

# ***OPOLSKI WOJEWÓDZKI PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2016 – 2017***

OPOLSKA WOJEWÓDZKA RADA

BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

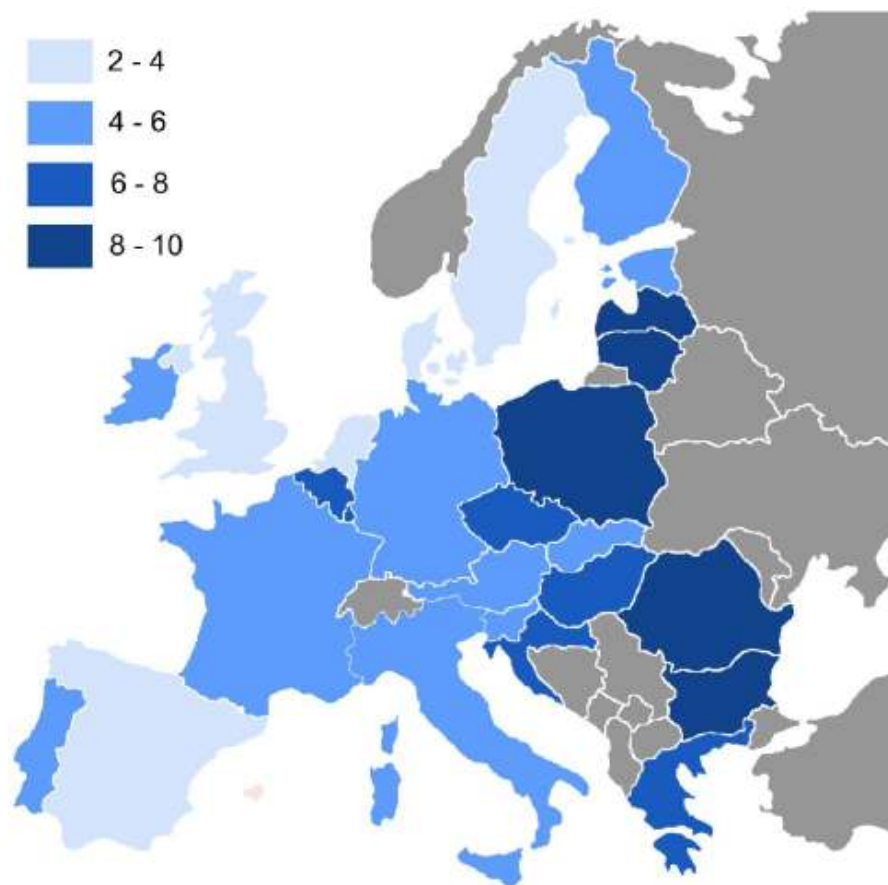
LUTY 2016



**1. Polska na tle państw Unii Europejskiej** (źródło: „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie 2014” - KRBRD).

W rankingu bezpieczeństwa na drogach europejskich opracowanym przez Komisję Europejską w marcu 2015 roku, Polska awansowała o 3 pozycje w stosunku do poprzednich lat. Osiągnęliśmy też wyższy niż średnioeuropejski spadek liczby ofiar wypadków na drogach, niemal 3-procentowy, podczas gdy w całej Unii Europejskiej liczba ofiar wypadków drogowych od 2013 do 2014 r. spadła jedynie o 1 procent.

Poprawa bezpieczeństwa była możliwa dzięki intensywnej rozbudowie i modernizacji istniejącej sieci drogowej w ciągu kilku ostatnich lat, intensyfikacji działań policji oraz inspekcji transportu drogowego w obszarze nadzoru, kampaniom społecznym i projektom informacyjno-edukacyjnym m. in. rozpoczętej w 2013 r. kampanii Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pn. „10 mniej. Zwolnij” oraz usprawnianiu systemu ratownictwa i opieki powypadkowej. Podejmowane działania są zgodne z wytycznymi Unii Europejskiej określonymi w IV Europejskim Programie Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz kierunkami działań wskazanymi w Planie Globalnym na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020, Organizacji Narodów Zjednoczonych.



Rys.1. Wskaźnik demograficzny określający liczbę ofiar śmiertelnych na 100 tyś. mieszkańców zamieszkujących poszczególne kraje Unii Europejskiej w roku 2014 (źródło: *Road Safety in the European Union – Trends, statistics and main challenges*, Komisja Europejska, marzec 2015 r.)

Poziom zagrożenia na sieci dróg europejskich jest wciąż bardzo zróżnicowany. Niestety w gronie państw, w których mieszkańcy narażeni są na najwyższe ryzyko odniesienia ciężkich obrażeń lub śmierci w wyniku wypadku drogowego, znajduje się także Polska, co ilustruje mapa na rys.1.

