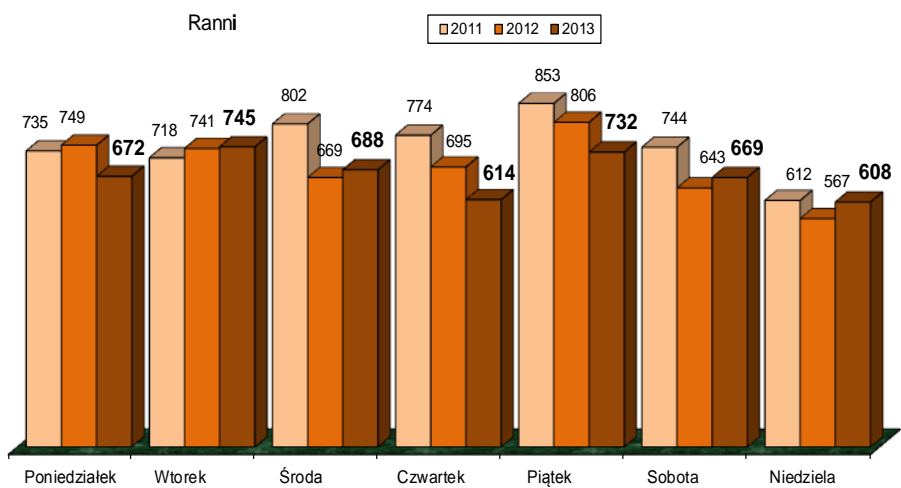


Zdarzenia drogowe zaistniałe w kolejnych dniach tygodnia.

W minionym roku analogicznie jak w latach poprzednich najwięcej wypadków drogowych odnotowano w piątki i wtorki, najmniej w niedziele. W pozostałe dni tygodnia ich ilość jest do siebie zbliżona.



W ten sam sposób występowały odnotowane osoby ranne i kolizje drogowe. Nieco odmiennie śmiertelne ofiary wypadków ponieważ ich największa ilość notowana była w soboty, dopiero później we wtorki. W pozostałe dni tygodnia liczba śmiertelnych ofiar jest zbliżona.



Zdarzenia drogowe zaistniałe w kolejnych miesiącach.

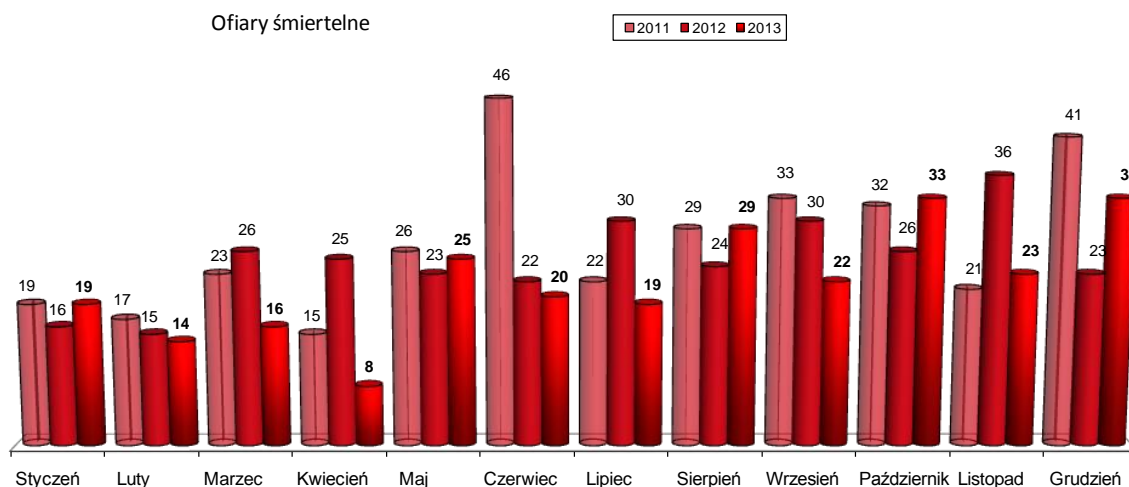
Poniższa tabela przedstawia kształtowanie się liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar w kolejnych miesiącach 2013 roku w porównaniu do dwóch lat wstecz.

MIESIĄC	WYPADKI			Wzrost/ spadek	ZABICI			Wzrost/ spadek	RANNI			Wzrost/ spadek	KOLIZJE			Wzrost/ spadek
	2011	2012	2013		2011	2012	2013		2011	2012	2013		2011	2012	2013	
Styczeń	222	245	225	-8,2%	19	16	19	18,8%	262	296	256	-13,5%	2140	1852	2149	16,0%
Luty	243	230	166	-27,8%	17	15	14	-6,7%	301	279	210	-24,7%	1838	1831	1794	-2,0%
Marzec	303	257	228	-11,3%	23	26	16	-38,5%	370	348	288	-17,2%	2125	1793	2048	14,2%
Kwiecień	360	316	242	-23,4%	15	25	8	-68,0%	446	405	306	-24,4%	2071	1773	1814	2,3%
Maj	395	366	349	-4,6%	26	23	25	8,7%	511	451	453	0,4%	2095	1883	1945	3,3%
Czerwiec	427	350	354	1,1%	46	22	20	-9,1%	522	427	434	1,6%	1949	1801	2070	14,9%
Lipiec	350	366	424	15,8%	22	30	19	-36,7%	457	450	545	21,1%	1929	1809	1871	3,4%
Sierpień	405	348	380	9,2%	29	24	29	20,8%	496	454	469	3,3%	1984	1858	1760	-5,3%
Wrzesień	431	389	395	1,5%	33	30	22	-26,7%	512	466	486	4,3%	2127	2058	2148	4,4%
Październik	420	380	387	1,8%	32	26	33	26,9%	504	463	470	1,5%	2308	2420	2127	-12,1%
Listopad	317	348	326	-6,3%	21	36	23	-36,1%	385	416	417	0,2%	1876	1886	2009	6,5%
Grudzień	404	334	347	3,9%	41	23	33	43,5%	472	415	394	-5,1%	2173	1824	2050	12,4%

W roku 2013, najczęściej wypadków i osób rannych odnotowano w okresie od maja do grudnia. Poza nielicznymi wyjątkami zagrożenie (wypadki/ranni) w tych miesiącach było większe niż w 2012 roku. Od września do grudnia odnotowano również większe ilości kolizji, przy czym te występowały również w styczniu, marcu i czerwcu. Największą liczbę ofiar śmiertelnych zanotowano również w tym okresie (poza lipcem). Również liczba kolizji wskazuje że najbardziej niebezpieczna była druga połowa roku.

Analiza danych w poprzednich latach wskazuje na podobne wnioski. Najbezpieczniejszym okresem w roku jest pierwszy kwartał po czym zagrożenie wzrasta w okresie letnim, nieco wyższe jest jesienią (wzrost ilości ofiar śmiertelnych). W roku 2013, najczęściej wypadków i osób rannych odnotowano w okresie od maja do grudnia. Jedynie poza majem ilości te są większe niż w 2012 roku.

Największą liczbę ofiar śmiertelnych zanotowano również w tym okresie (poza lipcem). Również liczba kolizji wskazuje że najbardziej niebezpieczna była druga połowa roku.



Ofiary wypadków drogowych wśród użytkowników dróg.

Największą grupę wśród ofiar wypadków drogowych w 2013 roku, stanowili użytkownicy samochodów osobowych – 55%, kolejną byli piesi – 20% ,w porównaniu do roku 2012 odnotowano ich spadek. Wśród ofiar śmiertelnych najbardziej zagrożeni okazali się użytkownicy samochodów osobowych – 40%, w dalszej kolejności piesi – 39%, rowerzyści – 12% i użytkownicy motocykli – 6%. Podkreślenia wymaga fakt, że „niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego, łącznie stanowią ponad 50% wszystkich ofiar śmiertelnych. Dokładne dane przedstawia tabela zamieszczona poniżej.

Rodzaj użytkownika	Liczba Ofiar			Procent Ofiar	Liczba Zabitych			Procent Zabitych	Liczba Rannych			Procent Rannych
	2011	2012	2013		2011	2012	2013		2011	2012	2013	
Użytkownicy samochodów osobowych	3001	2850	2750	55%	113	124	104	40%	2888	2726	2646	56%
Piesi	1189	1092	1010	20%	132	106	100	38%	1057	986	910	19%
Rowerzyści	583	543	567	11%	34	25	31	12%	549	518	536	11%
Użytkownicy autobusów	148	119	176	4%	8	2	0	0%	140	117	176	4%
Motorowerzyści	189	170	172	3%	4	8	1	0%	185	162	171	4%
Użytkownicy motocykli	238	204	159	3%	22	16	15	6%	216	188	144	3%
Użytkownicy samochodów ciężarowych	157	116	106	2%	8	11	8	3%	149	105	98	2%
Użytkownicy tramwajów i trolejbusów	28	29	24	0%	0	0	0	0%	28	29	24	1%
Użytkownicy innych pojazdów	13	22	10	0%	0	2	1	0%	13	20	9	0%
Użytkownicy ciągników	13	14	8	0%	2	1	1	0%	11	13	7	0%
Użytkownicy pojazdów uprzywilejowanych	2	7	4	0%	1	1	0	0%	1	6	4	0%
OGÓŁEM	5562	5166	4989	100%	324	296	261	100%	5238	4870	4728	100%

Okoliczności sprzyjające wypadkom drogowym.

Podobnie jak w ubiegłych latach najczęściej wypadków drogowych spowodowali kierujący. Wskutek popełnianych przez nich błędów odnotowano największą liczbę śmiertelnych ofiar, która jest cztery razy większa od liczby osób, które zginęły z powodu nieprawidłowego zachowania pieszych.

Okoliczności, które sprzyjają powstaniu wypadków drogowych należy upatrywać między innymi w zachowaniach poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego. Duży wpływ mają na nie geometria drogi, stan nawierzchni, warunki atmosferyczne, ograniczenia psychofizyczne, widoczność, zwiększenie liczby poruszających się pojazdów, nasilenie ruchu pieszych itp.

L.p	Rodzaj Opisu:	Liczba Wypadków			Liczba Zabitych			Liczba Rannych			Liczba Kolizji		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
	Geometria drogi												
1.	Odcinek prosty	2117	1954	1875	197	193	175	2478	2296	2231	11186	10977	11327
2.	Zakręt, łuk	242	230	213	36	26	22	345	344	289	1029	1021	1088
3.	Wzniesienie	11	13	18	3	1	2	9	18	27	75	72	81
4.	Spadek	19	29	15	1	2	4	25	34	16	88	88	82
5.	Wierzchołek wzn.	0	2	0	0	0	0	0	3	0	11	7	5

L.p	Rodzaj Opisu:	Liczba Wypadków			Liczba Zabitych			Liczba Rannych			Liczba Kolizji		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
	Stan nawierzchni												
1.	Sucha	2986	2641	2434	205	189	164	3656	3285	3007	14884	13326	11869
2.	Mokra	985	928	950	85	84	61	1229	1148	1210	4775	4685	5297
3.	Oblodzona, zaśnieżona	117	202	273	11	11	25	152	250	334	780	1421	2596
4.	Kałuże, rozlewiska	25	18	26	2	0	3	33	20	32	89	104	102
5.	Koleiny, garby	21	21	16	3	2	3	25	25	16	56	42	59
6.	Zanieczyszczona	8	8	14	0	0	5	10	10	17	25	22	52
7.	Dziury, wyboje	17	10	12	1	0	0	21	14	13	97	48	61

L.p	Rodzaj Opisu:	Liczba Wypadków			Liczba Zabitych			Liczba Rannych			Liczba Kolizji		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
	Warunki atmosferyczne												
1.	Dobre warunki atmosferyczne	2716	2325	2082	192	171	148	3325	2901	2579	14005	12308	11215
6.	Pochmurno	996	1074	1183	69	83	70	1214	1296	1478	4419	4989	5770
3.	Opady deszczu	435	404	401	39	44	26	543	491	522	2139	1925	2076
4.	Opady śniegu, gradu	60	115	147	6	4	5	69	148	179	340	864	1508
5.	Oślepiające słońce	71	75	91	6	4	2	87	99	110	368	323	379
7.	Silny wiatr	25	21	31	5	2	4	32	26	41	113	105	192
2.	Mgła, dym	33	44	30	4	5	5	51	55	41	148	208	141

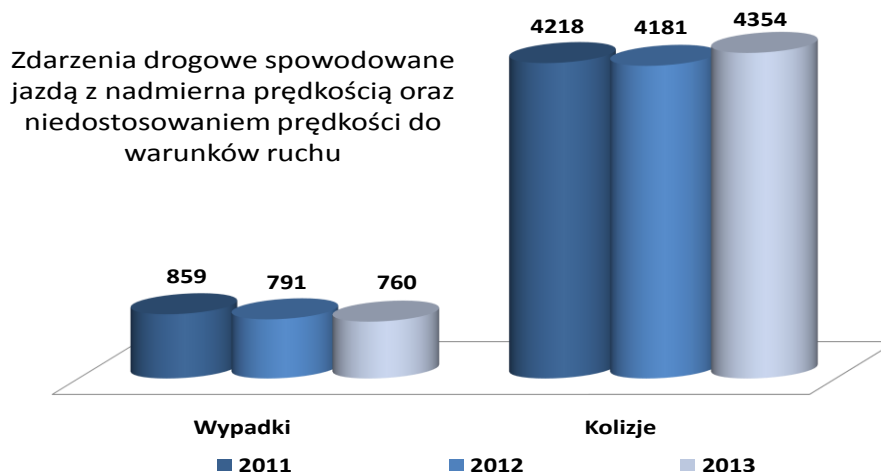
Jak wskazują dane zawarte w tabelach najczęściej wypadków drogowych notuje się na prostych odcinkach drogi, (co wynika m. innymi z proporcji występowania takich odcinków oraz lekceważenia zagrożenia występującego na z pozoru łatwych odcinkach dróg) oraz zakrętach gdzie warunki inżyneryjnie są zdecydowanie gorsze. Analogicznie kierujący na suchej nawierzchni skłonni są do podejmowania ryzykownych manewrów, podczas gdy na jezdni zaśnieżonej lub oblodzonej dostrzegają występujące zagrożenie. Nie reagują już tak poprawnie na zmoczonej deszczem nawierzchni

Zagrozenie z powodu jazdy z nadmierna prędkością.

