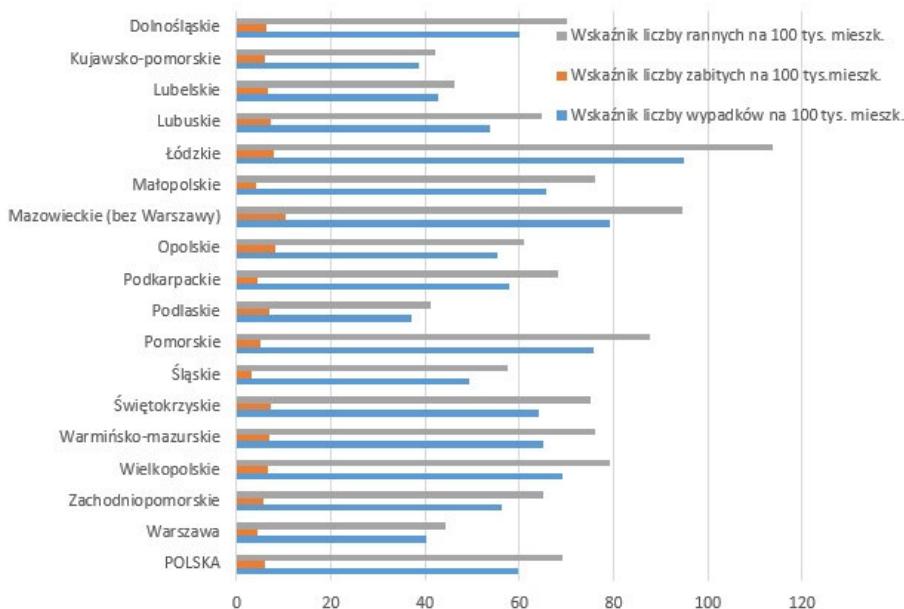


7. OCENA STANU BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE

W Polsce najwyższa liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszk. cechuje województwo łódzkie, gdzie wskaźnik ten jest ponad dwukrotnie wyższy niż w podlaskim, kujawsko-pomorskim lub lubelskim. Jednak z punktu widzenia śmiertelności wypadków najgorsza sytuacja jest w województwie mazowieckim (bez Warszawy i podległymi Komendzie Stołecznej Policji powiatami). Można ogólnie wnioskować, że największa liczba wypadków w przeliczeniu na mieszkańca ma miejsce w miastach i aglomeracjach, ale największa śmiertelność wypadków dotyczy terenów wiejskich. Wynika to z większej gęstości ruchu i mniejszych średnich prędkości. Być może wpływ ma także dostępność infrastruktury pieszej i rowerowej oraz stan techniczny i wiek (a co za tym idzie bezpieczeństwo) pojazdów.



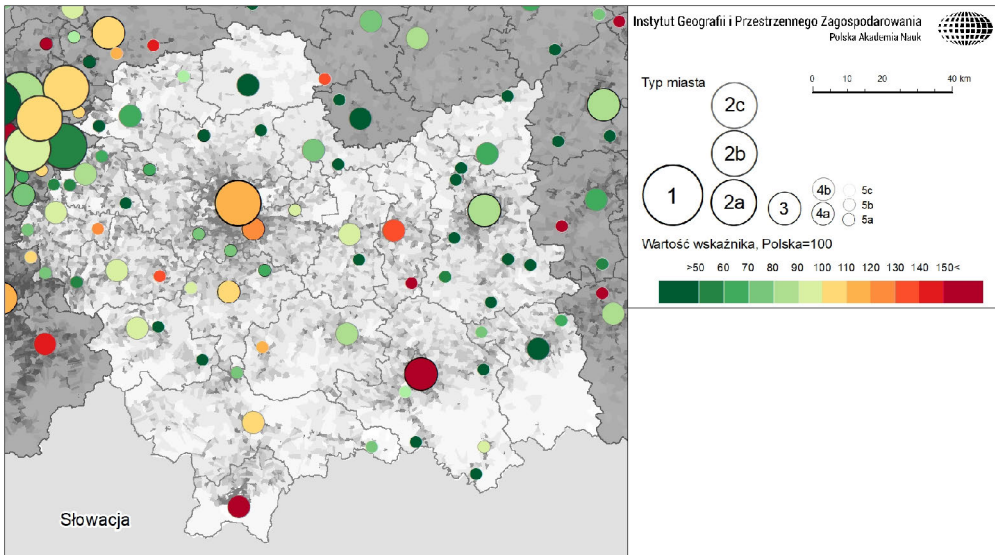
Ryc. 7.1. Wskaźniki liczby wypadków, zabitych i rannych na 100 tys. mieszk. w poszczególnych województwach w 2021 r.

Źródło: [Wypadki drogowe w Polsce... 2022].

Komenda Główna Policji posiada również bazy danych dotyczące wypadków na poziomie gminnym. Tym samym na potrzeby przygotowania Regionalnych Planów Transportowych istnieje możliwość otrzymania odpowiednich danych dla poszczególnych województw. Dane te można agregować w tzw. wskaźnik wypadkowości i kolizyjności w celu uniknięcia ryzyka pewnej losowości wypadków, szczególnie wypadków z udziałem zabitych. Można posłużyć się wskaźnikiem wypadkowości i kolizyjności (WWiK), w którym uwzględnia się również kolizje, przy czym przyznaje się odpowiednie wagi wypadkom (x4), zabitym w wypadkach (x8) oraz rannym w wypadkach (x2) zgodnie ze wzorem [Komornicki i in. 2013b]:

$$WWiK_i = \frac{4 \times W_i + 8 \times Z_i + 2 \times R_i + K_i}{L_i}$$

gdzie: $WWiK_i$ – wskaźnik wypadkowości i kolizyjności w mieście i , W_i – liczba wypadków drogowych w mieście i , Z_i – liczba zabitych w wypadkach drogowych w mieście i , R_i – liczba rannych w wypadkach drogowych w mieście i , K_i – liczba kolizji drogowych w mieście i , L_i – liczba mieszkańców w mieście i (w tys.). Wskaźnik jest destymulantą, co oznacza, że im wyższa wartość wskaźnika tym szybciej potrzebna jest interwencja w danym mieście w celu poprawy sytuacji. W skali kraju zdecydowanie najgorsza sytuacja jest w dużych miastach, gdzie szczególnie wysoka jest liczba kolizji. Zdecydowanie lepiej pod tym względem wyglądają mniejsze miasta. Przykład zróżnicowania wskaźnika w miastach województwa małopolskiego ukazano na ryc. 7.2.



Ryc. 7.2. Wskaźnik wypadkowości i kolizyjności w województwie małopolskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Komendy Głównej Policji.

Z obliczeń wynika, że w województwie małopolskim średnia wartość wskaźnika w miastach (18,37) jest zbliżona do średniej krajowej dla miast, która wynosi 18,17. Są jednak miasta w regionie, gdzie jest zdecydowanie bardziej niebezpiecznie na drogach. Są to przede wszystkim Nowy Sącz i Zakopane gdzie wartość wskaźnika przewyższa 30, a także Czychów (27) i Brzesko (24). W Regionalnym Planie Transportowym należy zidentyfikować przestrzenne uwarunkowania wypadkowości oraz, jeśli to możliwe, wskazać ewentualne środki zaradcze, które mogą być wprowadzane, przede wszystkim na szczeblu regionalnym.