W porównaniu z rokiem 2013 wielkość wskaźnika demograficznego określonego liczbą zabitych/100 tys. mieszkańców uległa nieznacznemu zmniejszeniu i obecnie wynosi 8,3. Taka sytuacja stawia Polskę w grupie krajów charakteryzujących się wyższym od średniego w Europie poziomem zagrożenia, który wg wstępnych danych osiągnął w 2014 roku wartość 5,1 zabitych/100 tys. mieszkańców.

Jednakże stan bezpieczeństwa na polskich drogach od kilku lat ulega poprawie. Lata 2014 i 2015 były pod tym względem znaczące. Na polskich drogach zginęło w roku 2014 o 155 osób mniej niż w 2013 r. a w roku 2015 różnica do roku poprzedzającego wzrosła do 280 osób. Podobna tendencja dotyczy rannych uczestników wypadków drogowych. W roku 2014 odnotowano o 1514 osób rannych mniej niż w 2013 r. a w roku 2015 różnica do roku poprzedzającego wzrosła do 2852 osób.

Warunkiem niezmiennym warunkującym stałą poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach należy oczekiwać w konsekwentnej realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020, w którym określone zostały konkretne cele do osiągnięcia najpóźniej do roku 2020, a odniesione do roku bazowego 2010. Podstawowym celem jest:

- zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o co najmniej **50%**,
- zmniejszenie liczby osób ciężko rannych o co najmniej **40%**.

## **2. Założenia Wojewódzkiego Programu BRD**

Określone w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego cele na rok 2020 w kwestii zmniejszenia liczby, w przypadku naszego województwa przedstawiają się następująco:

- nie więcej niż **54** ofiary śmiertelne w roku,
- nie więcej niż **163** osoby ciężko ranne w roku.

Zgodnie z treścią Narodowego Programu BRD powstają dwuletnie wojewódzkie programy realizacyjne zawierające szczegółowe plany działań na rok pierwszy oraz zarys działań na rok następny.

Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 i jego struktura interwencji opiera się na następujących filarach:

- Bezpieczny człowiek,
- Bezpieczne drogi,
- Bezpieczna prędkość,
- Bezpieczne pojazdy,
- Ratownictwo,
- System Zarządzania BRD.

Skuteczna realizacja działań objętych w/w filarami uwarunkowana jest usprawnieniem systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Z tego powodu Program wskazuje także na te działania, które są kluczowe dla planowania, realizacji, koordynacji oraz monitorowania działań w poszczególnych jego filarach.

Z analizy danych BRD w Polsce w ostatnich latach wynika, że:

- liczba pieszych, którzy ponieśli śmierć w wypadkach drogowych stanowiła ok. 1/3 wszystkich ofiar tych wypadków,
- niedostosowanie prędkości było najczęstszą przyczyną wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Mając na uwadze powyższe zespół roboczy Krajowej Rady BRD dostrzega konieczność wyznaczenia w Programach wojewódzkich dwóch priorytetowych obszarów interwencyjnych:

- ochronę pieszych,
- zarządzanie prędkością.

