

**UCHWAŁA NR
RADY MIEJSKIEJ W ŁODZI
z dnia 2013 r.**

**w sprawie przyjęcia „Miejskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi
na lata 2013-2015”.**

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594 i 645) oraz uchwały Nr XVIII/325/11 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 24 sierpnia 2011 r. w sprawie ustalenia kierunków działania w zakresie przygotowania Miejskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2012 - 2014, Rada Miejska w Łodzi

uchwała, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Miejski Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2013-2015”, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Łodzi.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Przewodnicząca
Rady Miejskiej w Łodzi**

Joanna KOPCIŃSKA

WICEPREZYDENT MIASTA
[Podpis]
04.08.2013 r.
Projektodawcą jest
Prezydent Miasta Łodzi

DYREKTOR
Wydziału Organizacyjno-Prawnego
p.o. KIEROWNIKA
Oddziału Legislacyjnego
[Podpis]
Tomasz Urjasz
21.10.2013 r.

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG I TRANSPORTU
Wydział Organizacyjny
Zespół Organizacji i Kadr
KIEROWNIK Zespołu
Aleksandra Goździk-Perczyńska
29.08.2013

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG I TRANSPORTU
Wydział Inżynierii Ruchu
Z-ca NACZELNIKA
Grzegorz Nita
30.08.2013

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG I TRANSPORTU
Wydział Organizacyjny
Zespół Organizacji i Kadr
KIEROWNIK Zespołu
Grzegorz Misiorny
30.08.2013

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG I TRANSPORTU
Wydział Organizacyjny
Zespół Organizacji i Kadr
KIEROWNIK Zespołu
Katarzyna Sobczak
RADCA PRAWNY
11-761
30.08.2013

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG I TRANSPORTU
Wydział Organizacyjny
Zespół Organizacji i Kadr
KIEROWNIK Zespołu
Janusz Maciaszek
30.08.2013

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG I TRANSPORTU
Wydział Organizacyjny
Zespół Organizacji i Kadr
KIEROWNIK Zespołu
Andrzej Pirek
02.08.2013

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG I TRANSPORTU
Wydział Organizacyjny
Zespół Organizacji i Kadr
KIEROWNIK Zespołu
Aleksandra Bilkońska
29.08.2013



**MIEJSKI
PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
W ŁODZI NA LATA 2013-2015**

SPIS TREŚCI

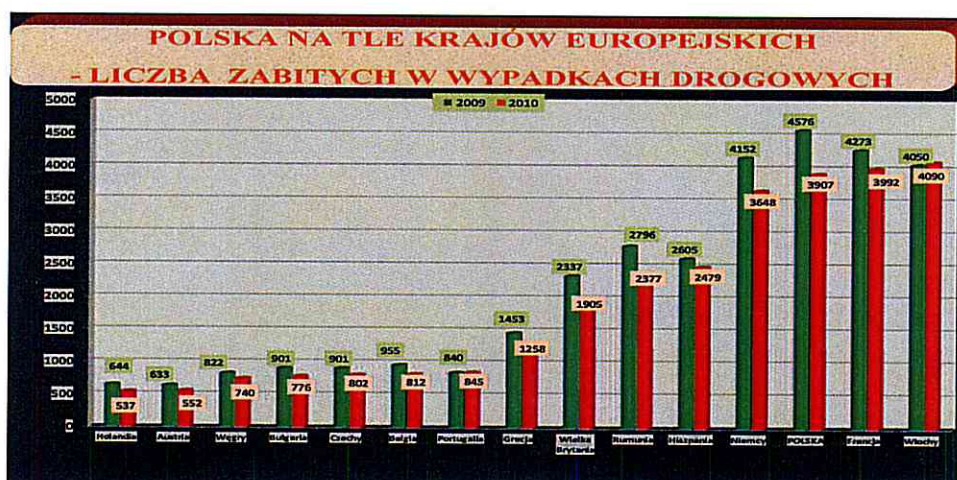
I. WSTĘP.....	3
II. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W UNII EUROPEJSKIEJ.....	3
III. WYPADKI DROGOWE W POLSCE ORAZ W WOJEWÓDZTWIE ŁÓDZKIM.	4-9
IV. UWARUNKOWANIA INFRASTRUKTURALNE ŁODZI.	9-11
V. DIAGNOZA BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM NA TERENIE ŁODZI.	11-25
VI. DIAGNOZA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA TERENIE PODLEGŁYM KOMENDZIE MIEJSKIEJ POLICJI W ŁODZI W LATACH 2009-2012.....	25-33
VII. STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W 2012 R. NA TERENIE MIASTA ŁODZI. ..	34-49
VIII. WNIOSKI Z DIAGNOZ.....	50-64
IX. GŁÓWNE CELE MIEJSKIEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W ŁODZI DO 2015 R.....	64-65
Spis tablic	66
Spis rysunków	67-68

I. Wstęp

Miejski Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2013-2015 nawiązuje do Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 Łódź, mającego na celu zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych oraz przyjęcie skutecznej metodyki działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Program został opracowany z instytucjami zajmującymi się bezpieczeństwem ruchu drogowego.

