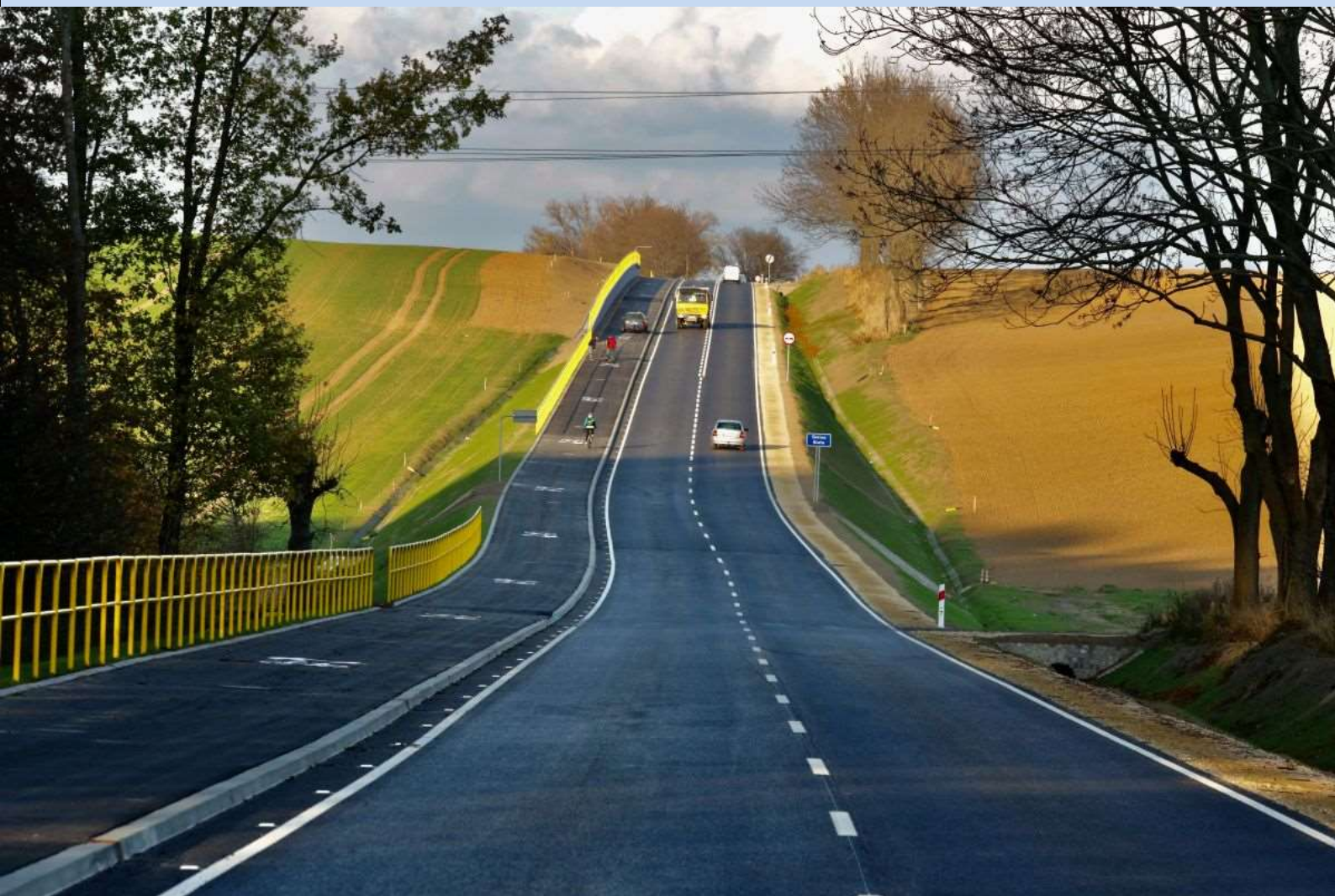


# ***OPOLSKI WOJEWÓDZKI PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2020 – 2021***

OPOLSKA WOJEWÓDZKA RADA  
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO



## **1. Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero” (źródło: Dokument roboczy służb komisji europejskiej, Bruksela - 09.06.2019 r**

Komisja Europejska przedstawiła w pakiecie „Europa w ruchu” nowe podejście do unijnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz ze średnioterminowym strategicznym planem działania. Celem niniejszego dokumentu służb Komisji jest określenie, w jaki sposób nowa polityka znajduje swoje odzwierciedlenie w działaniach. Ponadto w UE rozumianej jako całość postęp w zakresie zmniejszenia wskaźnika śmiertelności wypadków drogowych uległ w ostatnich latach spowolnieniu. Wydaje się mało prawdopodobne, by udało się osiągnąć średnioterminowy cel zmniejszenia liczby wypadków śmiertelnych na drogach o połowę w latach 2010–2020. Jeszcze mniejsze postępy odnotowano w zapobieganiu poważnym obrażeniom.

UE przyjęła ambitny cel długoterminowy osiągnięcia prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych do 2050 r. („wizja zero”). Postawiono również, po raz pierwszy, cel ograniczenia liczby poważnych obrażeń w UE do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 2020 r. Aby zbliżyć się do realizacji tych celów, w komunikacie „Europa w ruchu” zawarto nowe podejście.

Po pierwsze, sposób myślenia przewidziany w „wizji zero” musi zakorzenić się w większym stopniu niż dotychczas – zarówno wśród decydentów, jak i całego społeczeństwa. Wypadki drogowe to „cisi zabójcy”, często niezauważane przez sferę publiczną.

