

W wypadkach drogowych ginie w Polsce wciąż dwa razy więcej osób niż w UE. Dzieje się tak głównie z powodu złego stanu technicznego dróg. Większość dróg krajowych nie ma dwóch oddzielnych jezdni w przeciwnych kierunkach. Konieczność bezpośredniego mijania pojazdów nadjeżdżających z przeciwka stwarza ryzyko najgroźniejszych wypadków. Radykalna poprawa bezpieczeństwa może nastąpić po wybudowaniu autostrad i dróg ekspresowych.

Liczba ofiar śmiertelnych wciąż utrzymuje się w Polsce na wysokim poziomie. W 100 wypadkach ginie średnio 11 osób, podczas gdy w UE 5. Proces poprawy bezpieczeństwa na drogach jest tak wolny, że Polska nie tylko pozostaje daleko w tyle za średnią europejską, ale prawdopodobnie nie osiągnie nawet wyznaczonych w kraju progów bezpieczeństwa.

Na podstawie kontroli dotyczących polskich dróg NIK utworzyła listę najważniejszych przyczyn braku bezpieczeństwa. Są to: zły stan techniczny jezdni (niewystarczający poziom bezpieczeństwa stwierdzono nawet na niektórych odcinkach autostrad), nieskuteczny system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, zły stan techniczny pojazdów oraz wadliwa organizacja ruchu drogowego. Kontrolerzy zaznaczają, że nie jest to lista zamknięta.

Na brak bezpieczeństwa wpływają:

Zły stan nawierzchni

Na co drugim kilometrze dróg publicznych powstały koleiny powyżej 2 cm głębokości, na co czwartym - powyżej 3 cm. W krajach UE takie jezdnie - ze względu na bezpieczeństwo kierowców - wyłączone są z użytkowania. W Polsce spowodowałyby to jednak zamknięcie niemal połowy dróg. Dlatego drogi uszkodzone przez koleiny klasyfikowane są jako znajdujące się w złym stanie technicznym i jedynie ogranicza się na nich prędkość. Dodatkowo zły system opłat za korzystanie z autostrad przez samochody ciężarowe generuje ruch TIR-ów na pozostałych drogach, które w konsekwencji są 'rozjeżdżane'.

Zbyt mały udział autostrad w sieci dróg

Brakuje w Polsce stabilnych rozwiązań, sprzyjających budowie dróg wysokiej klasy, tj. autostrad i dróg ekspresowych, a tempo powstawania nowych jest zbyt wolne. W konsekwencji udział dróg wysokiej klasy w całej sieci dróg publicznych wynosił na koniec 2009 r. zaledwie ok. 0,5 proc., z czego 0,31 proc. przypadało na autostrady (849 km), pozostałe 0,19 proc. na drogi ekspresowe (521 km). W dodatku autostrady i drogi ekspresowe nie tworzą zwartych ciągów - nadal składają się z pojedynczych, niepołączonych ze sobą odcinków.

Kluczowym problemem pozostaje nieskuteczny system szkolenia kierowców oraz podnoszenia ich kwalifikacji zawodowych. Kursy nauki jazdy - pomimo wprowadzanych zmian - wciąż nie zapewniają odpowiedniego przygotowania do kierowania pojazdem. Niewystarczająca jest zarówno przekazywana wiedza, jak i zdobywane umiejętności. NIK zwraca uwagę, że w konsekwencji alarmująco niski jest poziom zdawalności egzaminów. W latach 2009-2010 nie brakowało ośrodków, w których egzamin praktyczny za pierwszym podejściem zdawało tylko 25 proc. kursantów. W całej Polsce średnia zdających za pierwszym razem nie przekroczyła nigdzie 50 proc. (najbliżej tego progu była Warszawa, gdzie średnia wyniosła 48 proc.). Okazuje się jednak, że nawet przebrnięcie przez egzamin nie

NIK o przyczynach wypadków drogowych

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: wtorek, 24, maj 2011 00:00

Rafał Rudka

Odsłony: 1756

gwarantuje w Polsce wystarczających umiejętności do bezpiecznego kierowania pojazdem. Z danych KG Policji wynika, że aż 35 proc. wypadków powodują osoby tuż po uzyskaniu prawa jazdy.

Innym problemem jest lekceważenie sprawy bezpieczeństwa przez zarządzających drogami. Prowadzone od 2000 r. kontrole regularnie wykazywały, że duża część z nich nie wykonywała nawet podstawowych zadań w tym zakresie. Blisko połowa nie miała danych o wypadkach na zarządzanych drogach, a ponad 30 proc. nie posiadało projektów organizacji ruchu (rozmieszczenia świateł, pasów, itp.). Pomimo upływu lat i wdrażania kolejnych programów naprawczych sytuacja nie poprawia się. W ubiegłym roku zatwierdzoną organizację ruchu na wszystkich drogach miało tylko niespełna 20 proc. zarządców. „Rekordzista” (Zarząd Dróg Powiatowych w Piotrkowie Trybunalskim) osiągnął zaledwie 1,3 proc. Kolejne kontrole pokazują, że zarządcy konsekwentnie lekceważą swoje obowiązki: co czwarty nie sprawdza zgodności rozmieszczenia znaków, świateł i wysepek dla pieszych z projektem; ponad 1/3 nie przeprowadza obowiązkowych kontroli organizacji ruchu; 37,5 proc. nie prowadzi w ogóle analiz dotyczących bezpieczeństwa. Tylko u 2 zarządców dróg nie ujawniono żadnych nieprawidłowości w organizacji ruchu drogowego. U innych kontrolerzy często znajdowali przykłady braku wyobraźni i odpowiedzialności. Wydział Gospodarki Komunalnej w Toruniu otworzył np. dla ruchu wyremontowany odcinek ulicy Tarnowskiej, chociaż na środku jezdni pozostawiono słupy energetyczne bez jakiegokolwiek zabezpieczenia i oznakowania.

Pełna treść raportu na [stronach NIK](#)

Źródło: nik.gov.pl