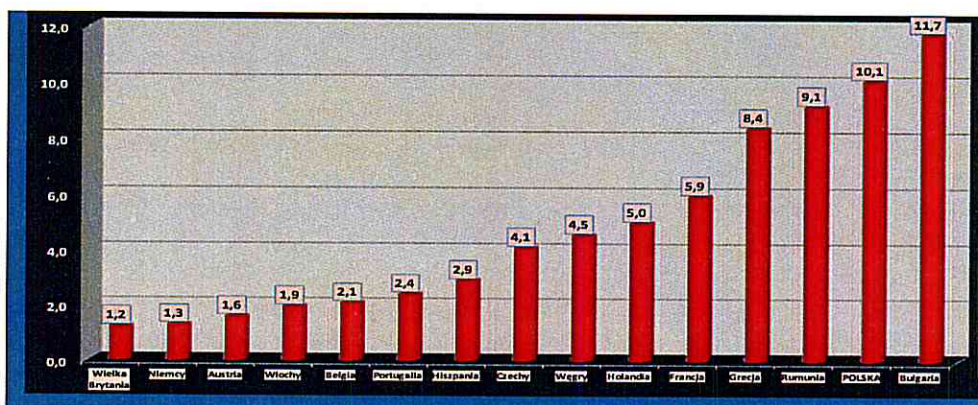
II. Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Unii Europejskiej.

Na tle krajów Unii Europejskiej Polska postrzegana jest w dalszym ciągu jako obszar, na którym bezpieczeństwo w ruchu drogowym, w szczególności w odniesieniu do wypadków najtragiczniejszych, jest na niskim poziomie. Porównanie danych z lat 2008 - 2009 wskazuje, że spośród krajów Unii Europejskiej na polskich drogach zginęło najwięcej osób.



Rysunek 1. Liczba zabitych do ilości wypadków drogowych.

Szczególnie niekorzystnie przedstawia się porównanie liczby zabitych do ilości wypadków drogowych. Na 100 wypadków drogowych w Polsce ginie 10 osób. Tylko w Bułgarii wskaźnik ten jest większy, natomiast najmniejszy jest w Niemczech oraz Wielkiej Brytanii. W Czechach oraz na Węgrzech wynosi on ponad 4 osoby.



Rysunek 2. Liczba zabitych na 100 wypadków drogowych.

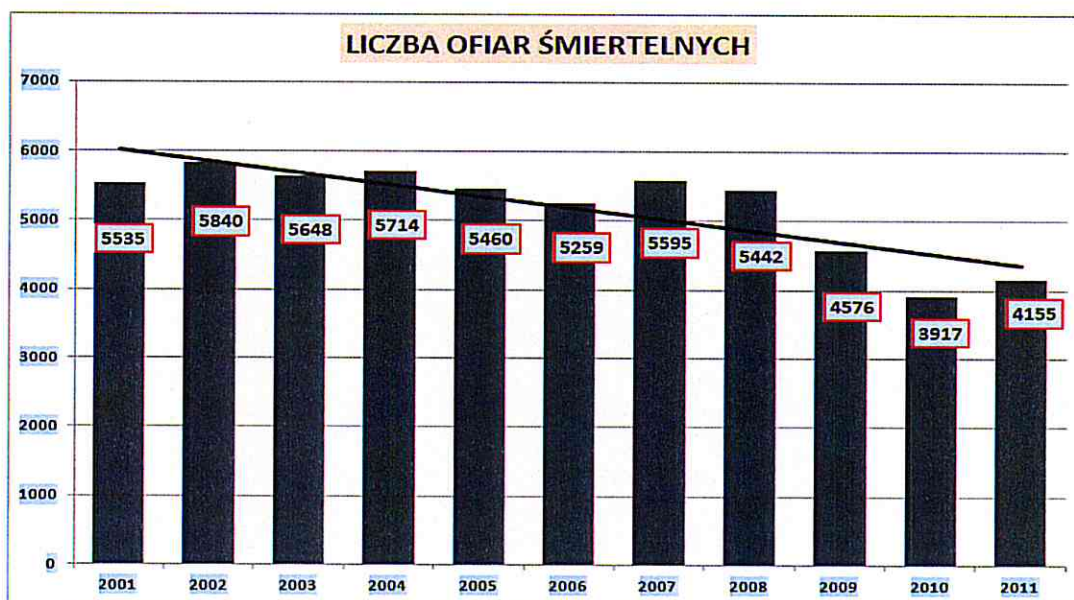
III. Wypadki drogowe w Polsce oraz w województwie łódzkim.

Diagnoza zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ostatnim dziesięcioleciu w Polsce wskazuje na tendencję spadkową liczby wypadków – od 53 691 w 2001 r. do blisko 39 797 w 2011 r. (spadek o 25,9 %). Choć w 2010 r. odnotowano niewielki wzrost liczby takich zdarzeń to jednak w najbliższych latach należy spodziewać się utrzymania trendu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.



Rysunek 3. Liczba wypadków drogowych w latach 2001 – 2011.

Podobne tendencje odnotowano w odniesieniu do liczby ofiar śmiertelnych. W 2009 r. po raz pierwszy od wielu lat liczba zabitych na polskich drogach spadła poniżej 5 tys., natomiast w 2010 r. poniżej 4 tys. Niestety w 2011 r. liczba ofiar śmiertelnych ponownie przekroczyła 4 tys.