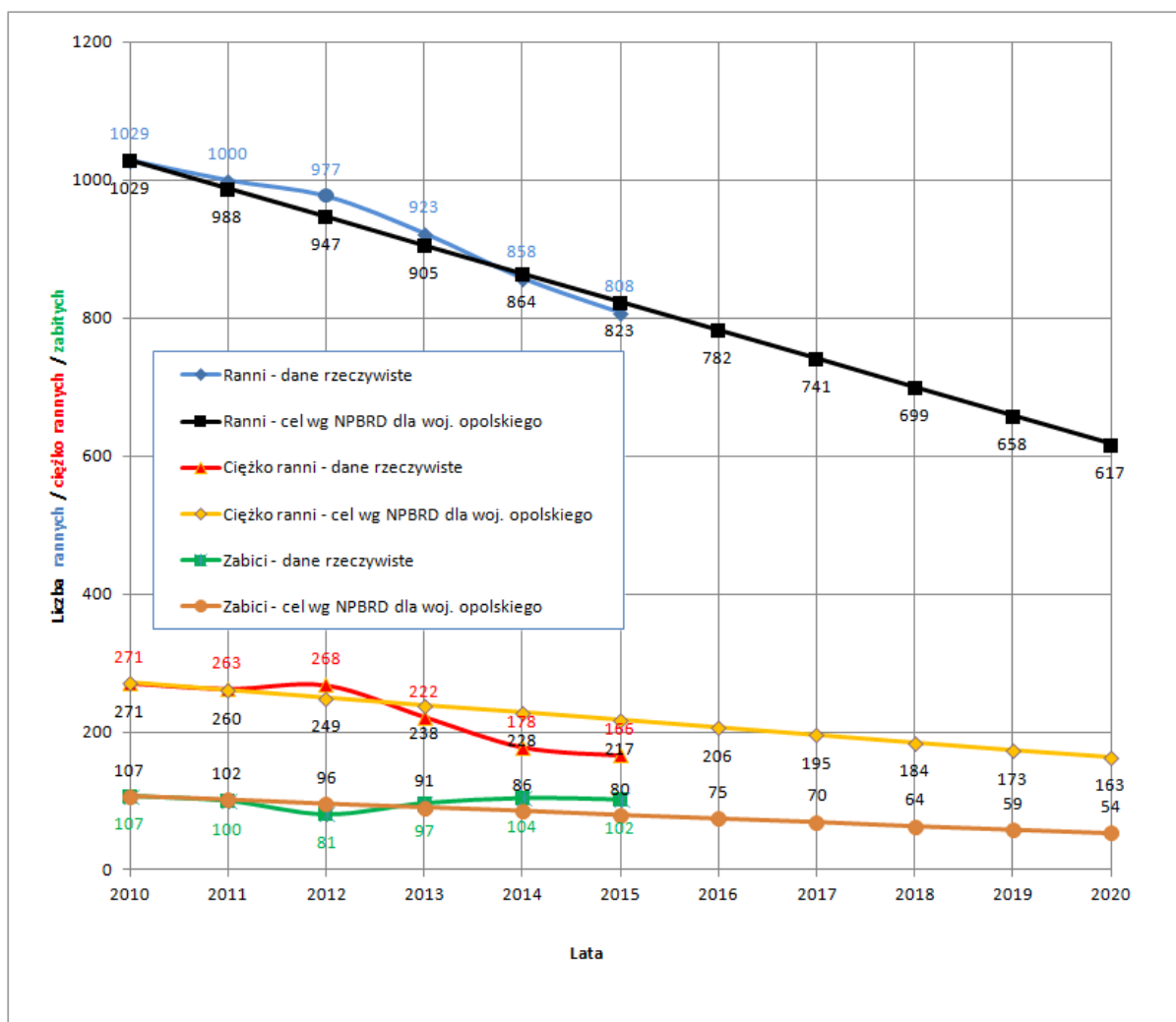
### 3. Dane wejściowe

Opracowanie wykonano na podstawie danych o wypadkach drogowych, które wydarzyły się w latach 2010-2015 na terenie województwa opolskiego, przekazanych przez GUS, KG Policji, KRBRD oraz KW Policji w Opolu.

Po roku 2010 obserwuje się spadek liczby wypadków drogowych. Przytoczona tendencja nie pokrywa się jednak w statystyce zaistniałych wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym jak i związaną z tym liczbą osób które poniosły śmierć na drodze. Tendencję spadkową, aczkolwiek nieliniową przejawiają liczby osób które w wyniku wypadków drogowych odniosły ciężkie obrażenia ciała.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Wypadki drogowe	837	836	797	791	739	710
Wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym	100	89	75	92	89	97
Ranni	1029	1000	977	923	858	808
Ciężko ranni	271	263	268	221	179	166
Zabici	107	100	81	97	104	102

Tabela 1. Dane o zdarzeniach drogowych jakie miały miejsce w województwie opolskim.



Rys.2. Cele opolskiej wojewódzkiej strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Analiza danych przedstawionych na rys.2 wskazuje na odstępstwa od prognozowanych celów. Odnotowane w roku 2015 liczby osób rannych a w tym ciężko rannych spełniają oczekiwane cele wyznaczone w Narodowym Programie BRD. Najistotniejszy wskaźnik, czyli liczba ofiar śmiertelnych jest wyższy od oczekiwanego celu o 21,6%.

Województwo opolskie zajmuje obszar o powierzchni **9412 km<sup>2</sup>**. Zamieszkuje go **998884** mieszkańców (dane z publikacji „Biuletyn statystyczny województwa opolskiego - IV kwartał 2015” – Urząd Statystyczny w Opolu). Na przestrzeni lat, odnosząc do roku bazowego 2010, poziom zamieszkania w województwie zmniejsza się, a w rozbiciu na poszczególne powiaty przedstawia się w sposób zilustrowany w tabeli 2.



Rys.3. Podział administracyjny województwa opolskiego

Jednostki administracyjne

Powiaty	11
Miasta na prawach powiatu	1
Gminy miejskie	3
Gminy miejsko-wiejskie	32
Gminy wiejskie	36
Miasta	35
Miejscowości wiejskie	1172
Sołectwa	1032

Powiat	Ludność w osobach					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Brzeski	92002	92455	92345	91981	91543	91308
głubczycki	49091	48217	47896	47453	47262	47035
kędzierzyńsko-kozielski	99881	98350	97879	97181	96715	96421
kluczborski	68574	67845	67558	67256	66977	66874
krapkowicki	66539	65729	65390	65113	64850	64720
namysłowski	43826	43149	43011	42881	42809	42730
nyski	143165	142119	141586	140628	139967	139504
oleski	67000	66104	65867	65653	65547	65411
opolski (łącznie z Opolem na prawach powiatu)	261023	255635	254867	253363	252777	252797
prudnicki	58509	57583	57256	56828	56608	56404
strzelecki	78975	76764	76548	76079	75803	75680
razem	1028585	1013950	1010203	1004416	1000858	998884

Tabela 2. Dane demograficzne w poszczególnych powiatach województwa opolskiego  
(\*stan na 30.06.2015)

W tabelach poniżej przedstawiono dane o wypadkach drogowych, które wydarzyły się w latach 2010-2015 na terenie województwa opolskiego.