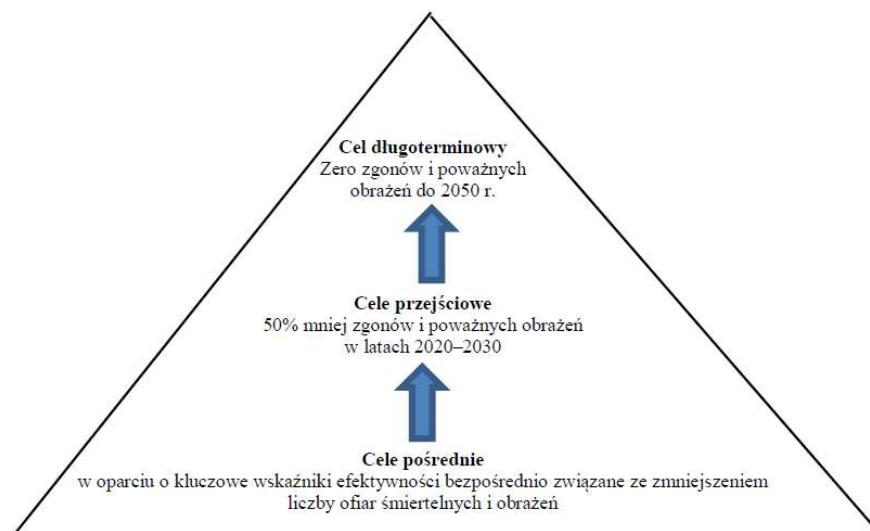
Po drugie, należy wdrożyć „bezpieczny system” na szczeblu unijnym. Najważniejszymi elementami to zapewnienie bezpiecznych pojazdów, bezpiecznej infrastruktury, bezpiecznego użytkowania dróg (prędkość, trzeźwość na drodze, zapinanie pasów bezpieczeństwa i zakładanie kasków) oraz lepszej opieki po wypadku, to ważne czynniki w podejściu opartym na „bezpiecznym systemie”.

Po trzecie, należy stawić czoła nowym trendom takim jak coraz bardziej powszechne zjawisko rozpraszania uwagi przez urządzenia przenośne. Niektóre osiągnięcia technologiczne, przede wszystkim w dziedzinie jakości sieci połączeń i automatyzacji, w przyszłości stworzą nowe możliwości w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszając rolę ludzkich błędów.

### **1.1. Podejście oparte na „bezpiecznym systemie” na szczeblu unijnym**

Komisja postanowiła, że podstawą ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030 będzie podejście oparte na „bezpiecznym systemie”. Podejście to, wywodzące się z najlepszych praktyk europejskich i zalecane obecnie na całym świecie przez Światową Organizację Zdrowia, stanowi przekształcenie polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez skupienie się na zapobieganiu zgonom i poważnym obrażeniom.

Zgodnie z podejściem opartym na „bezpiecznym systemie” śmierć i poważne obrażenia w wypadkach drogowych nie są nieuniknioną ceną za mobilność. Wypadki będą nadal występować, ale zgonom i poważnym obrażeniom można w dużej mierze zapobiec. Celem podejścia opartego na „bezpiecznym systemie” jest zapewnienie systemu ruchu drogowego, który umożliwi korektę błędów. Zakłada się w jego ramach, że ludzie będą popełniać błędy, i wzywa się do wprowadzenia wielowarstwowej kombinacji środków ukierunkowanych na zapobieganie przypadkom śmierci wskutek tych błędów, uwzględniając fizykę narażenia człowieka. Lepiej zaprojektowane pojazdy, usprawniona infrastruktura drogowa, niższe prędkości to niektóre z czynników, które mogą ograniczyć skutki wypadków. Razem powinny one stworzyć warstwę ochronną, która zapewni, jeżeli jeden z elementów zawiedzie, zapobieganie powstawania ewentualnych dalszych skutków. Podejście to obejmuje działania wielosektorowe i multidyscyplinarne oraz zarządzanie poprzez cele, w tym cele określone w czasie oraz śledzenie postępów.



Rys.1. Hierarchia danych „bezpiecznego systemu”

Doświadczenie pokazuje, że aby podejście oparte na „bezpiecznym systemie” działało, wszyscy uczestnicy muszą odgrywać swoje role w sposób skoordynowany. Organy publiczne ze wszystkich sektorów związanych z celami bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym z sektora transportu i infrastruktury, środowiska, edukacji, zdrowia publicznego, sprawiedliwości i turystyki oraz policja, muszą ściśle ze sobą współpracować na wszystkich szczeblach. Co więcej, wszystkie zainteresowane strony mają do odegrania kluczowe role: przemysł (w tym zakłady ubezpieczeń), stowarzyszenia użytkowników, organizacje pozarządowe, szkoły, badacze i wiele innych podmiotów.

Komisja zainicjowała również, we współpracy z Europejską Radą Bezpieczeństwa Transportu, program „unijna wymiana informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego” – program budowania zdolności i współpracy partnerskiej, który wstępnie koncentruje się na sześciu państwach członkowskich (Rumunia, Bułgaria, Portugalia, Grecja, Polska i Litwa), a jego

głównym założeniem jest polepszenie wyników w zakresie bezpieczeństwa drogowego w tych państwach, i który jest możliwy dzięki projektowi pilotażowemu Parlamentu Europejskiego.

Komisja

- przygotowała w bliskiej współpracy z państwami członkowskimi listę kluczowych wskaźników efektywności związanych z oczekiwanymi wynikami,
- rozszerzyła mandat grupy wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa drogowego, aby obejmował strategiczne doradztwo i regularne przekazywanie informacji zwrotnych,
- powołała europejskiego koordynatora ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego i powiązanych aspektów mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju,
- przygotowuje nagrodę „Bezpieczne Miasto”.

