

**Informacja
o wynikach kontroli
bezpieczeństwa
ruchu drogowego w Polsce**

**Raport NIK 16 czerwiec
2011r.**

Raport NIK - wyniki



1. Poziom bezpieczeństwa na drogach

Według danych GUS, w latach 2000 – 2009 zdarzyło się w Polsce **504.598** wypadków drogowych, w których zginęło **55.286** osób (ok. 14% ogólnej liczby zabitych w wypadkach drogowych w całej zjednoczonej Europie). **637.572** osób zostało rannych.

1. Poziom bezpieczeństwa na drogach

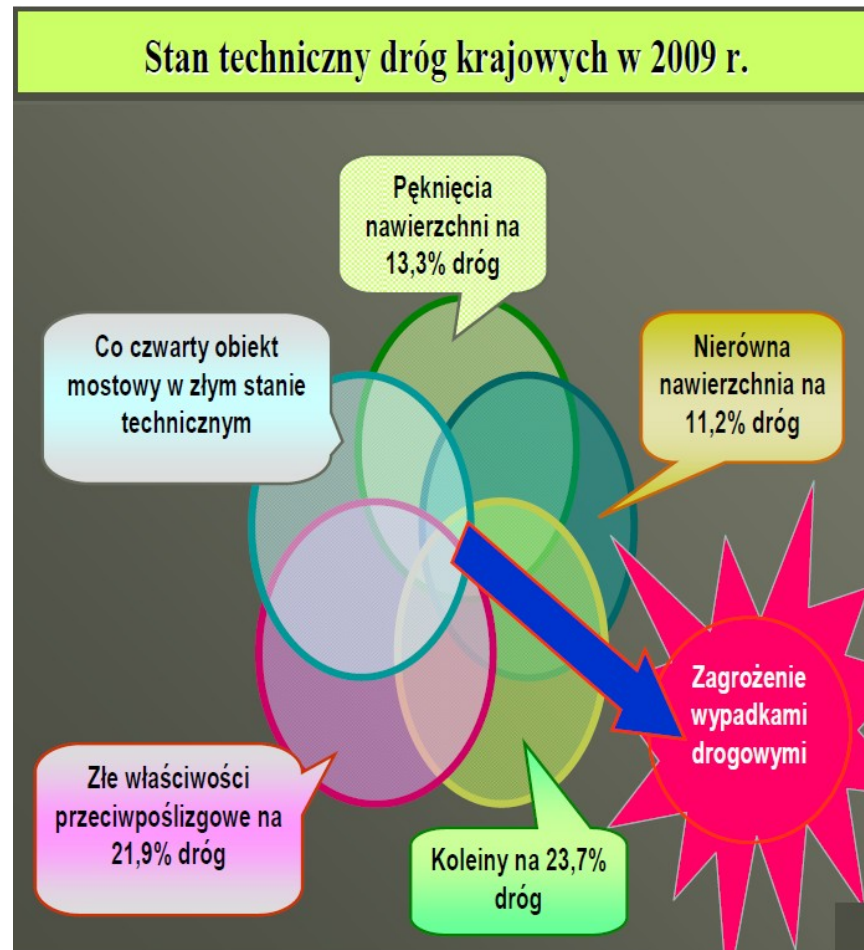
Istnieje poważne ryzyko niewykonania przez Polskę (do 2013 r.) zobowiązania do **50% redukcji liczby** ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, przyjętego w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit 2005, który sporządzono w związku z przystąpieniem do Unii Europejskiej.

3. Przyczyny zagrożeń bezpieczeństwa na drogach

3.1. Stan techniczny infrastruktury drogowej

Uwagę zwraca fakt niedostosowania nawierzchni sieci dróg do przenoszenia nacisków 11,5 ton/oś, tj. spełniania standardów UE. Ma to negatywny wpływ na poziom BRD, ponieważ przeciążone i ponadgabarytowe pojazdy powodują powstawanie kolein o głębokości kilku centymetrów.

3.1. Stan techniczny infrastruktury drogowej



3.2. System szkolenia i egzaminowania kierowców oraz podnoszenie ich kwalifikacji zawodowych

Ustalenia kontroli przeprowadzonych przez NIK wskazują, że nadal nierozwiązanym problemem pozostającym w związku z bezpieczeństwem ruchu drogowego jest **mało skuteczny sposób szkolenia kandydatów na kierowców.**

Szkolenie i egzaminowanie wciąż nie przygotowuje kierowców do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Nadal osoby o krótkim stażu (wkrótce po zdaniu egzaminu) powodują **ok. 30 % wypadków.** Wyniki kontroli wskazują, że najstabilniej funkcjonującym ogniwem w procesie nadawania uprawnień do kierowania pojazdami były **ośrodki nauki jazdy.**

Często wydawano zaświadczenia o ukończeniu kursu, mimo **niepełnego zrealizowania programu szkolenia.**

Nierzetelnie sprawdzano testy.

Nienależycie zabezpieczano protokoły egzaminacyjne przed zniszczeniem lub podrobieniem,

Niewłaściwie prowadzona była ewidencja osób zakwalifikowanych do egzaminu.