Powiat	Wypadki drogowe					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
brzeski	66	62	52	51	51	45
głubczycki	31	29	28	18	15	16
kędzierzyńsko-kozielski	32	31	35	34	43	36
kluczborski	42	43	34	29	38	34
krapkowicki	40	29	29	31	30	37
namysłowski	31	33	33	36	29	23
nyski	86	109	93	91	75	103
oleski	53	36	40	38	37	53
opolski (łącznie z Opolem na prawach powiatu)	374	381	380	382	339	306
prudnicki	37	34	28	26	24	22
strzelecki	45	49	45	55	57	35
Razem	837	836	797	791	738	710

Tabela 3. Dane liczbowe o wypadkach drogowych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

Powiat	Ranni					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
brzeski	88	81	67	63	64	63
głubczycki	35	30	34	15	14	19
kędzierzyńsko-kozielski	34	31	36	32	38	37
kluczborski	42	45	37	23	37	32
krapkowicki	53	32	30	25	32	42
namysłowski	44	43	37	45	30	22
nyski	95	134	125	110	78	119
oleski	65	43	50	51	48	57
opolski (łącznie z Opolem na prawach powiatu)	485	476	488	470	438	368
prudnicki	36	36	30	29	23	20
strzelecki	52	49	43	60	56	29
Razem	1029	1000	977	923	858	808

Tabela 4. Dane liczbowe o rannych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

Powiat	Ciężko ranni					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
brzeski	18	19	15	12	28	16
głubczycki	5	10	7	6	4	6
kędzierzyńsko-kozielski	9	9	11	4	12	3
kluczborski	22	28	18	9	16	22
krapkowicki	25	10	17	12	14	12
namysłowski	12	14	18	31	13	10
nyski	27	28	37	21	18	35
oleski	13	9	21	12	22	22
opolski (łącznie z Opolem na prawach powiatu)	106	101	92	76	34	34
prudnicki	2	4	4	5	2	2
strzelecki	32	31	28	34	15	4
Razem	271	263	268	222	178	166

Tabela 5. Dane liczbowe o ciężko rannych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego



Powiat	Zabici					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
brzeski	8	11	4	10	7	6
głubczycki	5	4	3	3	5	4
kędzierzyńsko-kozielski	5	7	7	8	8	5
kluczborski	11	13	5	7	6	8
krapkowicki	7	2	8	7	13	3
namysłowski	3	2	5	8	6	3
nyski	12	8	14	11	14	16
oleski	8	5	12	3	9	10
opolski (łącznie z Opolem na prawach powiatu)	38	31	13	33	20	31
prudnicki	5	4	5	2	2	6
strzelecki	5	13	5	5	14	10
Razem	107	100	81	97	104	102

Tabela 6. Dane liczbowe o zabitych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

### Infrastruktura drogowa

Drogi publiczne o twardej nawierzchni w województwie, o łącznej długości **8384 km**, ze względu na funkcje w sieci drogowej, dzielą się na następujące kategorie:

- drogi krajowe – **778 km (9,3%),**
- drogi wojewódzkie – **984 km (11,7%),**
- drogi powiatowe – **3706 km (44,2%),**
- drogi gminne – **2916 km (34,8%).**

### Środki transportowe

Na przestrzeni ostatnich pięciu lat liczba pojazdów samochodowych w województwie wzrasta, przedstawiono ten fakt w tabeli 7. W odniesieniu do roku 2010 odnotowano wzrost na poziomie 13,8%.

Liczba pojazdów	2010	2011	2012	2013	2014
Pojazdy samochodowe ogółem	630900	663947	682053	701399	717994
Samochody osobowe	493369	519597	536479	552176	565010
Autobusy	2322	2393	2405	2482	2543
Samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe	68402	72253	73730	75156	77190
Ciągniki balastowe i rolnicze	41194	42309	41150	41804	42439
Motocykle	21400	22872	23914	24988	26131
Motorowery	33331	37297	39614	41734	43484

Tabela 7. Ilości zarejestrowanych pojazdów samochodowych, ciągników i motorowerów