W okresie obowiązywania ram Komisja będzie proaktywnie współpracować z państwami członkowskimi i wszystkimi zainteresowanymi stronami w celu monitorowania i przyspieszania osiągniętych postępów, na przykład organizując raz na dwa lata konferencje dotyczące wyników i propagując dobrowolne zobowiązania, w szczególności w kontekście wzmocnionej Europejskiej karty bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W kwestii stwarzania możliwości i finansowania Komisja

- opracowała nowe środki ukierunkowane na wsparcie budowania zdolności na szczeblu państw członkowskich, na przykład związanych ze strategiami opartymi na „bezpiecznym systemie” (metodyka pomiaru według kluczowych wskaźników efektywności) oraz programem współpracy (unijna wymiana informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego),
- będzie nadal zachęcać do korzystania z unijnego wsparcia finansowego w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych na rzecz modernizacji infrastruktury pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w państwach członkowskich o stosunkowo niskim bezpieczeństwie ruchu drogowego, a także zachęca do wykorzystywania instrumentu „Łącząc Europę”,
- opracowała, we współpracy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, „Platformę na rzecz Bezpieczniejszego Transportu”,
- usprawnia i wzmacnia wsparcie finansowe na rzecz działań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (m.in. wspólne transgraniczne działania w zakresie egzekwowania prawa ruchu drogowego organizowane we współpracy między organami policyjnymi oraz współpraca międzynarodowa) w kolejnych wieloletnich ramach finansowych, mając na względzie komplementarny charakter poszczególnych instrumentów finansowania,
- wzmacnia badania naukowe i innowacje potrzebne do rozwoju i wdrożenia strategii opartych na „bezpiecznym systemie”, zwłaszcza w kontekście nowego unijnego programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa”.

## 1.2. Główne obszary działania

Na podstawie porad od wiodących ekspertów i po obszernych konsultacjach z zainteresowanymi stronami w komunikacji i strategicznym planie działania „Europa w ruchu” przedstawiono zbiór zagadnień, co ma na celu zajęcie się największymi wyzwaniami w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a mianowicie: (1) bezpieczeństwo infrastruktury, (2) bezpieczeństwo pojazdów, (3) bezpieczne użytkowanie dróg, w tym prędkość, alkohol i narkotyki, rozpraszanie uwagi oraz korzystanie z wyposażenia ochronnego, (4) służby ratownicze. Podstawowe kwestie horyzontalne, które są związane ze wszystkimi zagadnieniami, to egzekwowanie przepisów i szkolenie.

W kwestii bezpieczeństwa infrastruktury Komisja

- powoła grupę ekspertów, których zadaniem będzie opracowanie ram klasyfikacji dróg i lepsze dostosowanie ograniczeń prędkości do projektu i układu dróg zgodnie z podejściem opartym na „bezpiecznym systemie”,
- ułatwi wymianę doświadczeń z zakresu metodyki opartych na „bezpiecznym systemie” między profesjonalistami (np. na forum europejskich audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego),
- opublikuje wyniki ogólnosięciowej oceny bezpieczeństwa (rating bezpieczeństwa), której państwa członkowskie dokonają do końca 2024 r. zgodnie ze zmienioną dyrektywą w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej,
- przeanalizuje potrzebę dalszych badań naukowych i innowacji w dziedzinie bezpieczeństwa infrastruktury, np. nowych technologii monitorowania warunków infrastruktury.

W kwestii bezpieczeństwa pojazdów Komisja

- oceni wykonalność i opłacalność modernizacji istniejącej floty pojazdów (w szczególności autobusów i ciężarówek) za pomocą nowoczesnych systemów wspomagania kierowcy,
- wypracuje z państwami członkowskimi, zainteresowanymi stronami oraz Europejską Komisją Gospodarczą ONZ (EKG ONZ) przepisy nowego rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów,
- wypracuje z państwami członkowskimi stworzenie warunków niezbędnych do funkcjonowania kontrolowanego inteligentnego dostosowywania prędkości, zgodnie ze zmienionym rozporządzeniem w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów, w tym nad dostępnością ograniczeń prędkości w formie cyfrowej, oraz może uwzględnić wykonalność i dopuszczalność niemożliwego do ominięcia inteligentnego dostosowywania prędkości w przyszłości,
- zmobilizuje państwa członkowskie do rozważenia krajowych zachęt przyspieszenia wprowadzenia sprawdzonych technologii – z zachowaniem konkurencji na rynku

wewnętrznym – za pomocą szeregu środków, takich jak zamówienia, polityka bezpiecznej podróży, zachęty podatkowe i ubezpieczeniowe.

Komisja oceni potrzebę dalszych działań, między innymi pod względem przepisów dotyczących opon w zakresie testowania przyczepności zużytych opon, pod względem ram prawnych odnoszących się do badań przydatności pojazdu do ruchu drogowego, w tym działań rozwiązujących problem potencjalnej modyfikacji pojazdu przez właściciela/posiadacza, oraz pod względem uwydatnienia kwestii związanych z bezpieczeństwem w przepisach UE dotyczących zamówień publicznych.

W odniesieniu do bezpiecznego użytkowania dróg Komisja

- zainicjowała aktualizację regulaminu EKG ONZ, na podstawie którego urządzenia przypominające o zapięciu pasów bezpieczeństwa stają się obowiązkowe dla wszystkich przednich i tylnych siedzeń w samochodach osobowych i dostawczych, a także dla wszystkich przednich siedzeń w ciężarówkach i autobusach,
- oceni warianty udoskonalenia skuteczności dyrektywy w sprawie transgranicznego egzekwowania prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego na podstawie oceny przeprowadzonej w 2016 r.,
- oceni możliwą zmianę europejskiej dyrektywy w sprawie praw jazdy oraz potencjalną inicjatywę ustawodawczą dotyczącą wzajemnego uznawania zakazu prowadzenia pojazdów,
- oceni możliwe sposoby wzmocnienia unijnych zaleceń w zakresie dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi, np. zalecenie bardziej rygorystycznych limitów w przypadku kierowców zawodowych lub początkujących kierowców i określenia wytycznych dotyczących stosowania blokad antyalkoholowych.

Komisja będzie również dążyć do zachęcania do badań oraz wspierania badań w ramach przyszłego unijnego programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa” w zakresie opracowywania metod badania w celu wykrycia narkotyków oraz tańszych narzędzi do tego celu, a także w zakresie automatycznej oceny zdolności do prowadzenia pojazdu i w zakresie unikania nieuwagi, w tym odwracania uwagi przez zintegrowane z pojazdem systemy elektroniczne. Komisja oceni, czy nałożyć obowiązek wprowadzenia elektronicznych urządzeń przypominających o zapięciu pasów bezpieczeństwa dla każdego siedzenia w autokarach oraz czy wspólnie z branżą opracować kodeks dobrej praktyki w celu zapewnienia, by samochodowe systemy informacji i telefony projektowano w sposób umożliwiający ich bezpieczne użytkowanie. Komisja zidentyfikuje potrzebę dalszych działań, na przykład w stosunku do definicji i wdrożenia pojęcia „bezpiecznej prędkości”, stroju ochronnego dla kierowców pojazdów dwukołowych, w tym kasków i odzieży ochronnej dla motocyklistów; lub stopniowego dostępu do prawa jazdy dla początkujących kierowców.