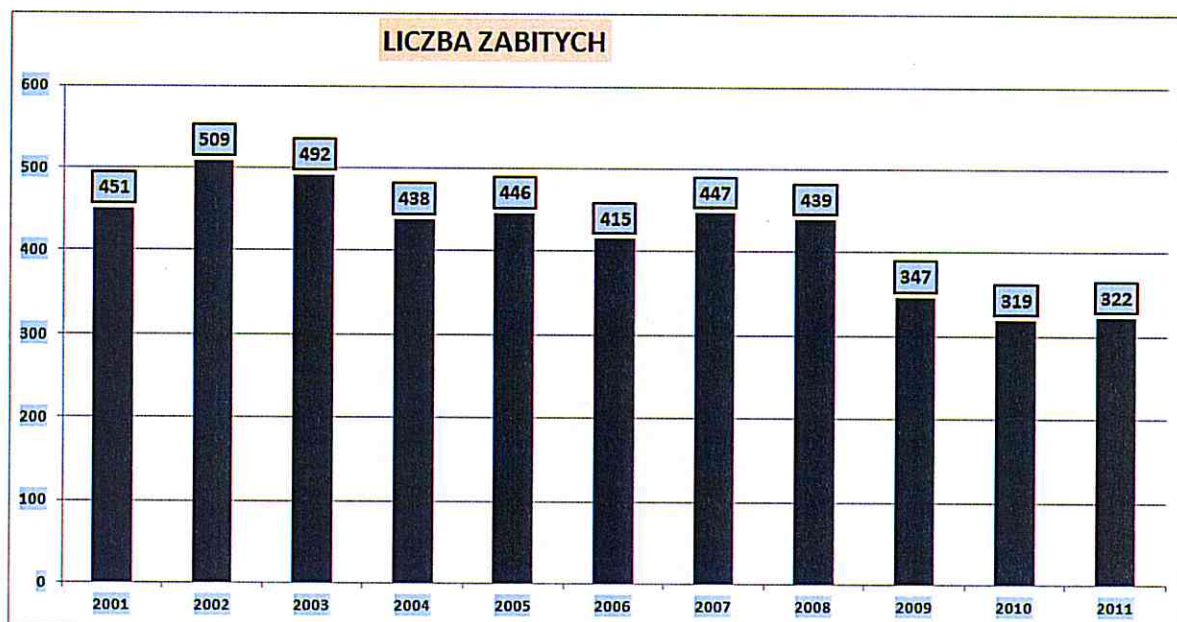
Rysunek 4. Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce w latach 2001 – 2011.

Spadek liczby wypadków drogowych odnotowano także w województwie łódzkim. W 2001 r. zarejestrowano ich ponad 4810, a w 2010 r. – 4262 (spadek o 11,4%).



Rysunek 5. Liczba wypadków drogowych w województwie łódzkim w latach 2001 – 2011.

Jeszcze większy spadek w ostatnim dziesięcioleciu odnotowano w odniesieniu do liczby ofiar śmiertelnych. W 2001 r. na drogach województwa łódzkiego zginęło 451 osób, natomiast w 2011 r. 322 osób (spadek o 28,6%).



Rysunek 6. Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w województwie łódzkim w latach 2001 – 2011.

Porównując dane z poszczególnych regionów Polski należy stwierdzić, że na terenie województwa łódzkiego „śmiertelność” w wypadkach drogowych nie jest duża. Pod względem wskaźnika zabitych na 100 wypadków drogowych nasze województwo plasuje się na 3 miejscu jako jedno z tych, gdzie statystycznie ginie najmniej osób. Odnotowywanych jest dużo wypadków drogowych, ale nie są one tak tragiczne w skutkach jak w innych regionach.

Lp.	Województwo	Wypadki	Zabici	Ranni	Wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków	Wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków
1	KWP Katowice	4995	342	6065	6,8	121,4
2	KWP Kraków	4358	308	5418	7,1	124,3
3	KWP Łódź	4262	322	5226	7,6	122,6
4	KWP Gdańsk	2891	222	3680	7,7	127,3
5	KWP Wrocław	2892	255	3873	8,8	133,9
6	KWP Rzeszów	2061	218	2573	10,6	124,8
7	KWP Olsztyn	1641	177	2090	10,8	127,4
8	KSP Warszawa	2223	242	2673	10,9	120,2
9	KWP Szczecin	1537	169	1873	11,0	121,9
10	KWP Kielce	1510	179	1846	11,9	122,3
11	KWP Opole	816	97	977	11,9	119,7
12	KWP Poznań	2996	406	3661	13,66	122,2
13	KWP Lublin	1797	251	2251	14,0	125,3
14	KWP Gorzów Wlkp.	823	121	1087	14,7	132,1
15	KWP Radom	2863	460	3431	16,1	119,8
16	KWP Bydgoszcz	1325	234	1451	17,7	109,5
17	KWP Białystok	807	152	997	18,8	123,5
OGÓŁEM		39 797	4 155	49 172	10,4	123,5