#### 4. Wybrane wskaźniki zagrożenia

Wskaźniki demograficzne liczby wypadków, osób rannych i zabitych w odniesieniu do 100 tys. mieszkańców przedstawiono w tabeli 8. W tabeli wyróżniono najniższe, uzyskane w latach 2010 – 2015 wartości wskaźników.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Wskaźnik liczby wypadków na 100 tys. mieszkańców	81,4	82,4	78,9	78,8	73,8	<b><u>71,1</u></b>
Wskaźnik liczby rannych na 100 tys. mieszkańców	100	98,6	96,7	91,9	85,7	<b><u>80,9</u></b>
Wskaźnik liczby ciężko rannych na 100 tys. mieszkańców	26,3	25,9	26,5	22,1	17,8	<b><u>16,6</u></b>
Wskaźnik liczby zabitych na 100 tys. mieszkańców	10,4	9,9	<b><u>8,0</u></b>	9,7	10,4	10,2

Tabela 8. Wskaźniki stanu bezpieczeństwa w zależności od liczby mieszkańców

Wskaźniki demograficzne o których mowa w tabeli 8, w rozbiciu na poszczególne powiaty, przedstawiono w tabelach 9,10 i 11.

Powiat	2010	2011	2012	2013	2014	2015
brzeski	71,7	67,1	56,3	55,4	55,7	49,3
głubczycki	63,1	60,1	58,5	37,9	31,7	34,0
kędzierzyńsko-kozielski	32,0	31,5	35,8	35,0	44,5	37,3
kluczborski	61,2	63,4	50,3	43,1	56,7	50,8
krapkowicki	60,1	44,1	44,3	47,6	46,3	57,2
namysłowski	70,7	76,5	76,7	84,0	67,7	53,8
nyski	60,1	76,7	65,7	64,7	53,5	73,6
oleski	79,1	54,5	60,7	57,9	58,0	81,0
opolski (łącznie z Opolem na prawach powiatu)	143,3	149,0	149,1	150,8	134,1	121,0
prudnicki	63,2	59,0	48,9	45,8	42,4	39,0
strzelecki	57,0	63,8	58,8	72,3	75,2	46,2

Tabela 9. Wskaźniki liczby wypadków na 100 tys. mieszkańców, w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

Powiat	2010	2011	2012	2013	2014	2015
brzeski	95,7	87,6	72,6	68,5	69,9	69,0
głubczycki	71,3	62,2	71,0	31,6	29,6	40,4
kędzierzyńsko-kozielski	34,0	31,5	36,8	32,9	39,3	38,4
kluczborski	61,2	66,3	54,8	34,2	55,2	47,9
krapkowicki	79,7	48,7	45,9	38,4	49,3	64,9
namysłowski	100,4	99,7	86,0	104,9	70,1	51,5
nyski	66,4	94,3	88,3	78,2	55,7	85,3
oleski	97,0	65,0	75,9	77,7	73,2	87,1
opolski (łącznie z Opolem na prawach powiatu)	185,8	186,2	191,5	185,5	173,3	145,6
prudnicki	61,5	62,5	52,4	51,0	40,6	35,5
strzelecki	65,8	63,8	56,2	78,9	73,9	38,3

Tabela 10. Wskaźniki liczby rannych na 100 tys. mieszkańców, w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

Powiat	2010	2011	2012	2013	2014	2015
brzeski	19,6	20,6	16,2	13,0	30,6	17,5
głubczycki	10,2	20,7	14,6	12,6	8,5	12,8
kędzierzyńsko-kozielski	9,0	9,2	11,2	4,1	12,4	3,1
kluczborski	32,1	41,3	26,6	13,4	23,9	32,9
krapkowicki	37,6	15,2	26,0	18,4	21,6	18,5
namysłowski	27,4	32,4	41,8	72,3	30,4	23,4
nyski	18,9	19,7	26,1	14,9	12,9	25,1
oleski	19,4	13,6	31,9	18,3	33,6	33,6
opolski (łącznie z Opolem na prawach powiatu)	78,3	75,8	69,0	57,0	13,5	13,4
prudnicki	3,4	6,9	7,0	8,8	3,5	3,5
strzelecki	40,5	40,4	36,6	44,7	19,8	5,3

Tabela 11. Wskaźniki liczby ciężko rannych na 100 tys. mieszkańców, w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

Powiat	2010	2011	2012	2013	2014	2015
brzeski	8,7	11,9	4,3	10,9	7,6	6,6
głubczycki	10,2	8,3	6,3	6,3	10,6	8,5
kędzierzyński-kozielski	5,0	7,1	7,2	8,2	8,3	5,2
kluczborski	16,0	19,2	7,4	10,4	9,0	12,0
krapkowicki	10,5	3,0	12,2	10,8	20,0	4,6
namysłowski	6,8	4,6	11,6	18,7	14,0	7,0
nyski	8,4	5,6	9,9	7,8	10,0	11,5
oleski	11,9	7,6	18,2	4,6	13,7	15,3
opolski (łącznie z Opolem na prawach powiatu)	14,6	12,1	5,1	13,0	7,9	12,3
prudnicki	8,5	6,9	8,7	3,5	3,5	10,6
strzelecki	6,3	16,9	6,5	6,6	18,5	13,2