W odniesieniu do służb ratowniczych (opieki po wypadku) Komisja

- oceni skutki systemu powiadamiania o wypadkach eCall oraz oceni jego możliwe rozszerzenie na inne kategorie pojazdów (pojazdy ciężarowe, autobusy i autokary, motocykle i ciągniki rolnicze),
- ułatwi bliższy kontakt między organami bezpieczeństwa ruchu drogowego a służbą zdrowia, aby ocenić dalsze potrzeby praktyczne oraz potrzeby w zakresie badań (np. w jaki sposób poprawić diagnostykę na miejscu zdarzenia oraz systemy i standardy komunikacji służb ratunkowych, dalej rozwijać procedury ratownicze, zagwarantować dopasowanie rodzaju obrażeń do kwalifikacji personelu i do odpowiednich placówek medycznych, w jaki sposób szybciej transportować osoby poszkodowane do placówek ratunkowych lub pomoc medyczną na miejsca wypadków, np. dronami).

Wskaźniki efektywności opisane powyżej wraz ze wskaźnikami danych dotyczącymi zgonów i poważnych obrażeń utworzą podstawę monitorowania postępów we wspólnych pracach nad bezpieczeństwem ruchu drogowego na szczeblu UE, państw członkowskich, regionalnym i lokalnym. Państwa członkowskie będą mogły rozpocząć gromadzenie danych w 2020 r., który w odniesieniu do wskaźników będzie traktowany jako rok bazowy. Od 2020 r. Komisja będzie analizowała dane razem z ekspertami z państw członkowskich, a od 2021 r. będzie składała sprawozdania w tym zakresie. Prace mające na celu udoskonalenie obecnych kluczowych wskaźników efektywności i opracowanie dodatkowych będą kontynuowane.

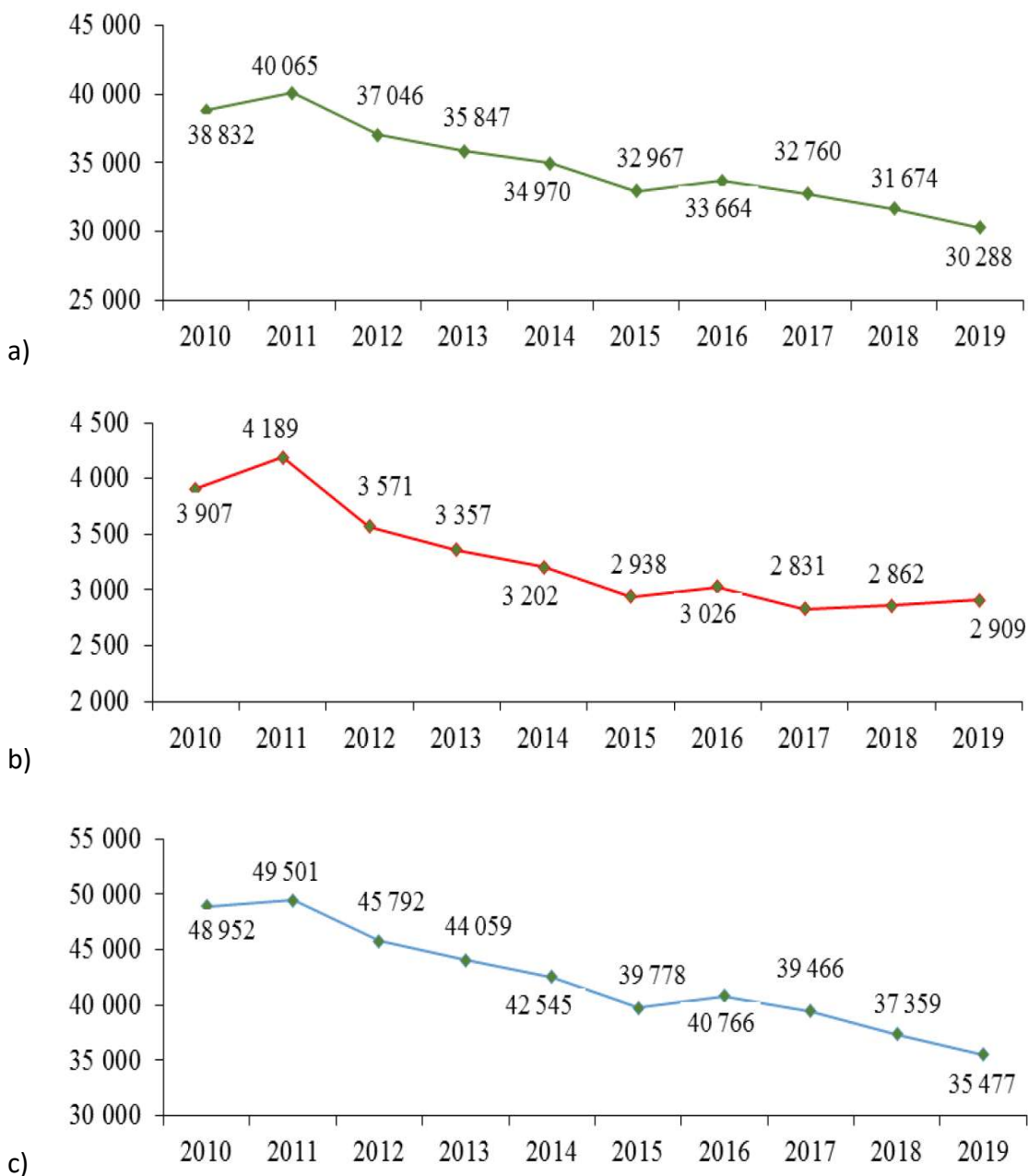
W miarę możliwości, na kolejnym etapie Komisja będzie pracować z państwami członkowskimi nad celami dotyczącymi wyników opartymi na wskaźnikach. W pracach tych wyniki nie będą porównywalne między państwami członkowskimi, w których obowiązują różne przepisy krajowe (np. różne ograniczenia w zakresie dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi lub obowiązek noszenia kasków przez rowerzystów lub jego brak).