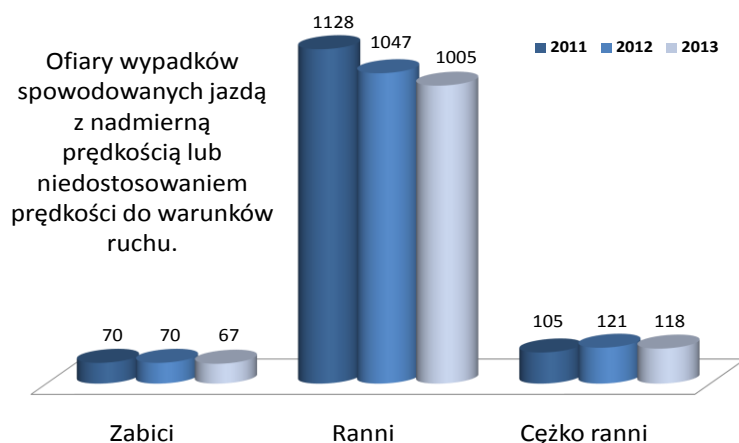
Badania wykazały, że około 80% osób wśród kierowców prowadzi pojazdy z prędkościami większymi niż dozwolone. Szczególnie w warunkach miejskich nadmierna prędkość jest czynnikiem groźnym z dwóch powodów, po pierwsze łatwiej można uwikłać się w wypadek, po drugie, gdy już do niego dochodzi, to straty są odpowiednio do kwadratu prędkości. Wpływ nadmiernej prędkości pojazdów na wzrost zagrożenia bezpieczeństwa jest oczywisty ponieważ:

- ❖ z jej wzrostem rośnie długość drogi hamowania i energia zderzenia,
- ❖ pogarszają się warunki równowagi pojazdów na zakrętach przy zmniejszającej się przyczepności opon,
- ❖ pogarszają się warunki postrzegania otoczenia przez kierowców (szczególnie w miastach występuje nagromadzenie istotnych dla bezpieczeństwa informacji),
- ❖ wyższej prędkości towarzyszy wzrost ciężkości wypadku.

Stąd też ryzyko wypadków z udziałem pojazdów przekraczających średnią prędkość o 25 % wzrasta pięciokrotnie. Powyższe problemy znajdują odbicie w statystyce zdarzeń drogowych. Dane z minionych lat z terenu województwa łódzkiego wskazują, że przyczyną wielu, bo aż 20% wszystkich wypadków drogowych była jazda z nadmierną prędkością lub prędkością niedostosowaną do warunków jakie panowały na drodze.



Porównując lata 2011 - 2013 odnotowujemy ograniczenie ilości wypadków drogowych i ich ofiar z opisywanej przyczyny, w ubiegłym roku wzrosła jednak liczba kolizji o 4%. Jazda z nadmierną prędkością jest po nieustąpieniu pierwszeństwa przejazdu drugą główną przyczyną wypadków drogowych i rannych ofiar wypadków oraz główną przyczyną śmiertelnych ofiar. Z tego powodu zginęła co trzecia osoba i odnotowano co trzecią osobę ranną spośród ofiar wypadków zawinionych przez kierujących.

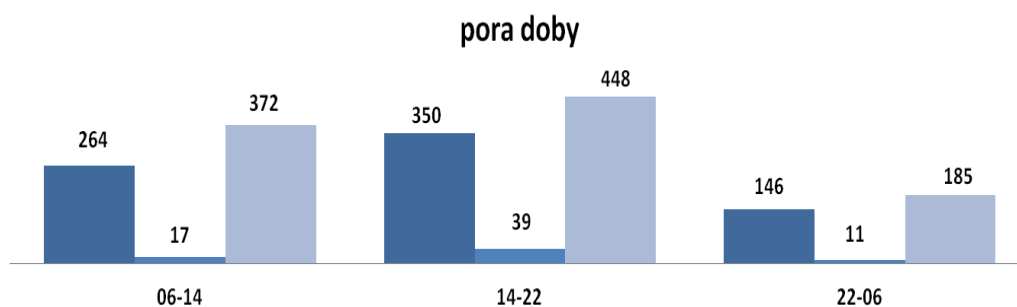


Przyczyn powszechnego naruszania limitów prędkości można dopatrywać się w traktowaniu ich przez kierowców jako uciążliwych ograniczeń swobody osobistej oraz braku dostrzegania związków przyczynowo – skutkowych pomiędzy prędkością pojazdu a prawdopodobieństwem wypadku. Subiektywne określanie przez kierowców za wysokich „prędkości bezpiecznych” powoduje duże liczby wypadków podczas pierwszych opadów atmosferycznych czy też występowania zmniejszonej widoczności. Podkreślenia wymaga fakt, że problem ten dotyczy przede wszystkim kierowców samochodów osobowych.

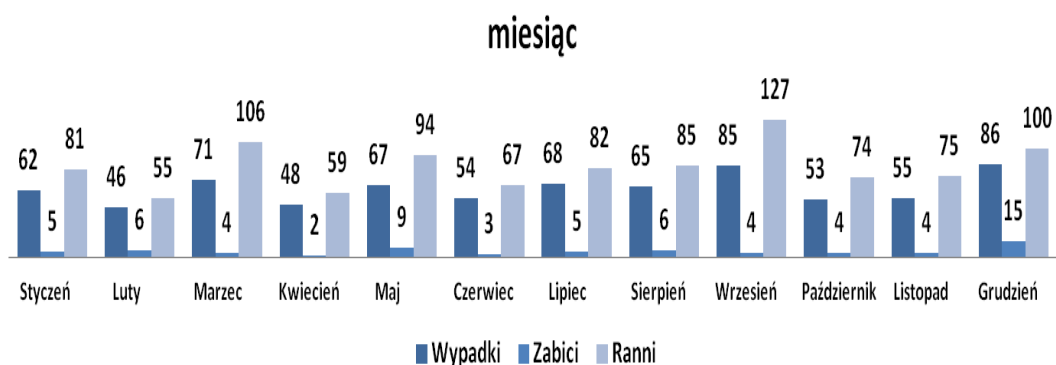
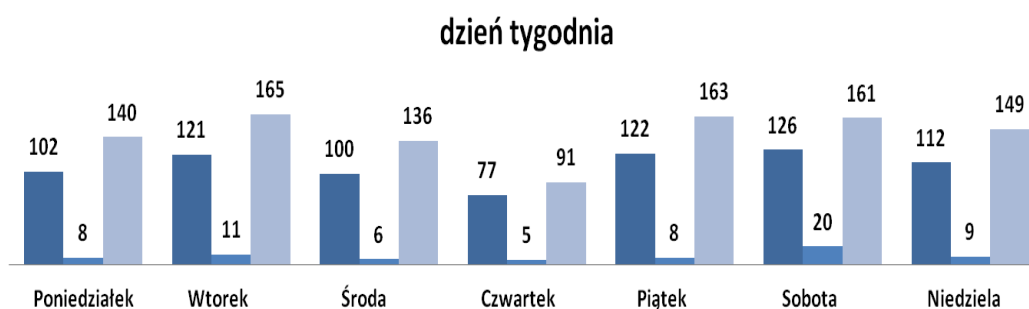
Tych pojazdów jest najwięcej i z łatwością rozwijają duże prędkości. Im większa prędkość tym groźniejszy skutek zdarzeń drogowych stąd też w tej grupie odnotowujemy najwięcej ofiar. W dalszej kolejności sprawcami wypadków tego typu są kierowcy samochodów ciężarowych oraz motocykliści, u których ofiara śmiertelna z przedmiotowej przyczyny występuje w co trzecim wypadku podczas gdy wśród kierowców samochodów osobowych w co 12.

	Wypadki			Zabici			Ranni			Kolizje		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Razem	859	791	760	70	70	67	1128	1047	1005	4218	4181	4354
Samochód osobowy	691	640	612	50	58	49	932	863	834	3641	3616	3803
Samochód ciężarowy	58	57	46	8	6	6	75	77	52	352	329	301
Autobus	8	7	6	0	0	0	11	10	20	15	16	16
Motocykl	44	38	36	11	4	11	41	41	31	37	35	30
Motorower	34	22	32	1	1	0	40	26	36	33	37	28
Rower	12	15	18	0	1	0	13	16	19	12	8	13
Tramwaj	8	6	4	0	0	0	11	7	10	33	21	24
Inny pojazd	4	6	6	0	0	1	5	7	3	95	119	139

W 2013 roku podobnie jak w latach poprzednich największe opisywane zagrożenie (wypadki i ich ofiary) występowało podczas doby w godzinach 14-22. Ta pora dnia charakteryzuje się zwiększonym natężeniem ruchu .



Oprócz powyższego poddano analizie zagrożenia czas występowania wypadków z uwzględnieniem miesiąca oraz dni tygodnia (poniższe tabele).



Przedstawione wartości nie wskazują na istnienie dnia , który można by określić jako znacznie bardziej zagrożony pod tym względem od innych, dotyczy to również miesięcy gdzie poza grudniem i wrześniem (nieco więcej wypadków a grudniu także więcej ofiar śmiertelnych), ilość zdarzeń znajdowała się na podobnym poziomie. Poniższa tabela przedstawia ilość kolizji drogowych spowodowanych wskutek opisywanej przyczyny.

Zagrożenie - kolizje drogowe w okresie 2011-2013 z podziałem na: godziny doby, dzień tygodnia, miesiąc			
	2011	2012	2013
Razem	4218	4181	4354
Godziny doby			
06-14	1789	1751	1869
14-22	1858	1805	1916
22-06	571	625	569
Dni tygodnia			
Poniedziałek	575	558	651
Wtorek	562	579	725
Środa	641	684	669
Czwartek	630	652	515
Piątek	731	676	769
Sobota	552	579	587
Niedziela	527	453	438
Dni miesiąca			
Styczeń	424	419	513
Luty	365	462	438
Marzec	331	275	531
Kwiecień	312	248	276
Maj	319	280	302
Czerwiec	303	286	283
Lipiec	371	320	271
Sierpień	311	322	243
Wrzesień	290	355	370
Październik	415	446	296
Listopad	275	321	351
Grudzień	502	447	480

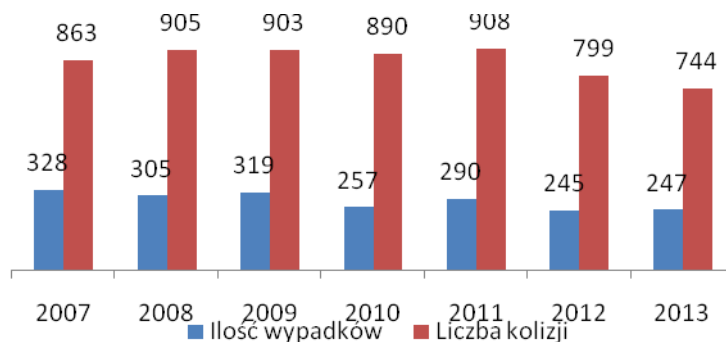
Analiza kolizji drogowych potwierdza, że najbardziej zagrożonym okresem jest czas pomiędzy 14 a 22 godziną doby. W przypadku dni tygodnia od wielu lat dominuje piątek i w ub. r. wtorek. Natomiast w kategorii miesięcy zagrożenie występuje zdecydowanie aktywniej w miesiącach zimowych.

Zagrożenie ze strony nietrzeźwych kierujących.