Tabela 12. Wskaźniki liczby zabitych na 100 tys. mieszkańców, w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

Wskaźniki ciężkości wypadków (liczba osób zabitych w odniesieniu do 100 wypadków oraz gęstości wypadków (liczba wypadków w odniesieniu do 100 km dróg) przedstawiono w tabeli 13.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ciężkość wypadków	12,8	12,0	10,2	12,3	14,1	14,4
Gęstość wypadków	9,7	9,9	9,3	9,3	8,7	8,5

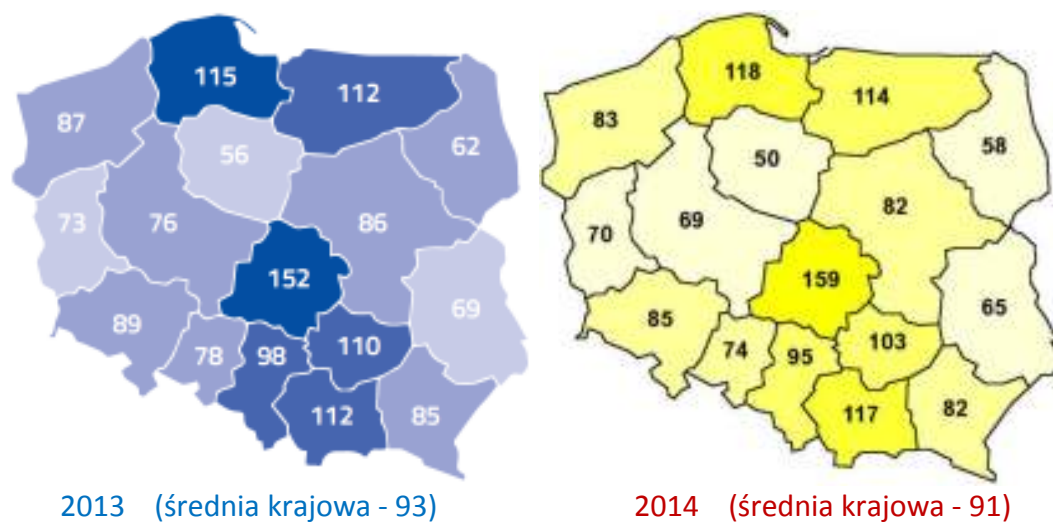
Tabela 13. Wskaźniki ciężkości i gęstości wypadków

Wskaźniki ciężkości wypadków w rozbiciu na poszczególne powiaty, przedstawiono w tabeli 14.

Powiat	2010	2011	2012	2013	2014	2015
brzeski	12,1	17,7	7,7	19,6	13,7	13,3
głubczycki	16,1	13,8	10,7	16,7	33,3	25,0
kędzierzyńsko-kozielski	15,6	22,6	20,0	23,5	18,6	13,9
kluczborski	26,2	30,2	14,7	24,1	15,8	23,5
krapkowicki	17,5	6,9	27,6	22,6	43,3	8,1
namysłowski	9,7	6,1	15,2	22,2	20,7	13,0
nyski	14,0	7,3	15,1	12,1	18,7	15,5
oleski	15,1	13,9	30,0	7,9	23,7	18,9
opolski (łącznie z Opolem na prawach powiatu)	10,2	8,1	3,4	8,6	5,9	10,1
prudnicki	13,5	11,8	17,9	7,7	8,3	27,3
strzelecki	11,1	26,5	11,1	9,1	24,6	28,6

Tabela 14. Wskaźniki ciężkości wypadków w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

Wskaźniki zagrożenia BRD dla województwa opolskiego na tle pozostałych województw przedstawiono na rysunkach 4,5,6 i 7 (źródło: „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie 2013 i 2014” - KRBRD).



Rys.4. Wskaźnik demograficzny określający liczbę wypadków na 100 tyś. mieszkańców zamieszkujących poszczególne województwa w latach 2013 -2014



2013 (średnia krajowa - 9)



2014 (średnia krajowa - 8)

Rys.5. Wskaźnik demograficzny określający liczbę ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców zamieszkujących poszczególne województwa w latach 2013 -2014 (średnia krajowa - 9)