Komisja będzie organizować co dwa lata konferencje dotyczące wyników otwarte dla opinii publicznej i prywatnych zainteresowanych stron, stanowiące okazję do oceny osiągniętych postępów i zapewniające uczestnikom wspólną przestrzeń do analizy i wymiany doświadczeń.

## **2. Dane ogólne o wypadkach drogowych w Polsce**

Jak wynika z raportu Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji w 2019 roku do Policji zgłoszono 30288 wypadków drogowych mających miejsce na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu. W porównaniu z rokiem 2018, w którym zanotowaliśmy 31674 wypadków, liczba ta spadła o 1386 wypadki (-4,4%). W wyniku wypadków drogowych 2909 osoby poniosły śmierć. W porównaniu z rokiem 2018, w którym śmierć poniosło 2862 osób nastąpił wzrost o 47 osób (+1,6%). Rannych w wypadkach zostało 35477 osób (w tym ciężko 10633). W porównaniu do roku 2018 kiedy zanotowano 37359 osób rannych (w tym ciężko 10963), całkowita liczba rannych spadła o 1882 osób tj. (-5,0%).

W ostatnim dziesięcioleciu, najwięcej wypadków drogowych i ich ofiar odnotowano w 2011 roku. Od 2012 roku obserwowany jest spadek wypadków drogowych i ich ofiar, aż do roku 2016, kiedy nastąpił wzrost liczby wypadków i ich ofiar. W 2017 roku zanotowano ponowny spadek w porównaniu do roku poprzedniego. W latach 2018 i 2019 zmniejszała się liczba wypadków i osób rannych, przy wzroście liczby osób zabitych.



Rys.2. Tendencja występowania wypadków drogowych a), zabitych b) i rannych w wypadkach drogowych c), w latach 2010 - 2019

W roku 2019, w wyniku wypadków drogowych poniosły śmierć 2909 osoby. Uzyskana wartość jest wyższa od osiągniętej w roku poprzednim. Jest również istotnie wyższa od założonej na ten rok wartości w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020 o 37%. Należy przypomnieć, że celem etapowym Narodowego Programu jest ograniczenie do roku 2020 rocznej liczby zabitych osób do poziomu 2000.

Warunkiem niezmiennym poprawy bezpieczeństwa na polskich jest konsekwentna realizacja Narodowego, 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%**.

### 3. Założenia Opolskiego 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.

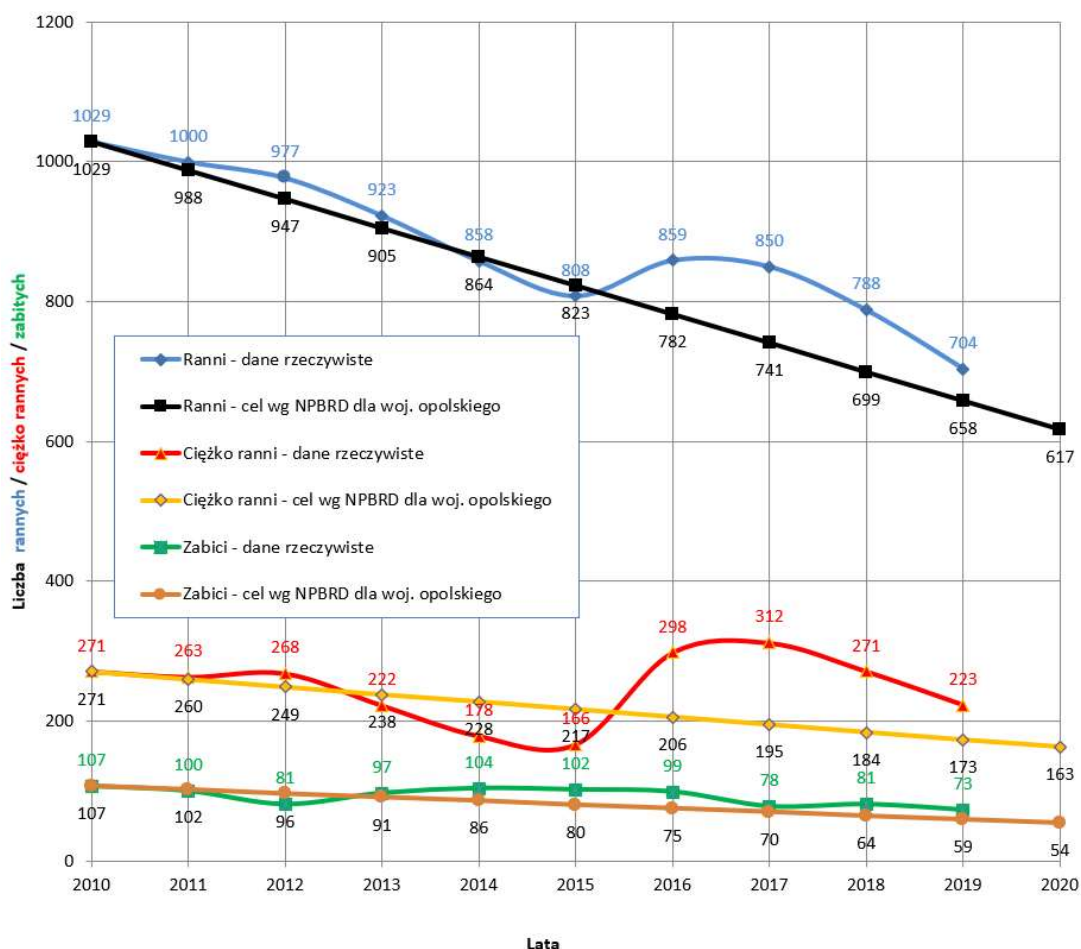
#### 4. Dane wejściowe

Opracowanie wykonano na podstawie danych o wypadkach drogowych, które wydarzyły się w latach 2010-2019 na terenie województwa opolskiego, przekazanych przez GUS, KG Policji, KRBRD oraz KW Policji w Opolu.