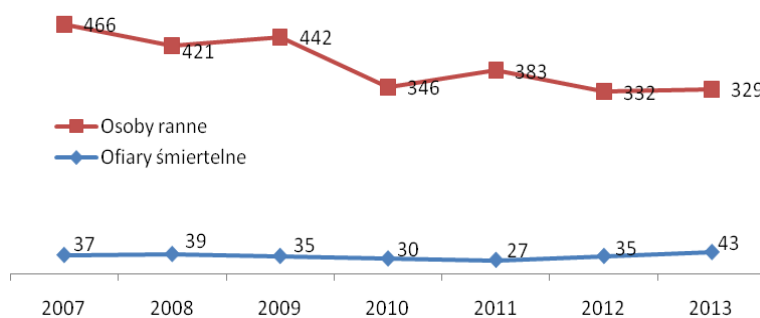
Prowadzenie pojazdu wymaga przede wszystkim świetnej koordynacji wzrokowo-ruchowej, ponieważ 90% informacji docierających do kierowcy to informacje wzrokowe, alkohol zaburza je najszybciej, ponadto pogarsza koordynację ruchów, zmniejsza szybkość reakcji, zawęża normalne pole widzenia, powoduje błędną ocenę odległości i szybkości, opóźnienia reakcję psychiczną na bodziec zewnętrzny. Stąd też przy wyraźnym upośledzeniu kontroli fizycznej i umysłowej kierowcy są zbyt pewni swoich możliwości z powodu, obniżenie krytycyzmu. Stąd też ryzyko śmierci w wypadkach drogowych kierowców prowadzących pod wpływem alkoholu wzrasta 13-krotnie w przypadku zawartości alkoholu na poziomie 0,5-1 promila oraz prawie stukrotnie przy zawartości 1,5 promila.

Przedstawione na kolejnym rysunku ilości wypadków i kolizji drogowych spowodowanych przez „nietrzeźwych” (tj. będących pod wpływem alkoholu/ podobnie działającego środka oraz znajdujących się w stanie nietrzeźwości) kierujących wskazują, że ich łączna ilość w okresie

minionych 7 lat zmniejszyła się w skali roku jedynie o 200 zdarzeń z tego powodu tj. o ok. 17%, przy czym wypadków o 25%, a kolizji o 14%.



Również mało korzystnie przedstawia się dynamika ofiar opisywanych wypadków, szczególnie w okresie minionych 3 lat. Wprawdzie ilość osób rannych zmniejszyła się o 14 % to ofiar śmiertelnych wzrosła z 27 do 43 a rok 2013 był w ostatnim siedmioleciu jedynym, w którym ilość osób zabitych przez nietrzeźwych kierowców przekroczyła 40 osób.



Zwiększyła się z opisywanego powodu także ilość osób które doznały ciężkich obrażeń ciała (z 43 w 2011 r do 56 w 2013 r). Jak widać, nie ograniczają tego zagrożenia zwiększone ilości prewencyjnych badań kierujących dokonywane przez Policję. O ile w 2011 roku dokonano 383,8 tys. tych badań to w ubiegłym roku było ich 520,2 tysięcy (cała populacja mieszkańców w województwie wynosi 2 mln. 533 ,6 tys. osób). Należy podkreślić , że zagrożenie jest wynikiem między innymi następujących faktów:

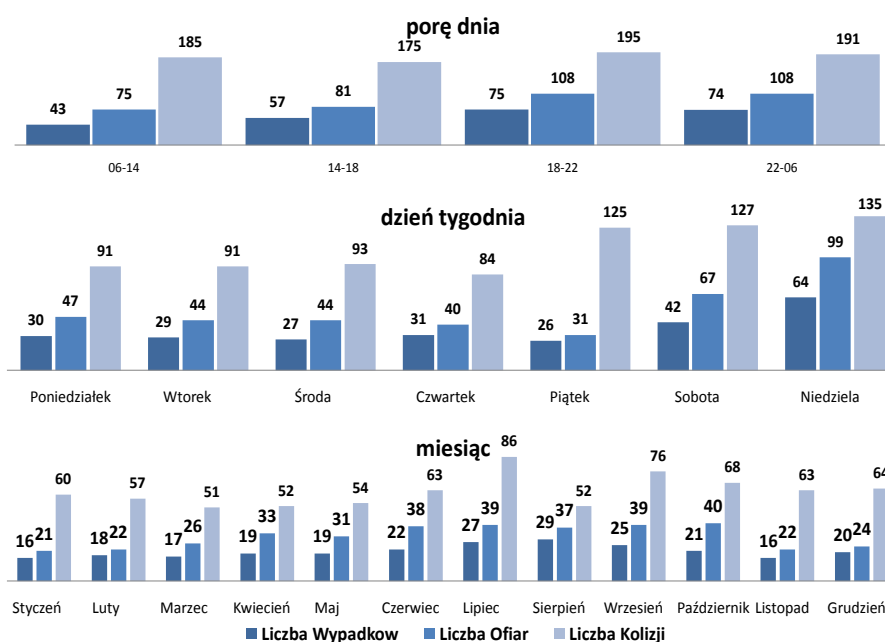
- przez ostatnie 25 lat potroiła się liczba punktów sprzedaży alkoholu i z roku na rok dalej rośnie,
- rzeczywiste spożycie alkoholu (przeliczeniowego czystego spirytusu na 1 osobę w roku) nie wynosi 9 litrów a 13 litrów (uwzględniając w praktyce alkohol z przemytu i nielegalnej produkcji),
- 3 mln. Polaków wyraźnie nadużywa alkoholu, w tym 600 tys. jest uzależnionych,
- rokrocznie w kraju za sprawą picia alkoholu umiera 10-12 tys. osób.
- socjologowie wskazują, że zauważalny jest „wyraźny spadek wrażliwości na dobro wspólne” co może się przekładać na większą tolerancję wobec przestępstw popełnianych przez nietrzeźwych kierowców?

Dodatkowo rozwiązania w kraju odeszły od instytucji przymusowego leczenia, wprowadzono sądowe zobowiązanie leczenia, które w praktyce słabo działa, bowiem nie prowadzi się psychoterapii wbrew woli pacjenta. Większość z sądowym nakazem lekceważy go , nie zgłasza się na leczenie.

Występowanie zagrożenia odbywa się według następującego schematu, podczas doby najwięcej zdarzeń z opisywanej przyczyny notuje się w godzinach 18-6, dotyczy to także ich ofiar. W skali tygodnia dominuje weekend przy czym o ile w piątki- statystycznie liczba ofiar nie jest większa to w soboty i niedziele zdecydowanie tak.

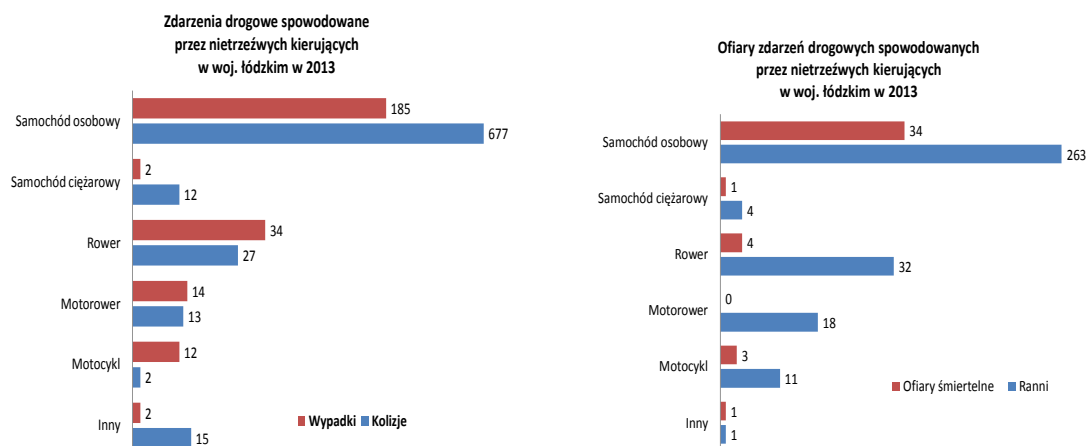
Przedmiotowe zdarzenia notowane są przez cały rok ale z początkiem maja ich ilość rośnie osiągając apogeum w lipcu po czym zmniejsza się do grudnia. Niewątpliwie zagrożenie generowane jest m.in. udziałem w licznie organizowanych imprezach rekreacyjno-wypoczynkowych, spotkaniach towarzyskich w okresie lata.

Zdarzenia drogowe spowodowane przez nietrzeźwych kierujących w woj. łódzkim w 2013 r. z podziałem na:

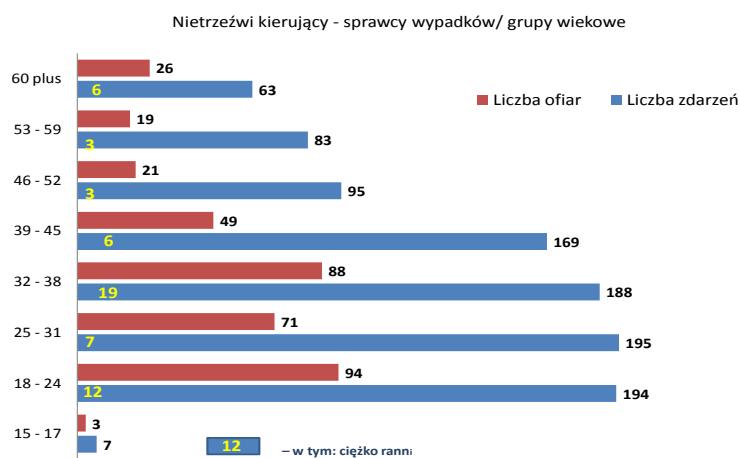


Zdecydowanie wśród najczęstszych sprawców takich zachowań wskazać należy kierowców samochodów osobowych, którzy ogółem spowodowali prawie 90 % spośród nich , ponad 90 % ofiar, w tym 80 % śmiertelnych ofiar.

W dalszej kolejności najczęstszymi sprawcami są rowerzyści i motorowerzyści.

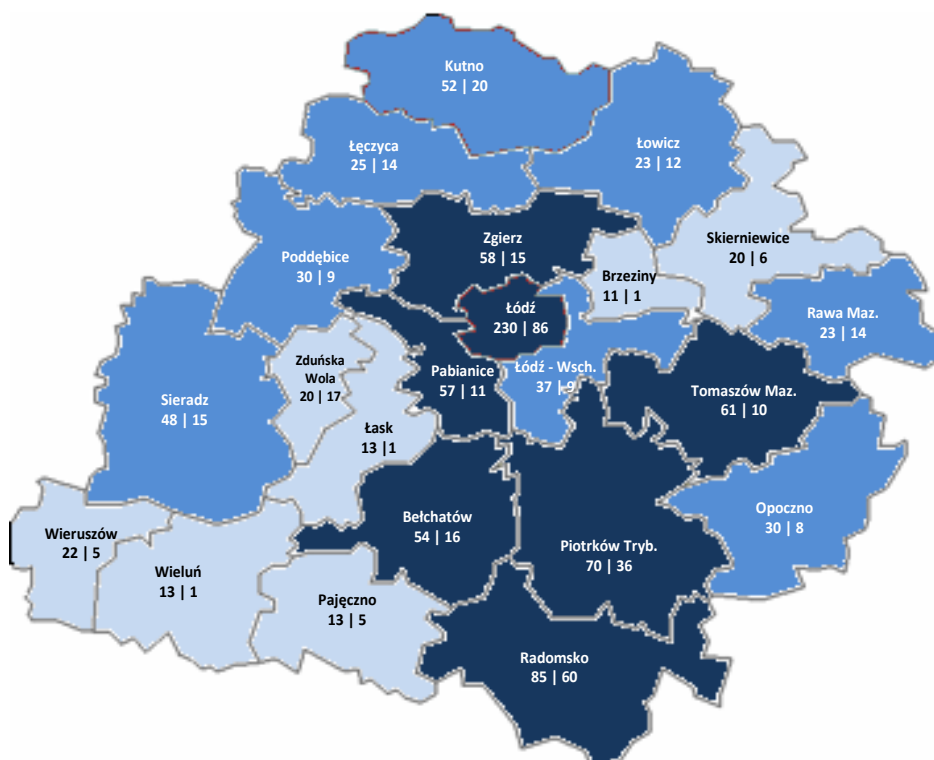


Najczęściej wypadki lub kolizje drogowe w stanie będąc pod wpływem alkoholu / podobnie działającego środka lub znajdujących się w stanie nietrzeźwości powodują osoby w wieku 18 – 45 lat, prawie 8 na 10 zdarzeń i 9 na 10 ofiar wypadków z tego powodu.



Najbardziej zagrożonymi powiatami pod względem zdarzeń drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących są miasta Łódź i Piotrków T. oraz powiaty: radomszczański, piotrkowski, tomaszowski, bełchatowski zgierski oraz pabianicki. Przedstawia to poniższa mapa.

Zagrożenie w powiatach woj. łódzkiego spowodowane przez nietrzeźwych sprawców zdarzeń drogowych pod względem ilości zdarzeń/ofiar w 2013 r.



Precyzyjne dane dot. ilości wypadków ofiar śmiertelnych rannych, w tym ciężko rannych oraz kolizji przedstawia tabela.