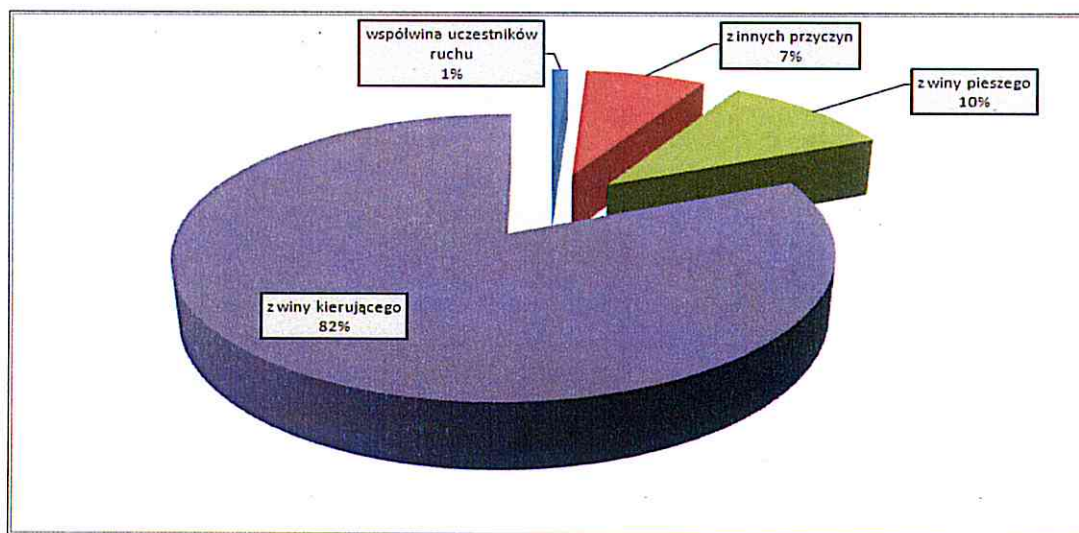
Tablica 1. „Śmiertelność” w wypadkach drogowych w Polsce w 2011 r.

Zdecydowanie mniej korzystnie przedstawia się porównanie liczby zabitych na 100 tys. mieszkańców. Po uwzględnieniu tego parametru województwo łódzkie znajduje się na 13 miejscu. Jedną z przyczyn jest zapewne położenie w centrum Polski, gdzie krzyżuje się wiele dróg tranzytowych, po których poruszają się mieszkańcy innych regionów, powodujący również wypadki drogowe na naszym terenie. Należy także brać pod uwagę wyższą od średniej krajowej gęstość zaludnienia.

Lp.	Województwo	Ludność	Wypadki		Zabici		Ranni	
			Liczba	Wskaźnik na 100 tys. mieszkańców	Liczba	Wskaźnik na 100 tys. mieszkańców	Liczba	Wskaźnik na 100 tys. mieszkańców
1	KWP Katowice	4 638 462	4995	107,7	342	7,4	6065	130,8
2	KSP Warszawa	2 877 500	2223	77,3	242	8,4	2673	92,9
3	KWP Wrocław	2 877 121	2892	100,5	255	8,9	3873	134,6
4	KWP Opole	1 029 894	816	79,2	97	9,4	977	94,9
5	KWP Gdańsk	2 235 511	2891	129,3	222	9,9	3680	164,6
6	KWP Szczecin	1 693 520	1537	90,8	169	10,0	1873	110,6
7	KWP Rzeszów	2 102 742	2061	98,0	218	10,4	2573	122,4
8	KWP Bydgoszcz	2 069 575	1325	64,0	234	11,3	1451	70,1
9	KWP Lublin	2 154 892	1797	83,4	251	11,6	2251	104,5
10	KWP Poznań	3 414 185	2996	87,8	406	11,9	3661	107,2
11	KWP Gorzów Wlkp.	1 010 705	823	81,4	121	12,0	1087	107,5
12	KWP Olsztyn	1 427 587	1641	114,9	177	12,4	2090	146,4
13	KWP Łódź	2 538 451	4262	467,9	322	12,7	5226	205,9
14	KWP Białystok	1 189 175	807	67,9	152	12,8	997	83,8
15	KWP Kraków	2 354 932	4358	185,1	307	13,1	5418	230,1
16	KWP Radom	3 304 337	2863	86,6	460	13,9	3431	103,8
17	KWP Kielce	1 268 271	1510	119,1	179	14,1	1846	145,6
OGÓŁEM		38 186 860	39 797	104,2	4 155	10,9	49 172	128,8

Tablica 2. „Śmiertelność” w wypadkach drogowych w Polsce na 100 tys. mieszkańców.

Najczęściej do wypadków drogowych na terenie województwa łódzkiego dochodzi z winy kierującego (82%), piesi powodują zaledwie 10 % takich zdarzeń, stając się jednocześnie ich ofiarami.



Rysunek 7. Procentowa ilość wypadków drogowych w województwie łódzkim w 2011 r.

Nieco korzystniej przedstawia się udział kierujących jako sprawców najtragiczniejszych wypadków drogowych. Z ich powodu zginęło 63,7% osób, natomiast z winy pieszego odnotowano 20,8% ofiar śmiertelnych.