Po roku 2010 obserwuje się spadek liczby wypadków drogowych a w roku 2019 uzyskano najniższy dotąd z zanotowanych wyników. W roku 2019 odnotowano również najniższą liczbę ofiar śmiertelnych. Uzyskana wartość zabitych w wypadkach drogowych jest wyższa o 23,7% do założonej na ten rok wartości w Wojewódzkim Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Kolizje drogowe	9671	8406	7831	8434	<b>7580</b>	7948	9094	10216	10196	10837
Wypadki drogowe	837	836	796	791	739	712	757	707	706	<b>617</b>
Wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym	100	89	75	92	89	97	88	75	70	<b>69</b>
Ranni	1029	1000	974	923	858	811	861	862	788	<b>704</b>
Ciężko ranni	271	263	268	221	179	<b>166</b>	298	312	271	223
Zabici	107	100	81	97	104	102	99	78	81	<b>73</b>

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



Rys.3. Cele opolskiej wojewódzkiej strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Analiza danych przedstawionych na rys.3 wskazuje na odstępstwa od prognozowanych celów. Odnotowane w ostatnich czterech latach liczby osób rannych a w tym ciężko rannych nie spełniały, jak miało to miejsce w latach 2014 - 2015, oczekiwanych celów wyznaczonych w Narodowym Programie BRD. W roku 2019 liczba osób rannych była wyższa od oczekiwanej o 7% natomiast ciężko rannych o 28,9%.

Województwo opolskie zajmuje obszar o powierzchni **9412 km<sup>2</sup>**. Zamieszkuje go **988014** mieszkańców (dane z publikacji „Biuletyn statystyczny województwa opolskiego - 2019” – 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.4. Podział administracyjny województwa opolskiego

Powiat	Ludność w osobach									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Brzeski	92002	92455	92345	91981	91543	91191	90771	90493	90275	90054
głubczycki	49091	48217	47896	47453	47262	46892	46445	46209	45883	45679
kędzierzyńsko -kozielski	99881	98350	97879	97181	96715	96139	95750	95236	94487	94135
kluczborski	68574	67845	67558	67256	66977	66707	66446	66189	65837	65644
krapkowicki	66539	65729	65390	65113	64850	64599	64373	64227	63942	63857
namysłowski	43826	43149	43011	42881	42809	42615	42707	42677	42688	42692
nyski	143165	142119	141586	140628	139967	138969	138369	137819	136946	136393
oleski	67000	66104	65867	65653	65547	65306	65101	64848	64602	64411
opolski (łącznie z Opolem)	261023	255635	254867	253363	252777	251979	251882	251752	251657	251695
prudnicki	58509	57583	57256	56828	56608	56174	55806	55748	55524	55325
strzelecki	78975	76764	76548	76079	75803	75440	75015	74871	74665	74460
razem	1028585	1013950	1010203	1004416	1000858	996011	993036	990069	986506	984345

Tabela 2. Dane demograficzne w poszczególnych powiatach województwa opolskiego  
(\*stan na 30.06.2019)

W tabelach poniżej przedstawiono dane o wypadkach drogowych, które wydarzyły się w latach 2010-2017 na terenie województwa opolskiego.

Powiat	Wypadki drogowe									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
brzeski	66	62	52	51	51	45	48	43	40	46
głubczycki	31	29	28	18	15	16	17	25	18	25
kędzierzyńsko -kozielski	32	31	35	34	43	36	35	33	32	30
kluczborski	42	43	34	29	38	34	37	40	41	32
krapkowicki	40	29	29	31	30	37	41	36	39	42
namysłowski	31	33	33	36	29	23	18	19	20	18
nyski	86	109	93	91	75	103	111	93	94	88
oleski	53	36	40	38	37	53	51	43	58	45
opolski (łącznie z Opolem)	374	381	380	382	339	306	331	309	287	223
prudnicki	37	34	28	26	24	22	20	30	32	29
strzelecki	45	49	45	55	57	35	45	36	45	39
Razem	837	836	797	791	738	710	754	707	706	617

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

Powiat	Ranni									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
brzeski	88	81	67	63	64	63	50	56	48	44
głubczycki	35	30	34	15	14	19	20	24	19	29
kędzierzyńsko-kozielski	34	31	36	32	38	37	34	33	29	29
kluczborski	42	45	37	23	37	32	36	45	38	31
krapkowicki	53	32	30	25	32	42	43	39	35	47
namysłowski	44	43	37	45	30	22	20	23	21	21
nyski	95	134	125	110	78	119	153	101	107	97
oleski	65	43	50	51	48	57	56	55	64	56
opolski (łącznie z Opolem)	485	476	488	470	438	368	382	420	332	275
prudnicki	36	36	30	29	23	20	15	25	37	30
strzelecki	52	49	43	60	56	29	50	41	58	45
Razem	1029	1000	977	923	858	808	859	862	788	704

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

Powiat	Ciężko ranni									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
brzeski	18	19	15	12	28	16	12	21	14	21
głubczycki	5	10	7	6	4	6	3	13	3	8
kędzierzyńsko-kozielski	9	9	11	4	12	3	34	27	27	25
kluczborski	22	28	18	9	16	22	21	16	23	15
krapkowicki	25	10	17	12	14	12	15	12	10	12
namysłowski	12	14	18	31	13	10	8	16	11	8
nyski	27	28	37	21	18	35	72	46	40	31
oleski	13	9	21	12	22	22	23	10	14	19
opolski (łącznie z Opolem)	106	101	92	76	34	34	97	141	105	64
Prudnicki	2	4	4	5	2	2	2	3	8	9
strzelecki	32	31	28	34	15	4	11	7	16	11
Razem	271	263	268	222	178	166	298	312	271	223