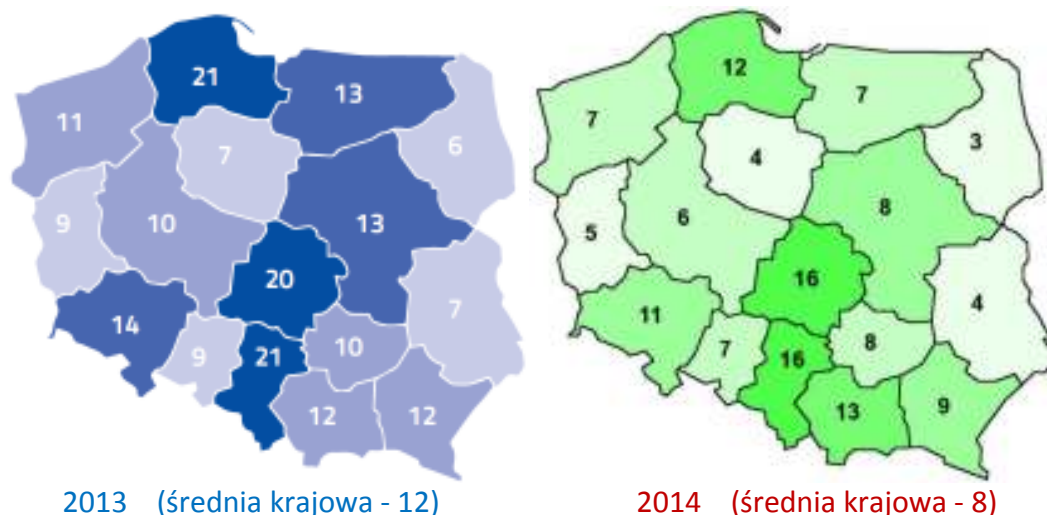


2013 (średnia krajowa - 9)



2014 (średnia krajowa - 9)

Rys.6. Wskaźnik ciężkości wypadków określający liczbę ofiar śmiertelnych na 100 wypadków w latach 2013 -2014



Rys.7. Wskaźnik gęstości wypadków określający liczbę wypadków na 100 km długości dróg w latach 2013 -2014

Analizując wskaźniki zagrożenia BRD dla województwa opolskiego w latach 2013 -2014, na tle pozostałych województw stwierdzono:

- wskaźnik demograficzny określający liczbę wypadków na 100 tyś. mieszkańców jest niższy od średniej krajowej i zmniejsza się,
- wskaźnik demograficzny określający liczbę ofiar śmiertelnych na 100 tyś. mieszkańców jest wyższy od średniej krajowej i utrzymuje się na stałym poziomie,
- wskaźnik ciężkości wypadków demograficzny określający liczbę wypadków na 100 tyś. mieszkańców jest niższy od średniej krajowej i zmniejsza się,
- wskaźnik gęstości wypadków określający liczbę wypadków na 100 tyś. mieszkańców jest niższy od średniej krajowej i zmniejsza się.

##### 5. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach publicznych na terenie miasta Opola w 2015r (źródło: Komenda Miejska Policji w Opolu, Wydział Infrastruktury Technicznej i Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Opola).

W roku 2015 w Opolu odnotowano 1823 kolizje drogowe, w tym 150 wypadków drogowych w których 8 osób poniosło śmierć a 172 osoby doznały obrażeń ciała. W porównaniu do roku 2014 nastąpił spadek liczby wypadków drogowych o 28, wzrost liczby zabitych o 4 osoby, spadek liczby rannych o 49 osób.

	2013	2014	2015
Kolizje	1879	1696	1823
Wypadki	185	178	150
Zabici	7	4	8
Ranni	204	221	172

Tabela 15. Dane o zdarzeniach drogowych jakie miały miejsce w Opolu w latach 2013-2015.

W roku 2015 w porównaniu z rokiem poprzednim nastąpił spadek liczby wypadków z udziałem pieszych o 6 osób, spadek liczby ofiar śmiertelnych o 1 osobę, rannych o 4 osoby. Nastąpił wzrost liczby wypadków z udziałem rowerzystów o 13 osób, wzrost liczby ofiar śmiertelnych o 1 osobę, rannych o 12 osób.

Rok	Liczba wypadków z udziałem pieszych	Liczba ofiar śmiertelnych - piesi	Liczba osób rannych - piesi	Liczba wypadków z udziałem rowerzystów	Liczba ofiar śmiertelnych - rowerzyści	Liczba osób rannych -rowerzyści
2011	38	0	40	29	2	27
2012	45	2	44	36	0	36
2013	48	2	50	28	3	25
2014	43	3	45	23	1	22
2015	37	2	41	36	2	34

Na terenie miasta Opola z roku na rok wzrasta natężenie ruchu rowerowego. Miasto wykonuje na drogach infrastrukturę przyjazną rowerzystom. Na koniec 2015r. wyposażono 66,066km dróg z infrastrukturą rowerową i 66,611km dróg objęto strefą ograniczonej prędkości do 30km/h (264 ulice). Miasto popularyzuje ruch rowerowy umożliwiając korzystanie z publicznych wypożyczalni rowerów. W systemie rowerów publicznych w 2015r. odnotowano 68948 wypożyczeń, o 8384 więcej w stosunku do roku 2014. Z analiz wypadków drogowych wynika, że świadomość o zagrożeniach wynikających z nieprawidłowych zachowań rowerzystów jest niewystarczająca. Policja i Straż Miejska planuje przeprowadzić szereg akcji edukacyjnych i prewencyjnych wśród rowerzystów, zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu.