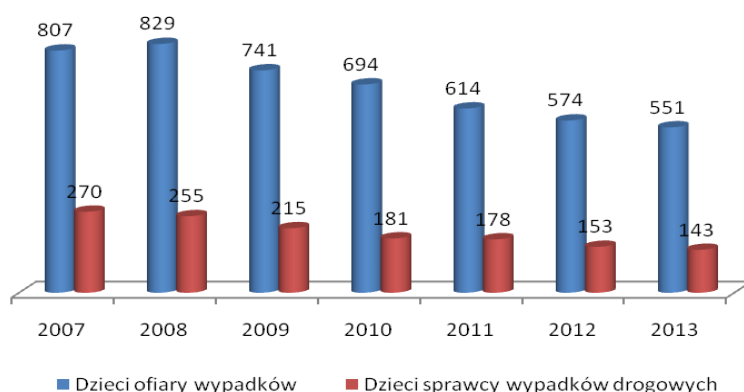
Zagrożenie w powiatach woj. łódzkiego pod względem nietrzeźwych sprawców zdarzeń drogowych w 2013 r.					
	Liczba Wypadków	Liczba Zabitych	Liczba Rannych	W tym: ciężko rannych	Liczba Kolizji
KMP Łódź	56	5	82	18	174
KMP Piotrków Tryb.	18	10	26	7	52
KMP Skierniewice	3	1	5	0	17
KPP Bełchatów	14	5	11	2	40
KPP Brzeziny	1	0	1	1	10
KPP Kutno	14	0	20	2	38
KPP Łask	1	0	1	0	12
KPP Łęczyca	10	1	13	3	15
KPP Łowicz	8	0	12	2	15
KPP Łódź Wschód	7	1	8	0	30
KPP Opoczno	7	2	6	0	23
KPP Pabianice	11	1	10	4	46
KPP Pajęczno	3	0	5	1	10
KPP Poddębice	8	1	8	1	22
KPP Radomsko	42	6	54	5	43
KPP Rawa Maz.	10	0	14	2	13
KPP Sieradz	10	4	11	2	38
KPP Tomaszów M.	5	2	8	1	56
KPP Wieluń	1	0	1	1	12
KPP Wieruszów	3	0	5	2	19
KPP Zduńska Wola	5	4	13	0	15
KPP Zgierz	12	0	15	2	46
Ogółem:	249	43	329	56	746

Bezpieczeństwo młodzieży i dzieci.

Młodzi uczestnicy ruchu drogowego charakteryzują się znacznymi ograniczeniami percepcyjnymi , dodatkowo znajdują się tylko na pewnym etapie rozwoju psychofizycznego stąd też:

- pole widzenia dziecka odpowiada połowie widzenia dorosłego,
- potrzebują 3-4 sekundy by odróżnić samochód stojący od jadącego powoli,
- mylą wielkość i odległość,
- nie potrafią dobrze określić prędkości,
- nie mogą określić dokładnie źródła dźwięku,
- hałasy życia codziennego utrudniają im koncentrowanie się na ruchu ulicznym,
- ich oczy mieszczą się tylko na wysokości 1 metra ,
- nie mają poczucia czasu itp.

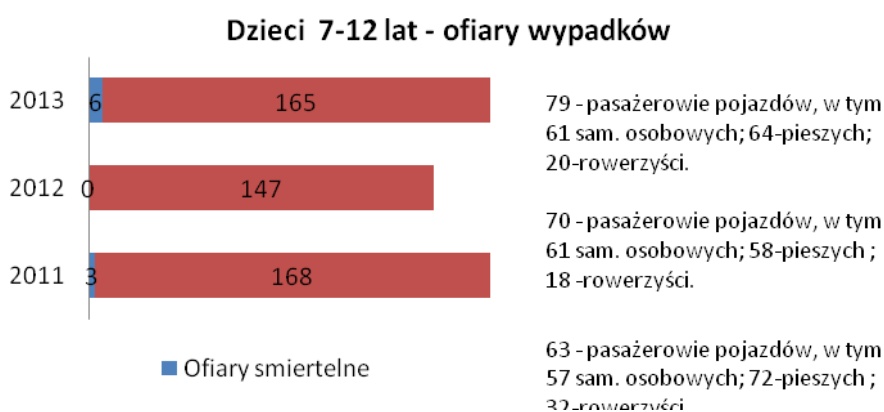
Stąd też popełniają błędy w ocenie sytuacji, nie rozumieją właściwie zależności między przyczyną a skutkiem, dodatkowo najważniejszą i najbardziej naturalną potrzebą dzieci jest zabawa. Powyższe stanowi o zagrożeniu ich bezpieczeństwa podczas poruszania się po drodze.



W okresie 2007 – 2013 dzięki wdrożeniu szeregu przedsięwzięć udało się prawie o połowę ograniczyć ilość wypadków drogowych powodowanych przez dzieci, w wieku do 18 lat, (z 270 do 143). Zwrócić uwagę należy, że ilość dzieci - ofiar wypadków drogowych zmniejszyła się w tym samym okresie jedynie z 807 do 551 osób tj. o 31%. Jest to spowodowane znaczącym udziałem wśród dziecięcych ofiar - pasażerów pojazdów głównie samochodów osobowych. Występowanie dzieci wśród ofiar wypadków drogowych, zależnie od sposobu poruszania się, w poszczególnych grupach wiekowych przedstawia się następująco.

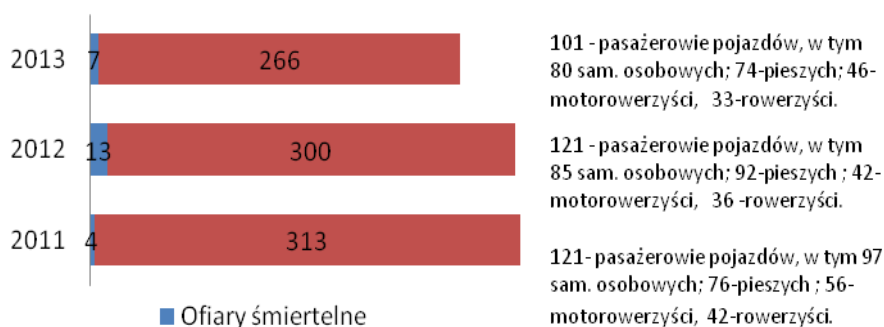


W grupie wiekowej do 6 lat, liczba dzieci –ofiar wypadków drogowych zmniejsza się, w ub. roku niestety zginęło troje dzieci a 104 zostały ranne. Prawie 80% ofiar to pasażerowie pojazdów, pozostała część odniosła obrażenia poruszając się pieszo z ewidentnej winy rodziców – braku wymaganego nadzoru.



Liczba ofiar wypadków -wśród dzieci starszych wzrosła w ubiegłym roku, zginęło sześćcioro dzieci a 165 odniosło obrażenia, w tym 36 % jako pasażerowie samochodów osobowych, dalsze 10% jako pasażerowie innych pojazdów, ponad jedna trzecia poruszając się pieszo. Wśród ofiar co dziesiąte dziecko kierowało rowerem.

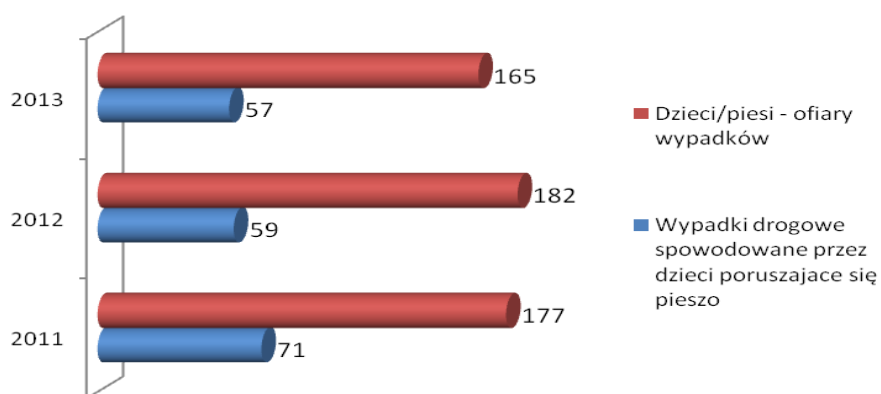
Dzieci 13-17 lat - ofiary wypadków



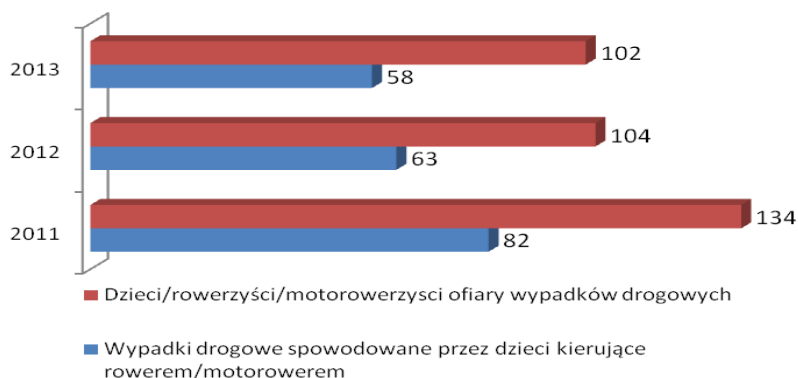
Ilość ofiar wśród młodzieży jest z roku na rok niższa, niemniej o 37% wyższa niż młodszych uczestników ruchu drogowego. Tylko nieznacznie dominują tu pasażerowie samochodów osobowych - 29 %, w dalszej kolejności występują piesi – 27 %, motorowerzyści – 17 %, rowerzyści – 12 %, pasażerowie innych pojazdów – 8 %. W ubiegłym roku 7 osób zginęło a 266 odniosło obrażenia.

Zdecydowanie jak przedstawiają wcześniejsze wykresy , najczęściej obrażeń ciała doznają młodzi ludzie będąc pasażerami pojazdów, gdzie winę za wypadki ponoszą ich kierujący.

Porównanie liczby ofiar wśród dzieci poruszających się pieszo do wypadków z ich winy wskazuje, że w tym przypadku winę w ponoszą dwa razy częściej kierujący pojazdami – 65 % spowodowanych ofiar z ich winy (2013 r).



Nieco odmiennie przedstawia się sytuacja w przypadku poruszania się rowerami lub motorowerami, w tych okolicznościach większość sprawców ofiar wśród dzieci poruszających się jednośladami stanowią one same (57% w 2013r, 60% w 2012r, 61% w 2010r)). Przy czym i w tym przypadku zmniejszyła się liczba ofiar wśród dzieci oraz ich udział w powodowaniu wypadków.



Procentowy udział ofiar wśród dzieci określony zależnie od sposobu poruszania się przedstawia się we wskazanych grupach wiekowych -następująco:

Wiek	Pieszcy	Pasażer pojazdu	Kierujący
0 – 6 lat	22%	77%	1 %
7 - 13 lat	39%	48%	13%
14 – 17 lat	28%	38%	34%

Ilość ofiar wśród dzieci (w wieku do 17 lat) przedstawia zamieszczona na drugiej stronie mapka, jednoznacznie wskazuje ona na największe zagrożenie bezpieczeństwa dzieci występujące w Łodzi, i powiecie tomaszowskim, Piotrkowie i powiecie piotrkowskim oraz w dalszej kolejności w powiatach zgierskim, sieradzkim i radomszczańskim.



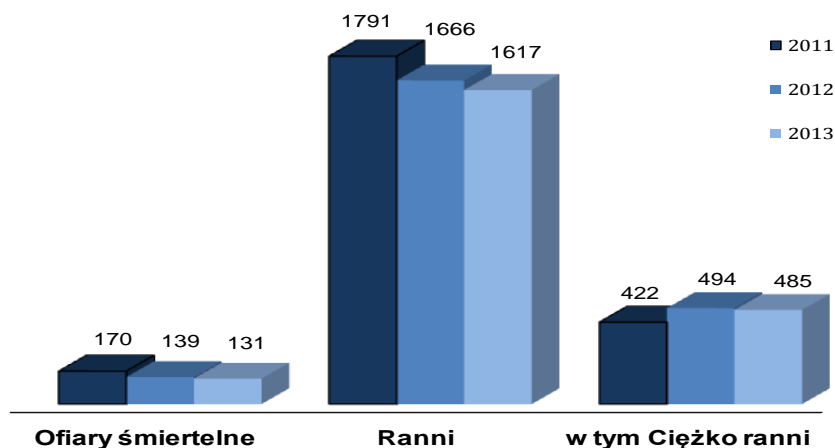
Niechronieni uczestnicy ruchu

Niechroniony karoserią samochodu człowiek znajduje się na przegranej pozycji w stosunku do użytkowników pojazdów. W dobie dynamicznego rozwoju motoryzacji i powszechnego kultu dla samochodu pieszy styka się z coraz większą liczbą zagrożeń. Dominacja samochodu jest szczególnie dotkliwa w miastach, gdzie parkujące pojazdy wypierają pieszych z chodników, a zatłoczone ulice stają się bardzo trudną barierą do pokonania. W przytłaczającej części dyskusji na temat ograniczeń prędkości jako główny argument używany jest czas podróży i jego zwiększenie wywołane tym ograniczeniem. Prawie nikt natomiast nie porusza tematu jakim jest bezpieczeństwo pieszych. Bezpieczeństwo pieszych na drodze to temat wielowątkowy dotyczy on bowiem m. in. następujących okoliczności :

- zbyt dużej prędkości w terenie zabudowanym (tam gdzie spotyka się dużo pieszych),
- pośpiechu pieszych skutkujący ofiarami śmiertelnymi (przebieganie przez jezdnię w miejscach niedozwolonych/ na czerwonym świetle, wtargnięcia na drogę także: na „pasy”)
- słabą widocznością po zmroku przy niekorzystnych warunkach atmosferycznych: mgły, deszcz, błoto i liście na drodze,
- poruszaniem się po wpływem alkoholu (także wśród pieszych),
- chodzeniem niewłaściwą stroną jezdni.