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

Powiat	Zabici									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
brzeski	8	11	4	10	7	6	8	3	2	13
głubczycki	5	4	3	3	5	4	2	6	2	1
kędzierzyńsko -kozielski	5	7	7	8	8	5	4	5	9	7
kluczborski	11	13	5	7	6	8	9	6	8	6
krapkowicki	7	2	8	7	13	3	6	7	11	2
namysłowski	3	2	5	8	6	3	6	2	3	1
nyski	12	8	14	11	14	16	9	14	13	8
oleski	8	5	12	3	9	10	15	5	10	9
opolski (łącznie z Opolem)	38	31	13	33	20	31	26	20	17	17
prudnicki	5	4	5	2	2	6	9	6	3	5
strzelecki	5	13	5	5	14	10	5	4	3	4
Razem	107	100	81	97	104	102	99	78	81	73

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

### **Infrastruktura drogowa**

Drogi publiczne o twardej nawierzchni w województwie, o łącznej długości **8533 km**, ze względu na funkcje w sieci drogowej, dzielą się na następujące kategorie:

- drogi krajowe – **779 km (9,1%),**
- drogi wojewódzkie – **996 km (11,7%),**
- drogi powiatowe – **3692 km (43,3%),**
- drogi gminne – **3066 km (35,9%).**

### **Środki transportowe**

Na przestrzeni ostatnich ośmiu lat liczba pojazdów samochodowych w województwie wzrasta. W odniesieniu do roku 2010 odnotowano wzrost na poziomie 28,95% (tabela 7).

Liczba pojazdów	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pojazdy samochodowe ogółem	630900	663947	682053	701399	717994	739732	765918	787175	813550
Samochody osobowe	493369	519597	536479	552176	565010	581477	602630	619568	640164
Autobusy	2322	2393	2405	2482	2543	2634	2701	2785	2912
Samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe	68402	72253	73730	75156	77190	79290	81539	83644	86425
Ciągniki balastowe i rolnicze	41194	42309	41150	41804	42439	43289	43496	43723	44157
Motocykle	21400	22872	23914	24988	26131	28323	30451	32147	34086
Motorowery	33331	37297	39614	41734	43484	44899	46041	49086	b/d

Tabela 7. Ilości zarejestrowanych pojazdów samochodowych, ciągników i motorowerów

## 5. 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 – 2019 wartości wskaźników. Jak wynika z przedstawionych danych osiągnięty w roku 2019 wskaźnik demograficzny dla województwa opolskiego, dotyczący liczby zabitych jest najniższy oraz mniejszy od wartości średniej krajowej. Wskaźnik dotyczący liczby rannych osiągnął również wartość najmniejszą od roku 2010 i jest znacząco niższy od wartości średniej krajowej. 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 9.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019 śred.kraj.
Wskaźnik liczby wypadków na 100 tys. mieszkańców	81,4	82,4	78,9	78,8	73,8	71,3	75,9	71,4	71,6	62,7	78,9
Wskaźnik liczby rannych na 100 tys. mieszkańców	100	98,6	96,7	91,9	85,7	81,1	86,5	87,1	79,9	<b>71,5</b>	92,4
Wskaźnik liczby ciężko rannych na 100 tys. mieszkańców	26,3	25,9	26,5	22,1	17,9	<b>17,2</b>	30,0	31,5	27,5	22,7	27,7
Wskaźnik liczby zabitych na 100 tys. mieszkańców	10,4	9,9	8,0	9,7	10,4	10,2	10,0	7,9	8,2	<b>7,4</b>	7,6

Tabela 8. Wskaźniki stanu bezpieczeństwa w zależności od liczby mieszkańców

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ciężkość wypadków	12,8	12,0	10,2	12,3	14,1	14,4	13,1	11,0	11,5	11,8
Gęstość wypadków	9,7	9,9	9,3	9,3	8,7	8,5	9,0	8,4	8,4	7,3

Tabela 9. Wskaźniki ciężkości i gęstości wypadków

Powiat	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
brzeski	71,7	67,1	56,3	55,4	55,7	49,3	52,9	47,5	44,3	51,1
głubczycki	63,1	60,1	58,5	37,9	31,7	34,1	36,6	54,1	39,2	54,7
kędzierzyńsko-kozielski	32,0	31,5	35,8	35,0	44,5	37,4	36,6	34,5	33,1	31,9
kluczborski	61,2	63,4	50,3	43,1	56,7	51,0	55,7	60,3	62,3	48,7
krapkowicki	60,1	44,1	44,3	47,6	46,3	57,3	63,7	56,0	61,0	65,8
namysłowski	70,7	76,5	76,7	84,0	67,7	54,0	42,1	44,5	49,2	42,2
nyski	60,1	76,7	65,7	64,7	53,5	74,1	80,2	67,4	68,6	64,5
oleski	79,1	54,5	60,7	57,9	58,0	81,2	78,3	66,2	89,8	69,9
opolski (łącznie z Opolem)	143,3	149,0	149,1	150,8	134,1	121,4	131,4	122,3	114,0	88,6
prudnicki	63,2	59,0	48,9	45,8	42,4	39,2	35,8	53,8	57,6	52,4
strzelecki	57,0	63,8	58,8	72,3	75,2	46,4	59,8	41,3	60,3	52,4

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

Powiat	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
brzeski	95,7	87,6	72,6	68,5	69,9	69,1	55,1	61,8	53,2	48,9
głubczycki	71,3	62,2	71,0	31,6	29,6	40,5	43,1	51,9	41,4	63,5
kędzierzyńsko-kozielski	34,0	31,5	36,8	32,9	39,3	38,5	35,5	34,5	30,7	30,8
kluczborski	61,2	66,3	54,8	34,2	55,2	48,0	54,2	67,9	57,7	47,2
krapkowicki	79,7	48,7	45,9	38,4	49,3	65,0	66,8	60,7	54,7	73,6
namysłowski	100,4	99,7	86,0	104,9	70,1	51,6	46,8	53,9	49,2	49,2
nyski	66,4	94,3	88,3	78,2	55,7	85,6	110,6	73,2	78,1	71,1
oleski	97,0	65,0	75,9	77,7	73,2	87,3	86,0	84,7	99,1	86,9
opolski (łącznie z Opolem)	185,8	186,2	191,5	185,5	173,3	146,0	151,7	166,3	131,9	109,3
prudnicki	61,5	62,5	52,4	51,0	40,6	35,6	26,8	44,8	66,6	54,2
strzelecki	65,8	63,8	56,2	78,9	73,9	38,4	66,4	40,0	77,7	60,4