Przyczyna ogólna	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje		Liczba zdarzeń	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
współwina uczestników ruchu	46	42	3	6	62	47	676	401	722	443
z innych przyczyn	348	311	41	44	392	339	5084	4776	5432	5087
z winy pieszego	430	437	56	67	384	384	171	167	601	604
z winy kierującego	3332	3472	319	205	4391	4456	21700	19207	25032	22679
Ogółem	4156	4262	319	322	5229	5226	27631	24551	31787	28813

Tablica 3. Przyczyny najtragiczniejszych wypadków drogowych w województwie łódzkim.

Istotna poprawa bezpieczeństwa zależy zatem przede wszystkim od zachowania kierującego na drodze. Dominującą przyczyną wypadków drogowych z winy kierującego jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu ale najwięcej osób zginęło z powodu niedostosowania prędkości do warunków ruchu. Nadmierna prędkość, często wielokrotnie przewyższająca dozwoloną, „zabija na drodze”.

Przyczyny z winy kierującego	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje		Liczba zdarzeń	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	1077	1125	41	31	1544	1497	5895	4999	6972	6124
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	854	832	71	65	1162	1100	5058	4136	5912	4968
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych	391	430	12	24	407	430	94	114	185	544
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	176	200	3	3	211	262	3396	3128	3572	3328
Nieprawidłowe wyprzedzanie	212	178	23	14	286	260	784	733	996	911

Nieprawidłowe skręcanie	134	127	9	7	178	144	991	1112	1125	1239
Wjazd przy czerwonym świetle	76	83	3	3	107	129	242	213	318	296
Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	43	74	5	7	49	108	885	1146	928	1220
Zmęczenie, zaśnięcie	54	69	13	9	81	106	187	185	241	254
Nieprawidłowe cofanie	60	65	1	1	64	67	1764	1482	1824	1547
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	40	61	7	15	71	91	138	143	178	204
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	60	52	3	8	61	46	36	40	96	92
Nieprawidłowe omijanie	49	51	12	10	47	51	1180	982	1229	1033
Nieprawidłowe zawracanie	23	42	1	3	30	54	145	153	168	195
Nieprawidłowe wymijanie	35	33	9	4	38	43	717	422	752	455
Nieprzestrzeganie innych sygnałów	16	22	3	0	23	35	83	95	99	117
Gwałtowne hamowanie	16	15	0	0	19	19	41	49	57	64
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla rowerów	5	6	0	0	5	6	2	12	7	18
Jazda bez wymaganego oświetlenia	6	5	3	1	3	6	10	14	16	19
Nieprawidłowe zatrzymywanie, postój	5	2	0	0	5	2	52	59	57	51
Ogółem	3332	3472	219	205	4391	4456	21700	19207	25032	22679

Tablica 4. Przyczyny wypadków drogowych z winy kierującego w województwie łódzkim.

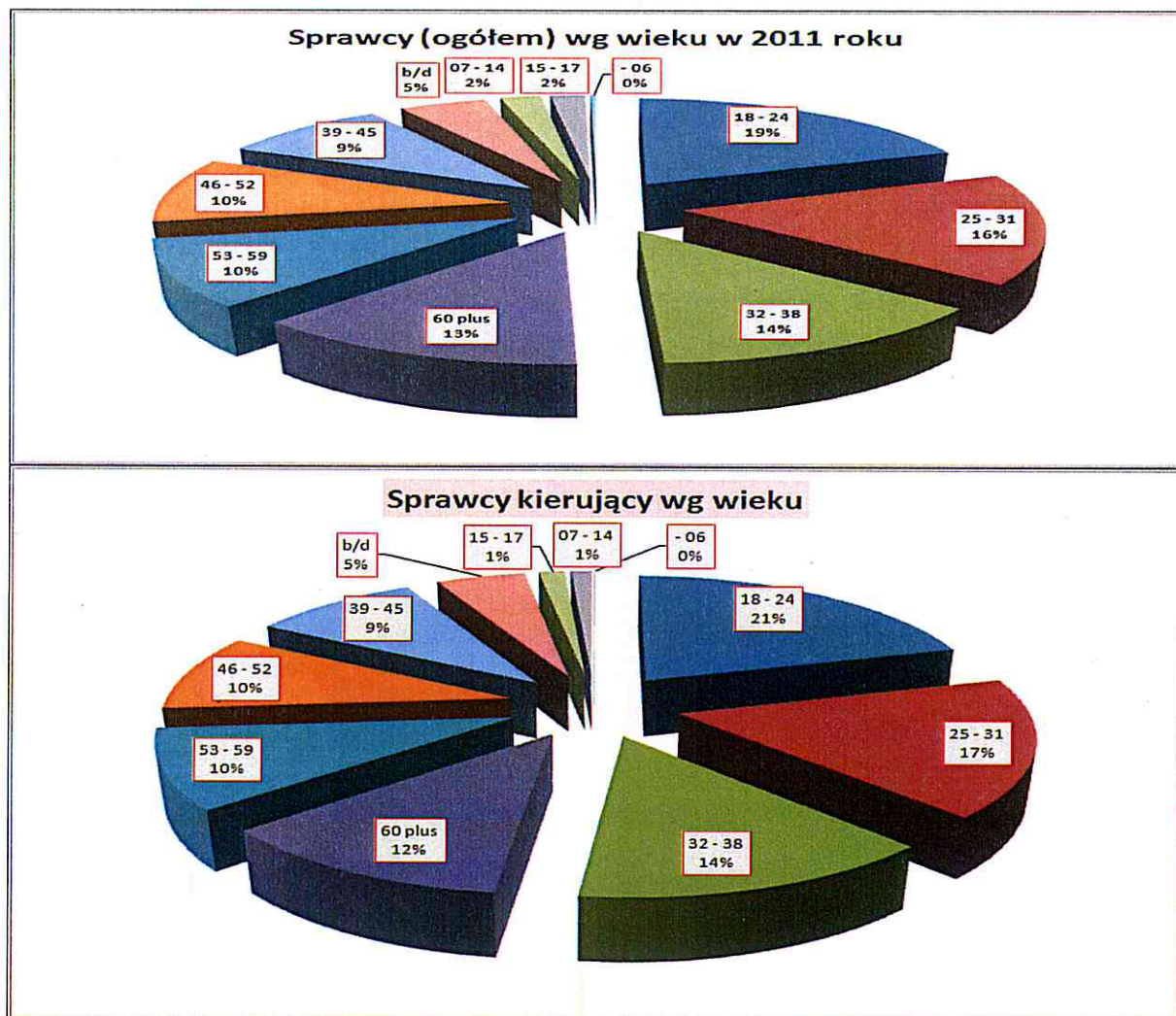
Spośród przyczyn wypadków drogowych z winy pieszego ponad połowa spowodowana była nieostrożnym wejściem na jezdnię przed jadącym pojazdem (50,3%). Kolejne zachowania, które zakończyły się wypadkiem drogowym to w szczególności:

- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle (16,5%),
- nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody (11,9%),
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym (11,7%).

Przyczyny z winy pieszego	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje		Liczba zdarzeń	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	197	220	25	39	178	190	97	88	294	308
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	57	72	3	1	54	75	16	18	73	90
Nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody	53	52	4	4	49	48	22	20	75	72
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	77	51	6	4	73	47	22	25	99	76
Stanie na jezdni, leżenie	33	25	16	14	19	12	2	4	35	29
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	12	14	2	4	10	10	12	11	24	25
Zatrzymanie się, cofnięcie	1	3	0	1	1	2	0	1	1	4
Ogółem	430	437	56	67	384	384	171	167	601	604

Tablica 5. Przyczyny wypadków drogowych z winy pieszego w województwie łódzkim.

W 2011 r. najczęściej sprawcami wypadków drogowych były osoby w wieku 18-24 lata (19 %) ale na uwagę zasługuje duży udział osób w wieku powyżej 60 lat (13 %). Podobna sytuacja miała miejsce w odniesieniu do kierujących – sprawców.



Rysunek 8. i 9. Sprawcy wypadków drogowych (ogółem) i sprawcy kierujący wg wieku w województwie łódzkim w 2011 r.

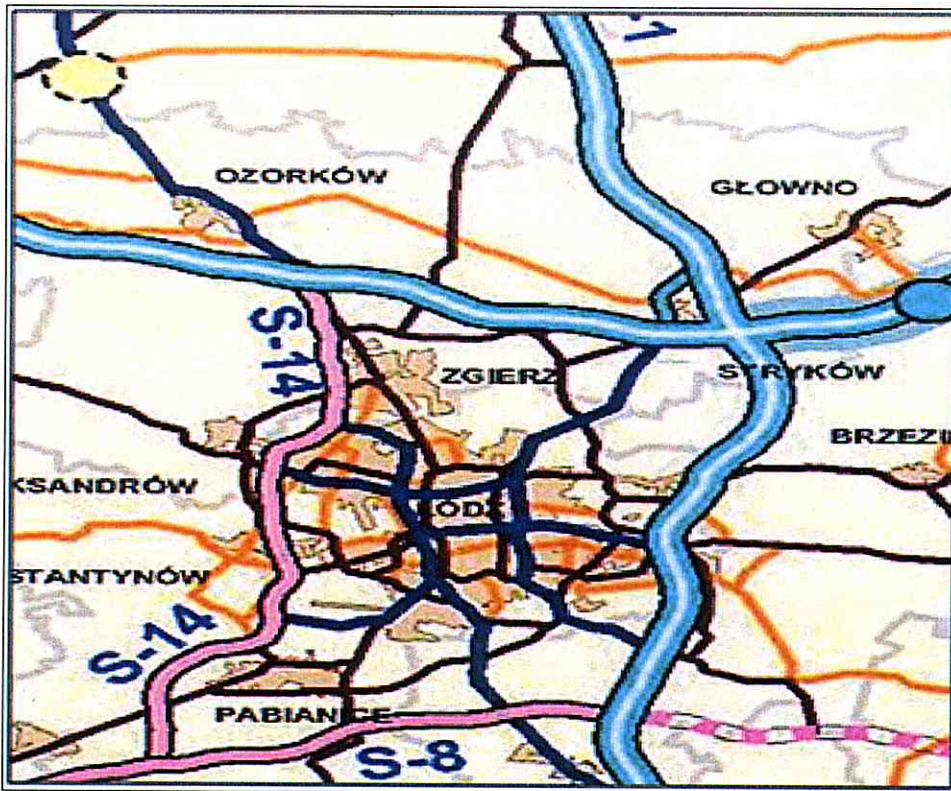
IV. Uwarunkowania infrastrukturalne Łodzi.