Na przestrzeni minionych trzech lat liczba ofiar wśród niechronionych ulegała stopniowemu ograniczeniu. W okresie 2011/2013 liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 39 osób tj. o 23 %, a wszystkich osób rannych o 174 osoby tj. o ok. 10% (wśród osób ciężko rannych odnotowano wzrost o 13 %). W ubiegłym roku wśród niechronionych odnotowano 131 ofiar śmiertelnych, 1617 osób rannych, w tym 485 ciężko rannych. Stanowi to ponad połowę wszystkich odnotowanych ofiar śmiertelnych, jedna trzecia osób rannych, w tym 42 % ciężko rannych. Wartości ewidentnie wskazują na potrzebę prowadzenia działań prewencyjnych celem ograniczania ofiar wśród przedstawionych użytkowników dróg.

„Niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego

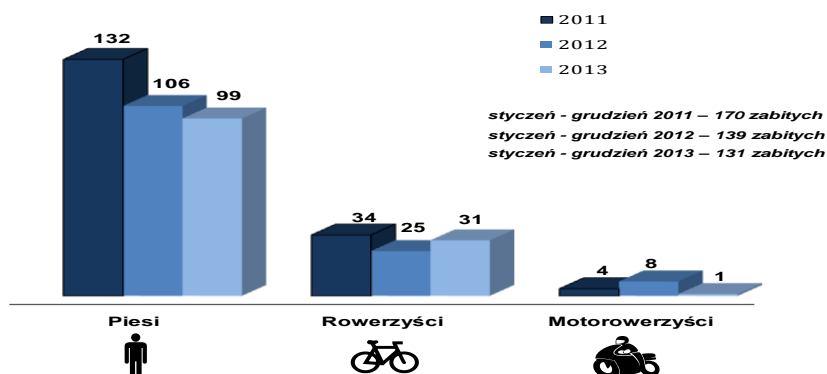


SEWIK – 07.01.2014 r.

Na terenie województwa w ubiegłym roku wśród niechronionych odnotowano 131 ofiar śmiertelnych, z czego 99 osób poruszało się pieszo, 31 to rowerzyści i 1 motorowerzysta. Liczba

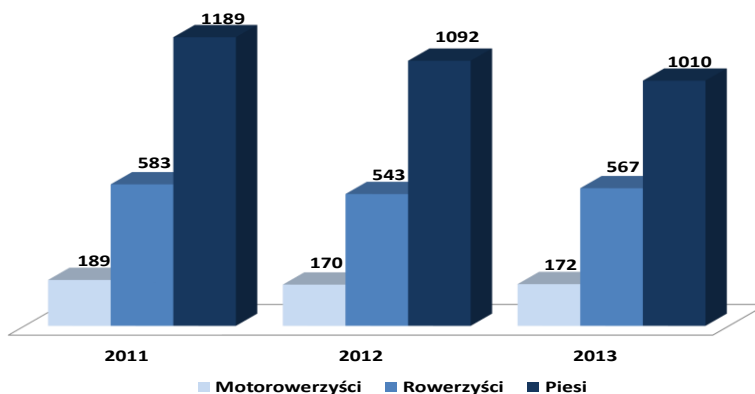
śmiertelnych ofiar w każdej z grup niechronionych zmniejszyła się, zdecydowanie jednak w grupie pieszych - o 33 osoby, w pozostałych grupach spadek (2011/2013) jest niewielki . Wśród rowerzystów w 2013 roku odnotowano nawet większą liczbę osób zabitych.

OFIARY śmiertelne „niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego



Ogólna liczba ofiar (zabici i ranni) w przypadku pieszych, na przestrzeni lat 2011-2013 spadła o 179 osób tj. o 15 %. Dynamikę należy uznać za korzystną, w przypadku motorowerzystów jest ona mniej korzystna bowiem ofiar było mniej jedynie o 17 osób (o 9 %). Najmniej korzystnie przedstawia się sytuacja wśród rowerzystów, tu spadek wynosi jedynie 3 % (16 osób). Praktycznie na korzystną dynamikę wśród ofiar niechronionych wpłynęła sytuacja związana z pieszymi.

Liczba ofiar wśród niechronionych z podziałem na grupy



Podobnie przedstawiają się czasokresy wzrosty zagrożenia bezpieczeństwa różnych grup niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Najwyższa liczba ofiar wśród pieszych, rowerzystów i motorowerzystów występuje podczas doby w godz. 8-23 przy czym pomiędzy godzinami 16 i 20 osiąga największe wartości. Opisywane zagrożenie po godzinie 23 nie znika całkowicie, szczególnie wśród pieszych trwa do godz. 2 w nocy i pojawia się już od godz. 4 rano.

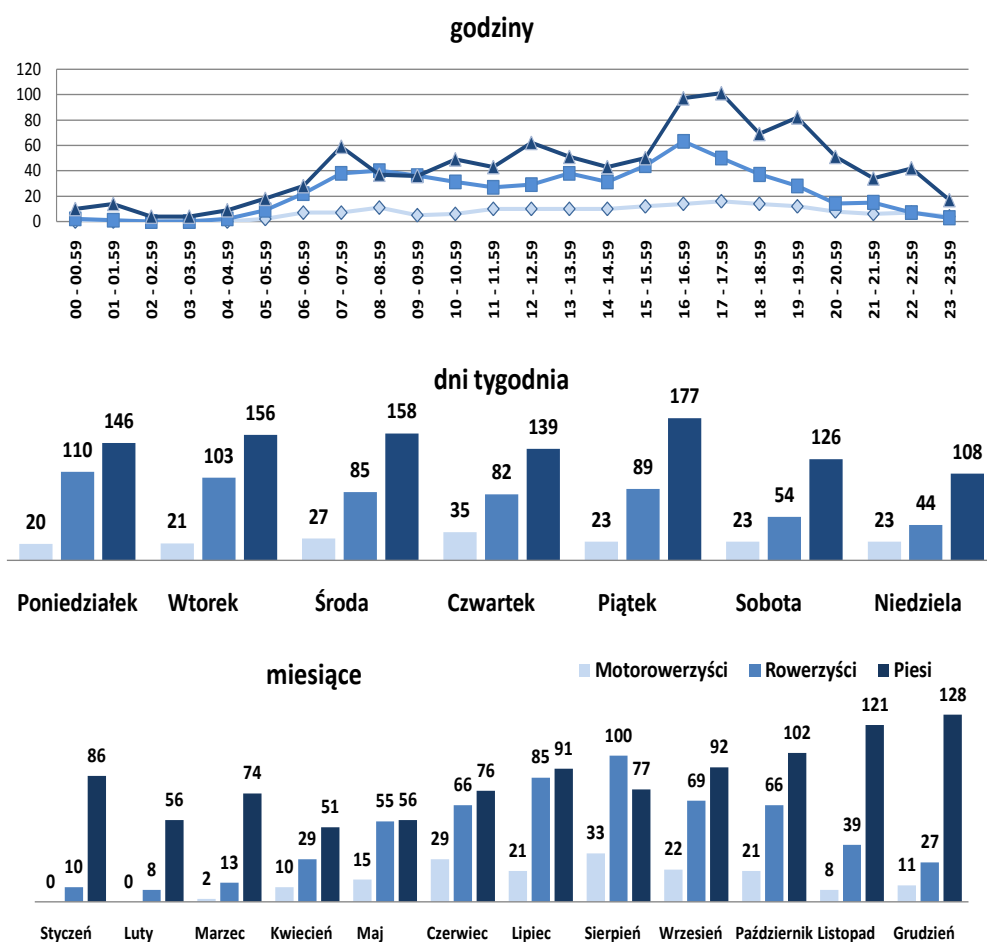
W poszczególnych dniach tygodnia zagrożenie dla pieszych jest na zbliżonym poziomie poza piątkiem kiedy jest największe oraz niedzielą dniem o najniższej liczbie ofiar .

W przypadku rowerzystów bezpieczniejsze są niedziele i soboty. Liczba ofiar wśród motorowerzystów jest zbliżona podczas każdego dnia tygodnia.

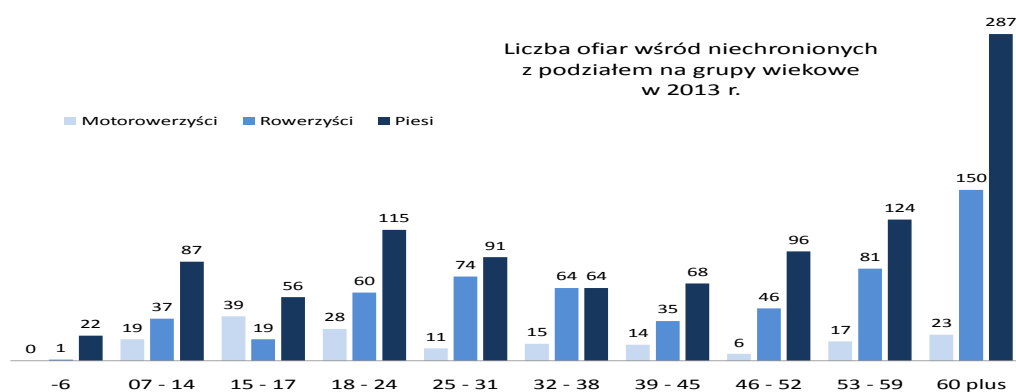
Czytelnie przedstawia się dynamika ilości ofiar w poszczególnych porach roku dla rowerzystów i motorowerzystów. Przy stosunkowo niskim zagrożeniu w I kwartale roku, ilość ofiar wzrasta w kwietniu i systematycznie rośnie osiągając apogeum w miesiącach letnich , po czym maleje do końca roku.

W przypadku pieszych zagrożenie występuje przez cały rok, nieco mniej ofiar notuje się w kwietniu i maju, najwięcej od października do grudnia . Przedstawia to wykres.

Liczba ofiar niechronionych uczestników ruchu drogowego w rozbiciu na:

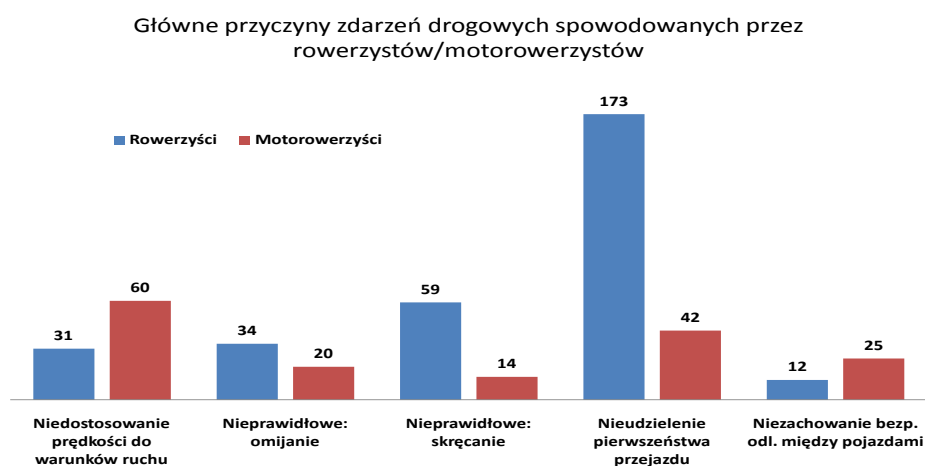


Najwyższa liczba ofiar niechronionych w 2013 r. wystąpiła w następujących grupach wiekowych. Wśród pieszych zdecydowanie wśród osób starszych powyżej 65 lat, trzykrotnie (biorąc pod uwagę populację) częściej biorą udział w wypadkach niż piesi w wieku 39-64. Podkreślić należy, konsekwencje wypadków z udziałem starszych pieszych szczególnie ciężkie. Podobnie przedstawia się sytuacja wśród rowerzystów przy czym dysproporcje nie są już tak duże, częściej występują ofiary w innych grupach wiekowych. W przypadku motorowerzystów zwraca uwagę także liczba ofiar w wieku do 14 lat.