3.2. System szkolenia i egzaminowania kierowców oraz podnoszenie ich kwalifikacji

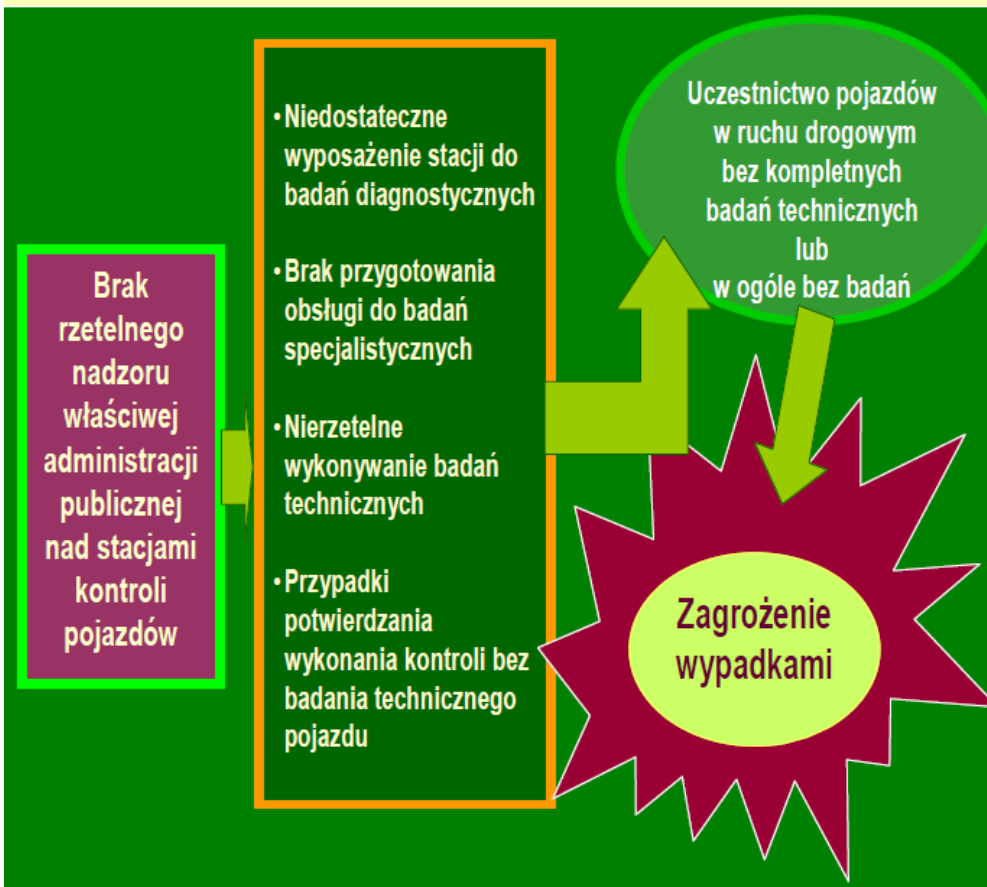


3.3. Stan techniczny pojazdów

Stwierdzono bowiem, że dopuszczane były do ruchu pojazdy znajdujące się w złym stanie technicznym. Część stacji dopuszczała do ruchu pojazdy, bez przeprowadzania kompletnych badań technicznych, a nawet takie których w ogóle nie badano. Tym samym po drogach publicznych poruszały się pojazdy, których stan techniczny zagrażał bezpieczeństwu ruchu. Większość stacji kontroli pojazdów była również **niedostatecznie wyposażona** w niezbędne urządzenia do przeprowadzania badań diagnostycznych, co skutkowało dopuszczaniem pojazdów do ruchu drogowego, mimo niewykonania wszystkich wymaganych prawem czynności kontrolnych.

3.3. Stan techniczny pojazdów

Zły stan techniczny pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym



3.4. Organizacja ruchu drogowego

Obok niedostatecznego przygotowania kierowców oraz niewłaściwego stanu technicznego pojazdów, poziom bezpieczeństwa przewozów drogowych obniżany był wskutek **niewłaściwej organizacji ruchu drogowego**.

3.4. Organizacja ruchu drogowego

- 32% - brak projektów organizacji ruchu
- 60% - tylko niektóre drogi
- 65% - zarządy nie monitorują dróg i nie dokonują analizy zagrożeń
- 44% - brak danych o wypadkach drogowych

3.4. Organizacja ruchu drogowego



3.4. Organizacja ruchu drogowego

- **18,7%** - zarządców dróg posiadało zatwierdzoną organizację ruchu dla wszystkich dróg
- **25%** - nie posiadało informacji jaka część podległych jemu dróg , posiada zatwierdzoną organizację ruchu
- **25%** - rozpatrywało projekty organizacji ruchu zgodnie z przepisami, w tym 18,7 % zatwierdzały osoby nie posiadające stosownych upoważnień

3.5. Przewozy towarów niebezpiecznych

Źródła zagrożeń wypadkami w transporcie towarów niebezpiecznych



3.6. Bezpieczeństwo na skrzyżowaniach dróg z liniami kolejowymi