Łódź jest stolicą województwa łódzkiego i znajduje się w środkowej jego części. Miasto Łódź graniczy z powiatami: brzezińskim, łódzkim wschodnim, pabianickim oraz zgierskim, a ponadto bezpośrednio z 4 dużymi miastami (Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Zgierz, Pabianice). Wraz z rozwojem przemysłu w Łodzi zwiększała się liczba jej mieszkańców. Obecnie Łódź jest trzecim miastem w kraju pod względem liczby ludności i czwartym pod względem powierzchni. Liczba ludności w ostatnim czasie wykazuje tendencję spadkową (w 2011 r. mieszkało tu niecałe 730 tys. osób). Pod względem administracyjnym jest jednolitą gminą miejską na prawach powiatu i stanowi ważny węzeł komunikacyjny. Wokół miasta nie funkcjonują obecnie żadne obwodnice, cały ruch tranzytowy łączy się z lokalnym w granicach Łodzi. Stąd też przez teren aglomeracji przebiega zdecydowana większość ruchu tranzytowego. Przez miasto przebiegają następujące drogi krajowe i międzynarodowe:

DK1, E75, Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa – Cieszyn – granica państwa,
 DK14, Łowicz – Stryków – Łódź – Zduńska Wola – Sieradz – Walichnowy,
 DK72, Konin – Turek – Uniejów – Łódź – Brzeziny – Rawa Mazowiecka.

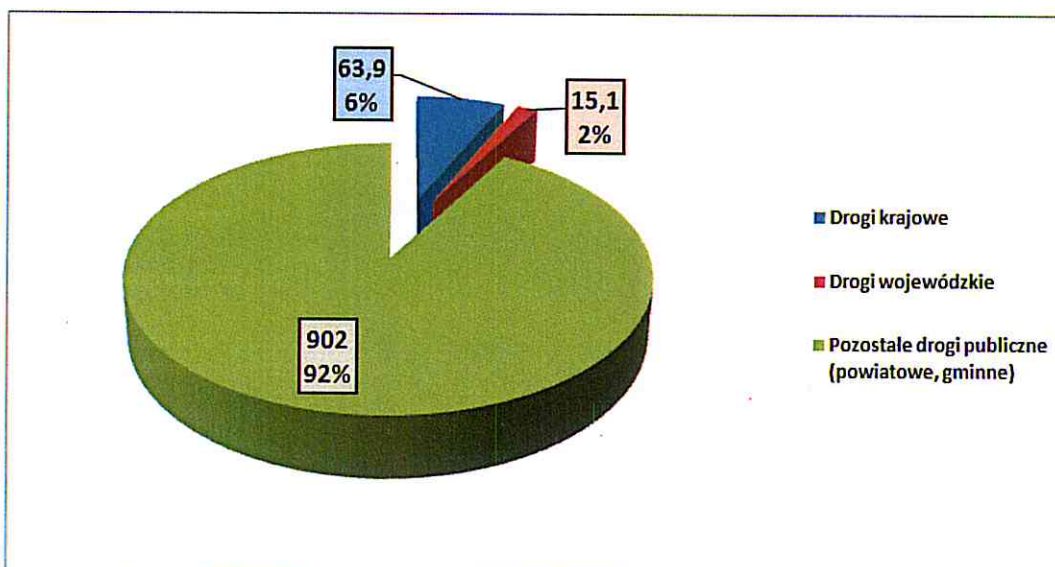
Istotnym elementem mającym wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest jego natężenie, które na przełomie ostatnich lat systematycznie się zwiększało. Niestety istniejąca

infrastruktura drogowa w Łodzi oraz wokół niej nie jest w stanie przenieść takiego natężenia ruchu drogowego. Radykalnej poprawy w tym zakresie upatruje się w oddaniu do użytku autostrad A2, A1 oraz dróg ekspresowych S14 i S8.



Rysunek 10. Infrastruktura drogowa wokół Łodzi.

Łączna długość wszystkich dróg publicznych w Łodzi to 981 km, w tym 63,9 km dróg krajowych, 15,1 km dróg wojewódzkich oraz 902 km dróg powiatowych i gminnych.



Rysunek 11. Procentowy udział poszczególnych kategorii dróg na terenie miasta Łodzi.