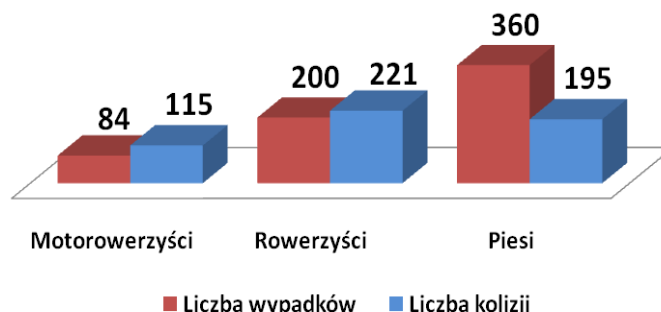
W dobie dynamicznie rosnącej motoryzacji i powszechnego kultu dla samochodu rowerzyści stykają się z bardzo dużą liczbą zagrożeń. Nie bez znaczenia są tu promocja ruchu rowerowego, brak przyjaznej dla rowerzystów infrastruktury drogowej, przy jednoczesnej nieznajomości zasad regulujących relacje pomiędzy rowerzystami i kierującymi pojazdami silnikowymi.

Główną przyczyną zdarzeń drogowych spowodowanych przez rowerzystów w 2013 r. jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (173 wypadki i kolizje) i nieprawidłowo realizowany manewr skręcania (59). W przypadku motorowerzystów również nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (42) oraz niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (60). Podkreślenia wymaga duża ilość wypadków i kolizji z powodu nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu przez rowerzystów. Negatywny efekt przynoszą tu automatyczne uzyskiwanie uprawnień do kierowania rowerem po ukończeniu 18 lat i nieznajomość przepisów regulujących zachowanie rowerzystów, które niedawno uległy zmianom.



Piesi , rowerzyści i motorowerzyści są również sprawcami wypadków i kolizji drogowych. Zdecydowanie najczęściej wypadki powodowali piesi, prawie o połowę mniej rowerzyści i o 2/3 mniej motorowerzyści.

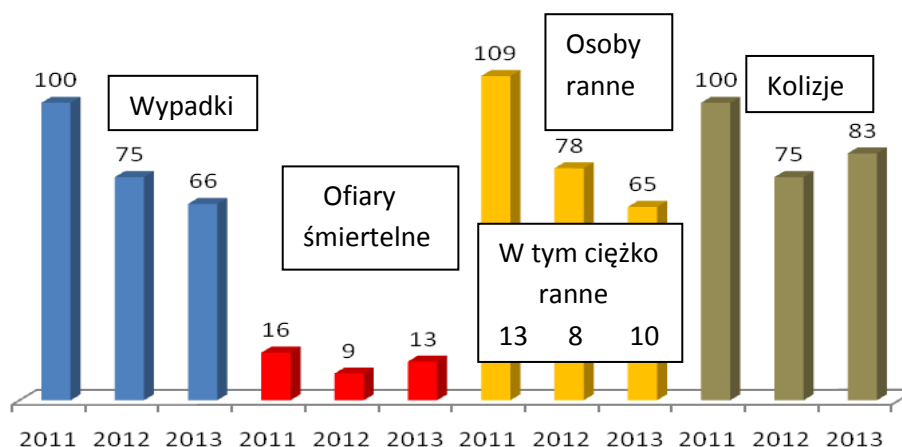
Niechronieni - sprawcy zdarzeń



Motocykliści

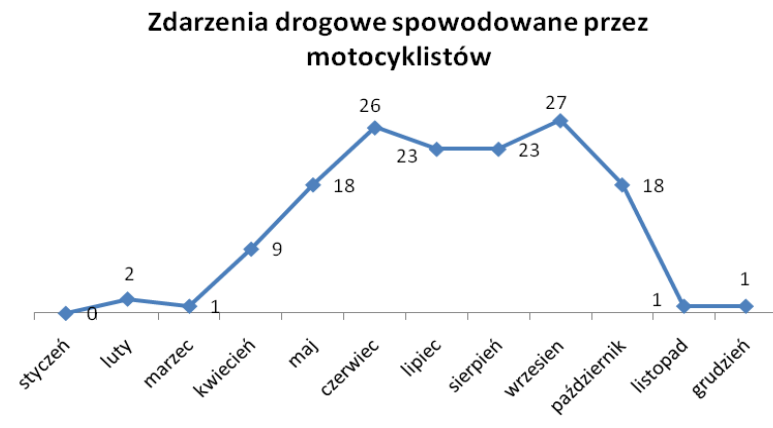
Rosnąca popularność motocykla, powodowana jest kilkoma ważnymi czynnikami. Pierwszym jest chęć spędzania wolnego czasu w siodełku motocykla. Kolejnym argumentem przemawiającym za rosnącą popularnością, zwłaszcza małych motocykli i skuterów, jest wzrost natężenia ruchu w wielkich miastach. Następnym czynnikiem jest zakup motocykla w charakterze oznaki statusu zamożności właściciela.

Wśród przyczyn wypadków powodowanych przez motocyklistów należy wymienić brak doświadczenia i umiejętności prowadzenia pojazdu (młodzi nabywcy szybkich motocykli) co skutkuje mniejszymi szansami na wyjście z niebezpiecznych sytuacji . Wśród rosnącej grupy miłośników motocykli rośnie grupa młodych osób pasjonujących się rywalizacją, chcących zaimponować grupie rówieśniczej szybkością i niebezpiecznymi manewrami. Niezależnie od powyższego podkreślić należy korzystną dynamikę zdarzeń drogowych spowodowanych przez motocyklistów . Niestety w dalszym ciągu statystyki wskazują na duże ryzyko odniesienia poważnych obrażeń ciała podczas wypadku spowodowanego przez motocyklistę, bowiem w co 3 wypadku notuje się w nim ofiarę śmiertelną lub osobę z ciężkimi obrażeniami ciała.



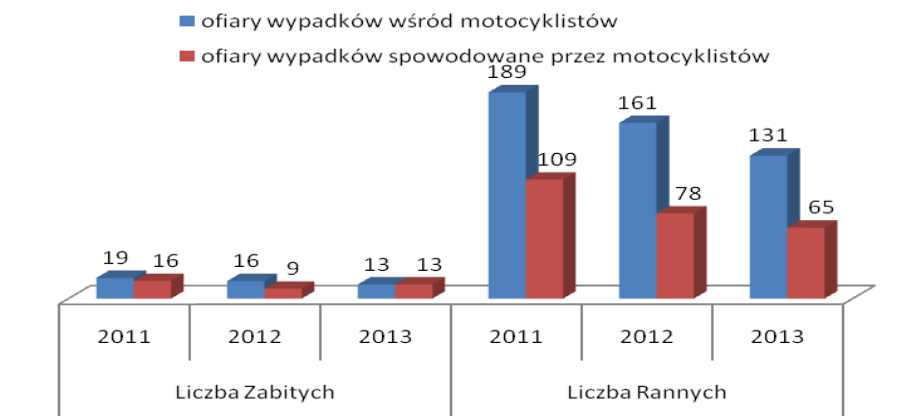
Liczba wypadków i osób rannych zmniejsza się systematycznie od 3 lat, nieznacznie na przełomie lat 2012/2013 wzrosła ilość śmiertelnych ofiar oraz kolizji spowodowanych przez motocyklistów.

Od wielu lat zagrożenie powodowane przez miłośników tych pojazdów rośnie proporcjonalnie do poprawy warunków meteorologicznych umożliwiającą komfortowe poruszanie się jednośladem, wrasta w kwietniu osiągając najwyższy pułap w czerwcu i wrześniu po czym po październiku znacznie się zmniejsza. Przedstawia to poniższy wykres na bazie danych z minionego roku.



Zachowanie motocyklistów z powodu dużego przyspieszenia, małej szerokości pojazdu, kierowania w grupie równoległej oraz organizowanych zlotów jest często kontrowersyjnie oceniane przez innych użytkowników dróg lub też mieszkańców z okolic organizowanych spotkań.

Porównanie ofiar wypadków wśród motocyklistów ze zdarzeniami przez nich powodowanymi wskazuje, że na przestrzeni ostatnich lat sprawstwo tych zdarzeń rozkłada się po połowie pomiędzy miłośnikami jednośladów a innymi uczestnikami ruchu.



Odnotowane liczby wypadków, ich ofiar, dynamika zdarzeń wprowadzie wymagają ograniczenia, niemniej pozwalają na postawienie tezy, że przedmiotowy obszar nie należy do głównych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego.



Najbardziej zagrożone odcinki dróg.

W 2013 roku najwięcej wypadków (48%) miało miejsce na drogach powiatowych, blisko co czwarty wypadek (24%) odnotowany został na drogach krajowych. Na drogach krajowych i powiatowych odnotowano spadek wypadków drogowych i ich ofiar.

Podkreślić jednak należy, że wskazane w tabeli drogi posiadają różne długości. Po dokonaniu przeliczenia ilości wypadków na 100 km dróg, najwyższym tego typu wskaźnikiem odznaczają się drogi krajowe-66 wypadków, wojewódzkie – 44, powiatowe – 24, gminne – 4.

Największą liczbę ofiar śmiertelnych odnotowano na drogach powiatowych (ponad 35%), następnie na drogach krajowych (32%), drogach wojewódzkich (18%) i gminnych (12%).

Zagrożenie na poszczególnych rodzajach dróg przedstawia poniższa tabela.

Kategoria drogi	wypadki				zabici				ranni				kolizje			
	2011	2012	2013	odsetek całości	2011	2012	2013	odsetek całości	2011	2012	2013	odsetek całości	2011	2012	2013	odsetek całości
Autostrada	23	21	43	1,1%	3	8	4	1,5%	39	34	63	1,3%	229	372	576	2,4%
Droga gminna	563	469	490	12,8%	29	28	32	12,3%	661	545	568	12,0%	4205	3801	3928	16,5%
Droga krajowa	1172	1050	939	24,6%	140	99	84	32,2%	1496	1374	1217	25,7%	8180	7133	6677	28,1%
Droga powiatowa	2012	1898	1837	48,1%	100	101	92	35,2%	2404	2292	2237	47,3%	9147	8617	9256	38,9%
Droga wojewódzka	498	468	474	12,4%	52	60	48	18,4%	629	598	599	12,7%	2768	2473	2517	10,6%
Pozostałe	9	23	40	1,0%	0	0	1	0,4%	9	27	44	0,9%	86	392	832	3,5%
OGÓLEM	4277	3929	3823	100,0%	324	296	261	100,0%	5238	4870	4728	100,0%	24615	22788	23786	100,0%

Najbardziej zagrożonymi ciągami komunikacyjnymi w analizowanym roku na terenie naszego województwa podobnie jak w 2012 roku były drogi krajowe nr 1 i 14. Dłuższym odcinkiem na terenie województwa jest K – 1, który wynosi 167 km, odcinek K - 14 to 129 km. Droga K-1 przebiega bezpośrednio przez, jak i w pobliżu największych miast naszego województwa oraz przez jedne z największych miejsc handlowych w kraju. Na tej arterii komunikacyjnej w roku 2013 odnotowano 192 wypadki drogowe, w których zostało rannych 264 osób oraz 11 poniosło śmierć. Wszystkie wymienione kategorie zagrożeń na tej drodze w porównaniu do roku 2012 zmniejszyły się. Również znacznie zagrożonym pod względem liczby wypadków jest odcinek drogi K – 14 przechodzący przez

dziewięć powiatów naszego województwa, który w całości jest drogą jednojezdniową z dużą ilością niebezpiecznych skrzyżowań. Na tej drodze w minionym roku odnotowano 166 wypadków

drogowych, w których 219 osób zostało rannych, a śmierć poniosło 12. W dalszej kolejności najbardziej zagrożonymi drogami są drogi nr 72, 12 i 91. Najwięcej ofiar śmiertelnych zostało odnotowanych na drodze krajowej nr 12.

Trzykrotny wzrost osób zabitych i dwukrotny ilości wypadków na drodze nr 91 wynika z wydłużonego przebiegu tej drogi (podobnie A-1i A-2)

DROGA	Liczba Wypadków			Liczba Zabitych			Liczba Rannych			Liczba Kolizji		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
K1	292	246	192	28	13	11	387	311	264	2083	1714	1499
K14	225	189	166	16	13	12	281	249	219	1442	1332	1214
K72	124	126	128	10	8	7	147	167	155	764	667	619
K12	112	110	101	14	9	13	135	140	130	849	746	765
K91	48	41	100	2	4	12	59	45	116	221	189	501
K8	125	107	52	33	18	12	165	157	61	1247	1067	512
K71	42	55	50	5	4	3	53	67	55	297	246	288
K42	63	50	44	6	5	2	76	61	59	272	235	243
A2	11	20	30	2	8	2	20	33	38	168	308	403
K92	41	28	26	6	5	3	55	41	37	153	118	94
K60	16	14	14	4	1	0	22	19	21	78	69	72
K70	21	21	14	3	9	1	36	26	22	268	249	211
A1	12	1	13	1	0	2	19	1	25	61	62	173
K48	14	13	11	2	3	1	17	26	26	97	82	93
S8	0	2	11	0	1	1	0	1	18	0	11	257
K45	9	8	9	2	0	2	13	11	7	84	101	105
K74	13	11	7	3	3	2	13	17	8	79	86	48
K83	9	12	6	3	1	1	7	16	8	80	76	75
K43	3	2	3	0	0	0	3	2	3	37	35	38
K60a	0	4	3	0	0	0	0	5	6	16	20	14
K91D	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	1	4
K14B	2	1	1	0	0	0	12	2	2	14	9	6
A2D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1
K12M	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	3	9
K1D	1	1	0	0	0	0	1	1	0	12	11	0
K2	11	5	0	3	0	0	13	8	0	78	46	0
K70A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	6
K71K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	2
K92A	1	0	0	0	0	0	1	0	0	4	3	0
S14	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	8	6
Suma	1172	1050	940	140	99	84	1496	1374	1218	8180	7133	6682

Najbardziej zagrożone odcinki dróg na terenie naszego województwa przedstawiają kolejne tabele.