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

Powiat	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
brzeski	19,6	20,6	16,2	13,0	30,6	17,5	13,2	23,2	15,5	23,3
głubczycki	10,2	20,7	14,6	12,6	8,5	12,8	6,5	28,1	6,5	17,5
kędzierzyńsko-kozielski	9,0	9,2	11,2	4,1	12,4	3,1	35,5	28,2	28,6	26,6
kluczborski	32,1	41,3	26,6	13,4	23,9	33,0	31,6	24,1	34,9	22,9
krapkowicki	37,6	15,2	26,0	18,4	21,6	18,6	23,3	18,7	15,6	18,8
namysłowski	27,4	32,4	41,8	72,3	30,4	23,5	18,7	37,5	25,8	18,7
nyski	18,9	19,7	26,1	14,9	12,9	25,2	52,0	33,4	29,2	22,7
oleski	19,4	13,6	31,9	18,3	33,6	33,7	35,3	15,4	21,7	29,5
opolski (łącznie z Opolem)	40,6	39,5	36,1	30,0	13,5	13,5	38,5	56,0	41,7	25,4
prudnicki	3,4	6,9	7,0	8,8	3,5	3,6	3,6	5,4	14,4	16,3
strzelecki	40,5	40,4	36,6	44,7	19,8	5,3	14,6	9,3	21,4	14,8

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

Powiat	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
brzeski	8,7	11,9	4,3	10,9	7,6	6,6	8,8	3,3	2,2	14,4
głubczycki	10,2	8,3	6,3	6,3	10,6	8,5	4,3	13,0	4,4	2,2
kędzierzyńsko-kozielski	5,0	7,1	7,2	8,2	8,3	5,2	4,2	5,2	9,5	7,4
kluczborski	16,0	19,2	7,4	10,4	9,0	12,0	13,5	9,0	12,2	9,1
krapkowicki	10,5	3,0	12,2	10,8	20,0	4,6	9,3	10,9	17,2	3,1
namysłowski	6,8	4,6	11,6	18,7	14,0	7,0	14,0	4,7	7,0	2,3
nyski	8,4	5,6	9,9	7,8	10,0	11,5	6,5	10,2	9,5	5,9
oleski	11,9	7,6	18,2	4,6	13,7	15,3	23,0	7,7	15,5	14,0
opolski (łącznie z Opolem)	14,6	12,1	5,1	13,0	7,9	12,3	10,3	7,9	6,8	6,8
prudnicki	8,5	6,9	8,7	3,5	3,5	10,7	16,1	10,8	5,4	9,0
strzelecki	6,3	16,9	6,5	6,6	18,5	13,3	6,6	5,3	4,0	5,4

Tabela 13. Wskaźniki liczby zabitych na 100 tys. mieszkańców, w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

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

Powiat	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
brzeski	12,1	17,7	7,7	19,6	13,7	13,3	16,7	7,0	5,0	28,3
głubczycki	16,1	13,8	10,7	16,7	33,3	25,0	11,8	24,0	11,1	4,0
kędzierzyńsko-kozielski	15,6	22,6	20,0	23,5	18,6	13,9	11,4	15,2	28,1	23,3
kluczborski	26,2	30,2	14,7	24,1	15,8	23,5	24,3	15,0	19,5	18,8
krapkowicki	17,5	6,9	27,6	22,6	43,3	8,1	14,6	19,4	28,2	4,8
namysłowski	9,7	6,1	15,2	22,2	20,7	13,0	33,3	10,5	14,3	5,6
nyski	14,0	7,3	15,1	12,1	18,7	15,5	8,1	15,1	13,8	9,1
oleski	15,1	13,9	30,0	7,9	23,7	18,9	29,4	11,6	17,2	20,0
opolski (łącznie z Opolem)	10,2	8,1	3,4	8,6	5,9	10,1	7,9	6,5	5,9	7,6
prudnicki	13,5	11,8	17,9	7,7	8,3	27,3	45,0	20	9,4	17,2
strzelecki	11,1	26,5	11,1	9,1	24,6	28,6	11,1	12,9	6,7	10,3

Tabela 14. Wskaźniki ciężkości wypadków w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

## 6. Lista zadań Wojewódzkiego Programu Realizacyjnego na lata 2020 - 2021

Powołany przez OWR BRD zespół ekspertów pod kierownictwem Andrzeja Augustynowicza, przedstawiciela Politechniki Opolskiej w Radzie opracował szczegółowy program realizacyjny. Jest on udostępniony na stronie internetowej Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego – [www.word.opole.pl](http://www.word.opole.pl)

Skład poszerzonego zespołu ekspertów:

- |                      |  |
|----------------------|--|
| 1. Dominik Grabowski | – Opolska Wojewódzka Rada BRD – Sekretarz Rady,  |
| 2. Piotr Boba        | – KW Policji,                                    |
| 3. Krzysztof Szostek | – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, |
| 4. Grzegorz Cebula   | – Zarząd Dróg Wojewódzkich,                      |
| 5. Krzysztof Chmiel  | – Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego,   |
| 6. Marek Wąsowski    | – Kuratorium Oświaty,                            |
| 7. Paweł Orzechowski | – Opolskie Centrum Ratownictwa Medycznego,       |
| 8. Agnieszka Maślak  | – Urząd Miasta Opola,                            |
| 9. Marcin Urban      | – KM Państwowej Straży Pożarnej,                 |
| 10. Łukasz Olejnik   | – KW Państwowej Straży Pożarnej,                 |
| 11. Remigiusz Widera | – Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego.    |

Przedmiotowy program był prezentowany 11 lutego 2020r na posiedzeniu OWR BRD 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](mailto: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