W wyniku przeprowadzonej analizy miejsc potencjalnie niebezpiecznych, kolizyjnych i utrudniających ruch na terenie miasta Opola zaproponowano następujące zadania:

- ✓ wykonanie projektu technicznego wykonania pasa włączenia na prawoskręcie z ulicy Luboszyckiej w ulicę Nysy Łużyckiej,
- ✓ poprawa widoczności na wlotach ronda przy placu Konstytucji 3 Maja,
- ✓ przebudowa skrzyżowania ulic: Wrocławska – Niemodlińska – Nysy Łużyckiej,
- ✓ audyt skrzyżowania ulic: Lipowa – Oleska – Wiejska, celem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ✓ przebudowa skrzyżowania ulic: Bohaterów Monte Cassino – Oleska, w ramach inwestycji – centrum przesiadkowe Opole – Wschód,
- ✓ przebudowa skrzyżowania ulic: Katowicka – Ozimska,
- ✓ przebudowa skrzyżowania ulic: Ozimska – Reymonta.



## 6. Wnioski

1. W roku 2015, w porównaniu z rokiem poprzednim, nastąpiło polepszenie stanu bezpieczeństwa w województwie opolskim. Odnotowano nieznaczny tj. 1,9% spadek liczby ofiar śmiertelnych. Liczba odnotowanych w wypadkach drogowych osób ciężko rannych zmalała o 7,3%.
2. Poziom zagrożenia wyrażany wskaźnikami: zabitych/100 wypadków oraz zabitych/100 tys. mieszkańców, przewyższa średnie wartości notowane w kraju.
3. Jako główny problem można wskazać, dominujące w strukturze wypadków i zabitych zderzenia boczne pojazdów i powstałe w wyniku najechania na drzewo.  
W województwie opolskim w roku 2015 piesi to 19,6% ogółu ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

## 7. Lista zadań Wojewódzkiego Programu Realizacyjnego na lata 2016 - 2017

Program opracował powołany przez OWR BRD zespół ekspertów pod kierownictwem Andrzeja Augustynowicza, przedstawiciela Politechniki Opolskiej w Radzie.

Skład poszerzonego zespołu ekspertów:

1. Henryk Dojka – Opolska Wojewódzka Rada BRD – Sekretarz Rady
2. Dariusz Bernacki – KW Policji,
3. Krzysztof Szostek – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
4. Grzegorz Cebula – Zarząd Dróg Wojewódzkich,
5. Jan Książek – Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego,
6. Romuald Florczak – Kuratorium Oświaty,
7. Paweł Orzechowski – Opolskie Centrum Ratownictwa Medycznego,
8. Beata Sprawka – Urząd Miasta Opola,
9. Łukasz Kantor – KW Państwowej Straży Pożarnej ,
10. Remigiusz Widera – Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego.

Przedmiotowy program był prezentowany na posiedzeniu OWR BRD w dniach 9 lutego 2016r przez Sekretarza Rady oraz przedstawicieli instytucji i organizacji szczebla wojewódzkiego, członków OWR BRD.



Wojewódzki Ośrodek  
Ruchu Drogowego w Opolu

## Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Opolu

ul. Oleska 127, 45-233 Opole  
Tel. 77 402 92 00, 77 458 03 88, Fax. 77 402 92 09  
e-mail: word@word.opole.pl

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Opolu organizuje i przeprowadza egzaminy państwowe na wszystkie kategorie prawa jazdy.

Do zadań WORD należy popularyzowanie zasad ruchu drogowego wśród młodzieży szkolnej. Dużym zainteresowaniem cieszą się szkolenia i kursy:

- szkolenie kierowców wykonujących transport drogowy
- kursy i szkolenia dla uczestników ruchu drogowego w zakresie kierowania ruchem drogowym
- szkolenie kierowców umożliwiające zmniejszenie liczby punktów karnych
- szkolenia i egzaminy na kartę rowerową
- kursy i egzaminy dla kierowców przewożących materiały niebezpieczne (ADR)

WORD dysponuje nowoczesnym zapleczem technicznym oraz wykwalifikowana kadra specjalistów z zakresu ruchu drogowego.



Opolska Wojewódzka  
Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego



## AKADEMIA BEZPIECZNEGO KIEROWCY

W 2013 r. przy WORD rozpoczęła działalność Akademia Bezpiecznego Kierowcy. Akademia powstała z inicjatywy Opolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w ciągu dwóch miesięcy, przeszkoliła 75 kierowców. W trakcie bezpłatnych zajęć m.in. można się przekonać jak się jeździ w alkooglach, wziąć udział w symulacji zderzenia, czy nauczyć się wychodzenia z poślizgu.

Wiosną ruszy kolejna edycja Akademii. Informacji na temat warsztatów można zasięgnąć na stronie internetowej [www.word.opole.pl](http://www.word.opole.pl)