Teren Łodzi

L.p.	POWIAT	GMINA	ULICA	Liczba Wypadków			Liczba Zabitych			Liczba Rannych			Liczba Kolidzi		
				2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
1.	POWIAT ŁÓDŹ	ŁÓDŹ-WIDZEW - OBSZAR MIEJSKI	AL. PIŁSUDSKIEGO	39	33	52	0	2	0	39	36	57	162	148	146
2.		ŁÓDŹ-BAŁUTY - OBSZAR MIEJSKI	AL. WŁÓKNIARZY	27	37	46	0	0	0	37	46	65	244	184	213
3.		ŁÓDŹ-POLESIE - OBSZAR MIEJSKI	AL. WŁÓKNIARZY	33	36	39	2	1	1	41	39	50	219	226	177
4.		ŁÓDŹ-WIDZEW - OBSZAR MIEJSKI	ROKICIŃSKA	39	22	38	2	2	0	41	21	39	141	121	103
5.		ŁÓDŹ-GÓRNA - OBSZAR MIEJSKI	PABIANICKA	53	36	37	0	1	0	65	49	49	204	200	247
6.		ŁÓDŹ-GÓRNA - OBSZAR MIEJSKI	RZGOWSKA	33	37	36	0	0	1	47	45	46	193	185	163
7.		ŁÓDŹ-ŚRÓDMIEŚCIE - OBSZAR MIEJSKI	KILIŃSKIEGO	33	22	33	0	0	0	39	33	46	107	91	90
8.		ŁÓDŹ-BAŁUTY - OBSZAR MIEJSKI	ALEKSANDROWSKA	28	29	32	1	0	0	31	35	44	110	141	136
9.		ŁÓDŹ-ŚRÓDMIEŚCIE - OBSZAR MIEJSKI	POMORSKA	22	32	30	0	0	0	25	39	37	56	58	47
10.		ŁÓDŹ-GÓRNA - OBSZAR MIEJSKI	DĄBROWSKIEGO	25	28	28	2	1	0	30	31	33	67	102	68
11.		ŁÓDŹ-ŚRÓDMIEŚCIE - OBSZAR MIEJSKI	AL. KOŚCIUSZKI	39	34	28	1	0	0	58	46	30	108	109	100
12.		ŁÓDŹ-BAŁUTY - OBSZAR MIEJSKI	ŁAGIEWNICKA	18	24	26	0	0	1	21	28	31	72	72	80
13.		ŁÓDŹ-WIDZEW - OBSZAR MIEJSKI	PUSZKINA	20	20	26	0	0	1	29	27	35	43	31	60
14.		ŁÓDŹ-BAŁUTY - OBSZAR MIEJSKI	LIMANOWSKIEGO	15	32	25	1	1	0	17	40	26	40	77	85
15.		ŁÓDŹ-BAŁUTY - OBSZAR MIEJSKI	ZGIERSKA	58	43	25	2	0	2	62	53	29	201	180	110
16.		ŁÓDŹ-BAŁUTY - OBSZAR MIEJSKI	LUTOMIERSKA	39	26	24	0	2	0	46	28	29	89	40	56
17.		ŁÓDŹ-BAŁUTY - OBSZAR MIEJSKI	STRYKOWSKA	22	27	24	0	2	0	34	32	38	149	145	167
18.		ŁÓDŹ-GÓRNA - OBSZAR MIEJSKI	PADEREWSKIEGO	20	25	24	0	0	0	26	29	33	178	162	175
19.		ŁÓDŹ-POLESIE - OBSZAR MIEJSKI	KONSTANTYNOWSKA	13	20	22	0	0	0	15	25	32	50	58	63
20.		ŁÓDŹ-WIDZEW - OBSZAR MIEJSKI	AL. ŚMIGŁEGO RYDZA	23	20	22	1	0	3	26	24	24	109	114	132
21.		ŁÓDŹ-GÓRNA - OBSZAR MIEJSKI	KOLUMNY	15	16	21	2	1	0	24	18	24	77	55	81
22.		ŁÓDŹ-ŚRÓDMIEŚCIE - OBSZAR MIEJSKI	AL. PIŁSUDSKIEGO	23	19	20	1	1	0	32	22	38	127	136	119
23.		ŁÓDŹ-ŚRÓDMIEŚCIE - OBSZAR MIEJSKI	PIOTRKOWSKA	14	15	20	0	0	0	15	17	27	55	34	36
24.		ŁÓDŹ-WIDZEW - OBSZAR MIEJSKI	BRZEZIŃSKA	20	13	19	0	3	0	27	12	29	85	85	73
25.		ŁÓDŹ-BAŁUTY - OBSZAR MIEJSKI	POJEZIERSKA	16	10	18	0	0	0	24	11	23	54	49	57
26.		ŁÓDŹ-POLESIE - OBSZAR MIEJSKI	GDAŃSKA	21	18	18	0	0	0	26	35	26	40	36	42
27.		ŁÓDŹ-ŚRÓDMIEŚCIE - OBSZAR MIEJSKI	NARUTOWICZA	25	16	16	0	0	0	29	18	17	95	83	83
28.		ŁÓDŹ-ŚRÓDMIEŚCIE - OBSZAR MIEJSKI	SIENKIEWICZA	13	10	16	0	0	0	17	11	18	45	37	71
29.		ŁÓDŹ-BAŁUTY - OBSZAR MIEJSKI	WOJSKA POLSKIEGO	21	15	15	0	1	0	25	17	16	74	66	79
30.		ŁÓDŹ-ŚRÓDMIEŚCIE - OBSZAR MIEJSKI	WÓLCZAŃSKA	16	17	15	0	0	0	18	18	17	50	72	50

30 wskazanych w w/w tabeli odcinków to fragmenty głównej sieci komunikacyjnej miasta, na 15 z nich nieznacznie zwiększyła się liczba wypadków(w dwóch również ilość śmiertelnych ofiar). Na wskazanych odcinkach miało miejsce 45 % spośród wszystkich wypadków w mieście i 30 % śmiertelnych ofiar.

Teren miejski i pozamiejski z podziałem na 5 kilometrowe odcinki drogi.

L.p.	POWIAT	DROGA I ODCINEK	Liczba Wypadków			Liczba Zabitych			Liczba Rannych			Liczba Kolidzi		
			2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
1.	POWIAT BEŁCHATOWSKI	W484: 20 - 26	17	16	18	0	1	1	21	19	19	87	105	87
2.	POWIAT RADOMSZCZAŃSKI	K91: 60 - 65	12	13	15	0	1	0	15	15	18	32	33	42
3.	POWIAT ZGIERSKI	K91: 340 - 345	b/d	0	10	b/d	0	1	b/d	0	10	b/d	3	98
4.	POWIAT ŁASKI	K12: 350 - 355	14	9	9	0	1	1	16	8	8	74	73	101
5.	POWIAT RADOMSZCZAŃSKI	K1: 435 - 440	4	5	8	1	1	2	9	11	10	35	37	101
6.	POWIAT PABIANICKI	K71: 30 - 35	3	7	8	2	0	0	1	8	9	43	41	39
7.	POWIAT ŁĘCZYCKI	W703: 30 - 35	7	9	7	2	0	4	6	9	7	34	38	37
8.	POWIAT SKIERNIEWICKI	K70: 25 - 30	4	2	7	0	1	1	4	1	11	88	85	58
9.	POWIAT SIERADZKI	K12: 325 - 330	4	4	7	0	1	0	6	4	16	36	24	53
10.	POWIAT ZGIERSKI	K71: 0 - 5	3	6	6	0	0	1	6	9	8	7	12	10
11.	POWIAT BEŁCHATOWSKI	W485: 20 - 25	5	3	6	0	0	1	9	7	7	7	8	15
12.	POWIAT PIOTRKOWSKI	K12: 410 - 415	3	8	6	0	0	1	3	11	8	36	34	41
13.	POWIAT KUTNOWSKI	K60: 15 - 20	4	3	6	1	0	0	6	5	8	16	18	13
14.	POWIAT RADOMSZCZAŃSKI	K42: 130 - 135	4	4	6	0	0	0	7	6	12	12	13	22
15.	POWIAT ZGIERSKI	K91: 335 - 340	b/d	0	6	b/d	0	1	b/d	0	9	b/d	1	32
16.	POWIAT BEŁCHATOWSKI	K8: 310 - 315	1	3	6	1	0	1	0	6	7	7	12	15
17.	POWIAT BEŁCHATOWSKI	W484: 10 - 15	5	1	5	1	1	2	11	0	4	7	4	7
18.	POWIAT ŁASKI	K12: 350 - 355	14	9	9	0	1	1	16	8	8	74	73	101
19.	POWIAT PABIANICKI	K71: 40 - 45	3	0	5	1	0	0	2	0	5	20	18	32

Na 19 odcinków w 12 wzrosła ilość wypadków.

Na terenie miast województwa łódzkiego z wyłączeniem Łodzi.

L.p.	POWIAT	MIEJSCOWOŚĆ	ULICA	Liczba Wypadków			Liczba Zabitych			Liczba Rannych			Liczba Kolizji		
				2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
1.	POWIAT RADOMSZCZAŃSKI	RADOMSKO - OBSZAR MIEJSKI	KRAKOWSKA	8	7	13	0	1	0	10	9	17	28	30	37
2.	POWIAT PIOTRKÓW TRYBUNALSKI	PIOTRKÓW TRYBUNALSKI - OBSZAR MIEJSKI	AL. KOPERNIKA	6	12	11	1	0	1	7	12	13	46	37	38
3.	POWIAT RADOMSZCZAŃSKI	RADOMSKO - OBSZAR MIEJSKI	NARUTOWICZA	11	12	10	0	0	0	13	12	10	51	26	33
4.	POWIAT BEŁCHATOWSKI	BEŁCHATÓW - OBSZAR MIEJSKI	CZAPLINIECKA	8	8	9	1	1	1	14	9	8	35	30	39
5.	POWIAT BEŁCHATOWSKI	BEŁCHATÓW - OBSZAR MIEJSKI	WOJSKA POLSKIEGO	12	7	9	0	0	0	13	9	11	51	75	56
6.	POWIAT RADOMSZCZAŃSKI	RADOMSKO - OBSZAR MIEJSKI	BRZEŹNICKA	11	8	9	0	0	0	16	10	18	68	47	60
7.	POWIAT RADOMSZCZAŃSKI	RADOMSKO - OBSZAR MIEJSKI	KRASICKIEGO	6	4	9	0	0	1	6	4	8	31	18	21
8.	POWIAT ZGIERSKI	ZGIERZ - OBSZAR MIEJSKI	DŁUGA	7	15	9	0	0	0	7	18	10	29	31	38
9.	POWIAT KUTNOWSKI	KUTNO - OBSZAR MIEJSKI	BARLICKIEGO	8	4	8	0	0	0	8	4	9	7	15	13
10.	POWIAT SIERADZKI	SIERADZ - OBSZAR MIEJSKI	SIENKIEWICZA	5	4	8	0	0	0	8	5	17	50	42	62
11.	POWIAT PABIANICKI	KONSTANTYNÓW ŁÓDZKI - OBSZAR MIEJSKI	ZGIERSKA	0	0	7	0	0	0	0	0	8	0	0	27
12.	POWIAT PIOTRKÓW TRYBUNALSKI	PIOTRKÓW TRYBUNALSKI - OBSZAR MIEJSKI	ARMII KRAJOWEJ	4	9	7	0	0	0	4	10	7	47	47	51
13.	POWIAT RADOMSZCZAŃSKI	RADOMSKO - OBSZAR MIEJSKI	WYSZYŃSKIEGO	0	8	7	0	0	0	0	8	9	0	17	19
14.	POWIAT ZDUŃSKOWOLSKI	ZDUŃSKA WOLA - OBSZAR MIEJSKI	ŁASKA	5	12	7	1	6	0	4	11	7	41	48	48
15.	POWIAT ZGIERSKI	ALEKSANDRÓW ŁÓDZKI - OBSZAR MIEJSKI	WOJSKA POLSKIEGO	8	5	7	1	0	0	8	5	9	33	27	25
16.	POWIAT ZGIERSKI	ZGIERZ - OBSZAR MIEJSKI	ŁÓDZKA	8	10	7	1	0	1	15	12	7	121	74	71
17.	POWIAT OPOCZYŃSKI	OPOCZNO - OBSZAR MIEJSKI	PIOTRKOWSKA	0	6	6	0	0	0	0	7	6	0	21	29
18.	POWIAT PABIANICKI	KONSTANTYNÓW ŁÓDZKI - OBSZAR MIEJSKI	LUTOMIERSKA	0	4	6	0	0	1	0	4	5	0	18	15
19.	POWIAT PABIANICKI	PABIANICE - OBSZAR MIEJSKI	PARTYZANCKA	5	4	6	1	0	0	4	4	7	59	45	33
20.	POWIAT RADOMSZCZAŃSKI	RADOMSKO - OBSZAR MIEJSKI	JAGIELLOŃSKA	4	6	6	0	3	0	4	7	8	12	26	24

Wśród 20 najbardziej zagrożonych ulic (poza Łodzią) znajduje się 6 ulic z Radomska, po 3 z Pabianic i Zgierza, po 2 z Piotrkowa T. i Bełchatowa. W 11 wskazanych odcinkach nastąpił wzrost liczby wypadków w porównaniu do roku ubiegłego.

WNIOSKI.

1. Stan brd na drogach województwa łódzkiego w 2013 roku w porównaniu do roku 2012 należy określić jako korzystniejszy. Na ten fakt bezpośrednio wpłynęły:
 - mniejsza ilość wypadków drogowych o 2,7 %,
 - spadek ofiar śmiertelnych o 11,8 %,
 - mniejsza liczba osób rannych o 2,9 %,
 - w tym osób ciężko rannych o 2,7 %.

2. Porównując dane z minionego roku do wniosków z diagnozy projektu Gambit Łódzki 2005 stwierdzić należy, że:
 - ▶ ograniczeniu uległy liczba wypadków drogowych, osób rannych i znacząco ich śmiertelnych ofiar,
 - ▶ województwo łódzkie znajduje się na drugim (już nie trzecim) miejscu w kraju pod względem ilości wypadków i czwartym pod względem ofiar śmiertelnych,
 - ▶ wskaźnik zdrowia publicznego, liczony jako liczba ofiar na 100 tys. mieszkańców, jest trochę korzystniejszy, wynosił 10 osób zabitych i 187 osób rannych, co plasowało województwo łódzkie odpowiednio na piątym i pierwszym miejscu ze względu na ryzyko uwikłania w wypadek drogowy.
 - ▶ wskaźnik ciężkości wypadków zmniejszył się z 10 do 7 osób zabitych na 100 wypadków,
 - ▶ najczęstszymi rodzajami wypadków są w dalszym ciągu boczne zderzenie pojazdów i potrącenie pieszego (w odwrotnej kolejności niż w 2005 r),
 - ▶ nieustająco głównymi sprawcami wypadków są kierujący pojazdami (ich udział jest większy),
 - ▶ najbardziej zagrożonym obszarem w łódzkim pod kątem liczby wypadków drogowych, ofiar śmiertelnych i ciężko rannych jest w dalszym ciągu Łódź,
 - ▶ najbardziej niebezpieczne w klasyfikacji bezpieczeństwa pod względem ilości wypadków na 100 tys. mieszkańców są powiaty radomszczański, kutnowski, brzeziński i bełchatowski,

- ▶ piesi w dalszym ciągu są grupą najbardziej narażoną na ryzyko uczestnictwa w wypadku drogowym choć w mniejszym stopniu (wcześniej uczestniczyli w 34, obecnie w 29 % wypadków) stanowią jednak większy procent wśród śmiertelnych ofiar (było 36, obecnie 38 %),
- ▶ nie poprawiło się bezpieczeństwo dzieci, ponieważ w 2013 r., zginęło 16 dzieci a 535 zostało rannych,
- ▶ młodzi kierowcy spowodowali niewiele mniej, bo 19% wypadków drogowych w, których odnotowano tyle samo tj. 25 % ofiar śmiertelnych, osoby w wieku 18-24 lat stanowią zaledwie nieco ponad 2% populacji naszego województwa,
- ▶ nietrzeźwi uczestnicy ruchu spowodowali 9 % wypadków tj. tylko o 1% mniej niż 8 lat wcześniej.

Reasumując - zagrożenie wprawdzie zmniejszyło się, ale jego struktura, czasokresy występowania, główni sprawcy i problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego pozostały takie same a województwo łódzkie na tle innych przedstawia się w niektórych kategoriach gorzej niż przed laty.

3. Pomimo ograniczenia w ostatniej dekadzie ilości wypadków drogowych, osób, które odniosły w nich obrażenia oraz śmiertelnych ofiar wypadków, województwo łódzkie należy do jednego z obszarów w kraju gdzie bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego jest najbardziej zagrożone. Co miesiąc średnio giną 22 osoby, codziennie ponad 13 osób doznaje obrażeń ciała, w tym 3 ciężkich obrażeń. Spośród rannych codziennie obrażenia odnosi około 5 niechronionych użytkowników dróg, w tym 3 pieszych.

4. W skali całego roku najbardziej niebezpiecznym okresem na drogach jest druga połowa roku szczególnie okres jesieni kiedy notuje się największą ilość wypadków i ich śmiertelnych ofiar, osób rannych i kolizji.

Analizując dni tygodnia należy stwierdzić, że podobnie jak w latach poprzednich najwięcej wypadków drogowych odnotowano w piątki, najmniej w niedziele i soboty. Najwięcej śmiertelnych ofiar występuje w soboty.

Najniebezpieczniejszym okresem doby jest czas pomiędzy godzinami 10 i 18 kiedy nastąpiła połowa wypadków oraz pomiędzy 14 i 22 gdzie odnotowano połowę ofiar śmiertelnych.

5. Niezmiennie od dłuższego czasu główni sprawcy wypadków drogowych to kierujący, ich udział w grupie sprawców wzrasta (obecnie 85%wszystkich wypadków nie wliczając w to współwiny). Wskutek ich nieprawidłowego zachowania ginie najwięcej osób (70%). Kierujący i użytkownicy samochodów stanowią także najliczniejszą grupę ofiar wypadków.

Wiodącymi przyczynami wśród tej grupy uczestników są od dłuższego czasu „nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu”, „niedostosowanie prędkości do warunków ruchu” i „nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych”. Tylko z tych wymienionych trzech przyczyn spowodowano 2223 wypadki a śmierć poniosło 111 osób. Powodują one 42 % spośród wszystkich śmiertelnych ofiar i prawie 60 % spośród wszystkich wypadków w województwie.

6. W grupie kierujących sprawców wypadków drogowych dominują użytkownicy dróg w wieku 30-39 lat stanowiący 4 % mieszkańców województwa powodują - 21 % wypadków i 23 % zabitych spośród zawinionych przez kierowców. W dalszej kolejności młodzi kierowcy w wieku 18-24 lat stanowiący 2 % mieszkańców województwa – powodują 19% wypadków i 25 % zabitych spośród zawinionych przez kierowców. Dlatego też działania profilaktyczne powinny skierowane do młodych kierowców

przy czym nie można pomijać osób w pozostałych grupach wiekowych. Poprawa zachowań wśród tych grup wiekowych mogłaby znacząco poprawić stan brd.

- 7.** Co 11 wypadek drogowy spowodowany jest w województwie łódzkim przez nietrzeźwego/będącego po użyciu alkoholu/lub podobnie działającego środka, uczestnika ruchu drogowego. Przy czym kierujący (głównie samochodów osobowych) powodują 2,5 razy więcej takich wypadków niż piesi, 4 razy więcej osób rannych i 1,5 razy więcej ofiar śmiertelnych. Dodatkowo zagrożenie ze strony kierowców utrzymuje się od dłuższego czasu na tym samym poziomie. Nasze województwo zajmuje drugie miejsce w kraju pod względem ilości wypadków i ich śmiertelnych ofiar spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców. Istniejąca sytuacja obliguje do traktowania tego obszaru jako jednego z priorytetowych zagrożeń.

Pomimo znacznie zwiększonej liczby badań kierujących Policja nie jest w stanie zatrzymać wszystkich łamiących prawo. Niezbędny jest stworzenie powszechnego przekonania, że zatrzymanie i nałożone sankcje są bardzo prawdopodobne (badania wykazują, że prawdopodobieństwo zatrzymania jest ważniejsze niż wysokość kary). Dla osiągnięcia przedstawionego celu należy zaangażować wszystkie podmioty – członków Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi oraz inne instytucje chcące podjąć współdziałanie i prowadzić kampanię propagandową w różnorodnych formach działań.

- 8.** Bezpieczeństwo pieszych ulega poprawie niemniej, w 2013 roku odnotowano ponad **1100** potrażeń osób poruszających się pieszo z czego w 2/3 winę ponosili kierujący a w 1/3 sami piesi (w tej sytuacji w co trzecim przypadku pieszy był pod wpływem alkoholu). Wśród pieszych częściej wypadki powodują osoby w wieku powyżej 50 lat i młodzi w wieku do 17 lat. Działania naprawcze w tym przypadku winny być ukierunkowane m. in. na podnoszenie poziomu edukacji i mentalności obu grup użytkowników dróg. Niezbędne jest także informowanie kierowców o specyfice zachowań starszych oraz bardzo młodych osób oraz ich fizycznych i psychologicznych ograniczeniach.
- 9.** Trzecią po użytkownikach pojazdów i pieszych grupą najbardziej zagrożonych uczestników ruchu są rowerzyści (są także wyraźnie drugą grupą wśród nietrzeźwych kierujących -sprawców zdarzeń drogowych). Wśród ofiar występują już rowerzyści w wieku powyżej 7 lat, większe ilości ofiar notuje się w wieku powyżej 18 lat, a szczególnie duże powyżej 50 lat. Szacuje się, że co trzecia ofiara wśród rowerzystów jest spowodowana niewłaściwym ich zachowaniem. Zdecydowanie główną przyczyną wypadków spowodowanych przez rowerzystów jest nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu. Stąd też należy zadbać aby rowerzyści stali się świadomymi swojej odpowiedzialności za brd i przyłączyli się do poprawy jego stanu oraz przede wszystkim, kierowcy samochodów dostrzegali ten problem i dostosowali swoje zachowanie.
- 10.** Wypadki drogowe są poważnym problemem społecznym i ekonomicznym, zatem wymagają natychmiastowego podjęcia systemowych działań prewencyjnych według przygotowanego programu. Odkładanie w czasie jego wdrażania i realizacji pociągnie za sobą niepotrzebne ofiary ruchu drogowego a podejmowanie nieprawidłowych działań skutkować będzie nieefektywnym wydawaniem pieniędzy.
- 11.** Działania na rzecz brd wymagają zaangażowania wielu instytucji działających w różnych sektorach, każda z nich realizując strategię regionalną powinna określać swoje plany tak aby nawiązywały do wspólnie ustalonych priorytetów, wówczas działania będą się wzmacniać. Skuteczność tych

przedsięwzięć zależeć będzie nie tylko od trwałej polityki tych instytucji, samorządów i innych podmiotów ale i od stabilnego źródła finansowania

- 12.** Uczulenie społeczeństwa na zagadnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym winno zaczynać się w okresie dzieciństwa i być kontynuowane w szkołach gdzie jest narzędziem ochrony życia i zdrowia uczniów. Ucząc dzieci wpływamy na postawy przyszłych obywateli, także decydentów w sprawach brd. Młodzi uczestnicy ruchu są atrakcyjną ,najwygodniejszą i najmniej kosztowną grupą odbiorców przedsięwzięć profilaktycznych. Niemniej należy zwrócić uwagę na fakt, iż starsze grupy wiekowe zdecydowanie częściej są sprawcami i ofiarami wypadków drogowych i wobec nich należy również podejmować edukację społeczną . Szczególnie winno to dotyczyć działań profilaktycznych wobec :
- najczęściej popełnianych błędów przez kierowców – jazdy z nadmierną prędkością, nieustąpienia pierwszeństwa, nieprawidłowego przejeżdżania przejść dla pieszych,
 - niechronionych uczestników ruchu drogowego, szczególnie pieszych i rowerzystów wśród których notuje się znaczącą liczbę ofiar ,
 - wypadków drogowych powodowanych przez nietrzeźwych kierowców i pieszych.
- 13.** Podejmowane działania naprawcze muszą być ukierunkowane na budowę i modernizację infrastruktury drogowej. Wdrażanie środków służących rozdzieleniu funkcji dróg i ulic, uspokojenie ruchu, eliminacja niewłaściwego otoczenia dróg znacząco eliminują powstawanie sytuacji konfliktowych pomiędzy różnymi grupami użytkowników, popełnianie błędów przez kierowców oraz minimalizują ich skutki. Za dobitny przykład należy wskazać porównanie stanu bezpieczeństwa na drodze K-8 w 2010 roku do sytuacji w 2013 po dokonaniu remontu i zmianie jej standardu z drogi dwujezdniowej na drogę ekspresową dwujezdniową. Po przebudowie ilość wypadków i osób rannych zmniejszyła się siedmiokrotnie, osób zabitych dziewięciokrotnie, kolizji dwukrotnie.