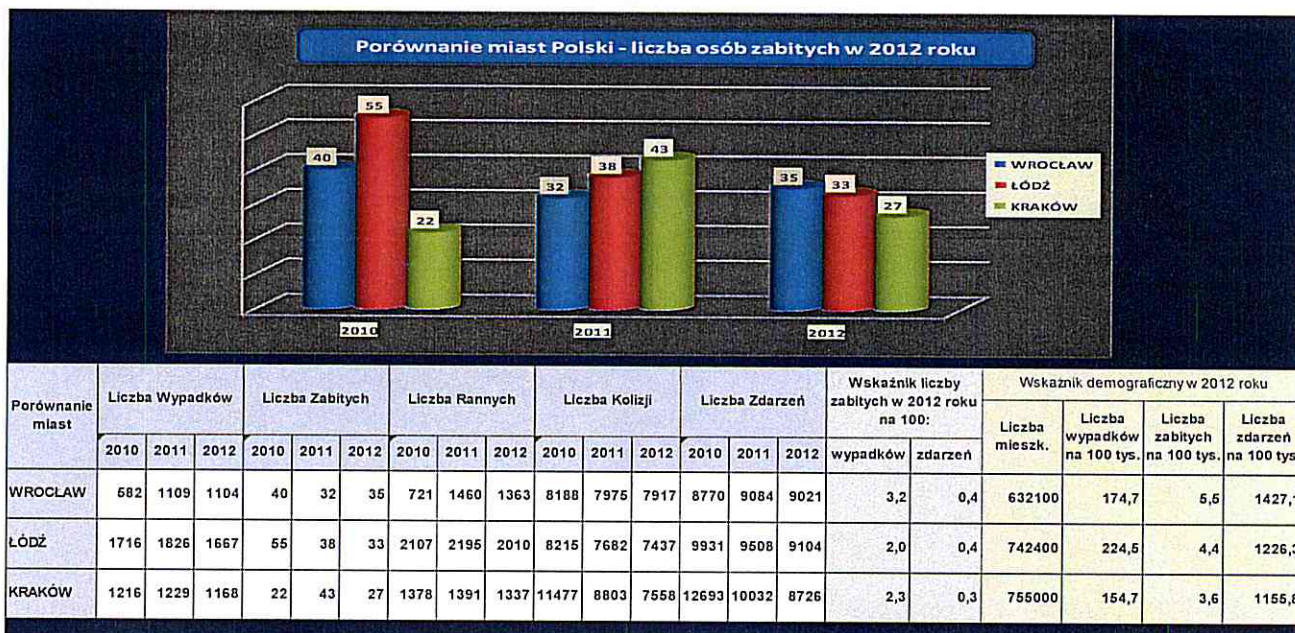
Należy także dodać, że oprócz dróg publicznych na terenie miasta znajduje się duża część aktywnie wykorzystywanej infrastruktury stanowiącej status dróg wewnętrznych (niepublicznych). Jednakże niniejsza analiza nie obejmuje zdarzeń zaistniałych poza drogą publiczną oraz strefą zamieszkania.

Najpoważniejsze ciągi komunikacyjne o statusie drogi publicznej o dużym natężeniu ruchu to:

- droga krajowa Nr 1 – odcinek 19,2 km,
- droga krajowa Nr 14 – odcinek 20,5 km,
- droga krajowa Nr 71 – odcinek 3,4 km,
- droga krajowa Nr 72 – odcinek 20,8 km,
- droga wojewódzka Nr 710 – odcinek 4,2 km,
- droga wojewódzka Nr 713 – odcinek 10,9 km.

V. Diagnoza bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie Łodzi.

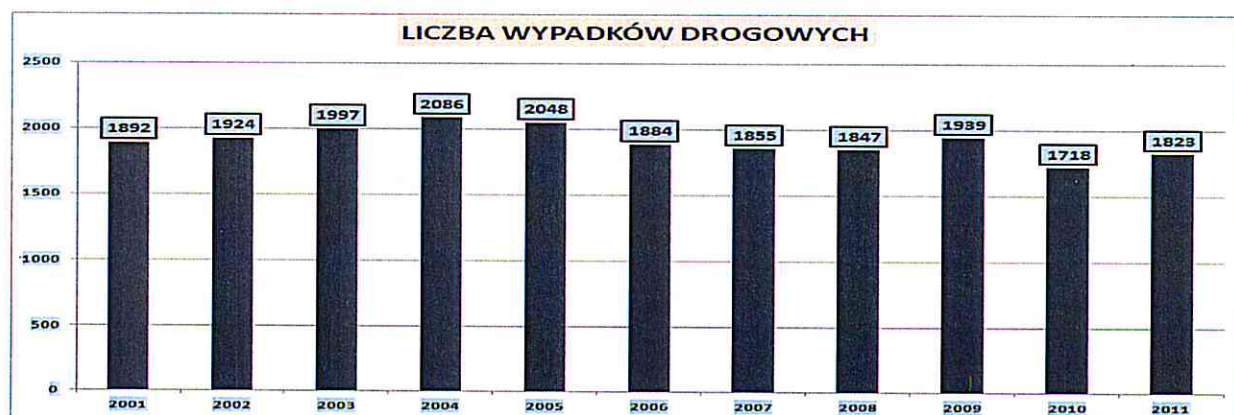
Porównanie 3 dużych miast Polski: Łodzi, Krakowa oraz Wrocławia wskazuje, że na terenie naszego miasta w 2011 r. odnotowano najwięcej wypadków drogowych (1823), natomiast w ogólnej liczbie zdarzeń drogowych liderem jest Kraków (9977). W odniesieniu do wskaźnika demograficznego Łódź ma najwyższy wskaźnik wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców (245,6), natomiast najniższy wskaźnik zdarzeń drogowych (1278,4). Spowodowane jest nie tylko specyfiką miast, ale także niejednorodną interpretacją definicji wypadku drogowego. W związku z tym najbardziej rzeczywistymi wskaźnikami są dane odnoszące się do ogólnej liczby zdarzeń drogowych zgłoszonych Policji.



Tablica 6. Wypadkowość w latach 2010 – 2012.

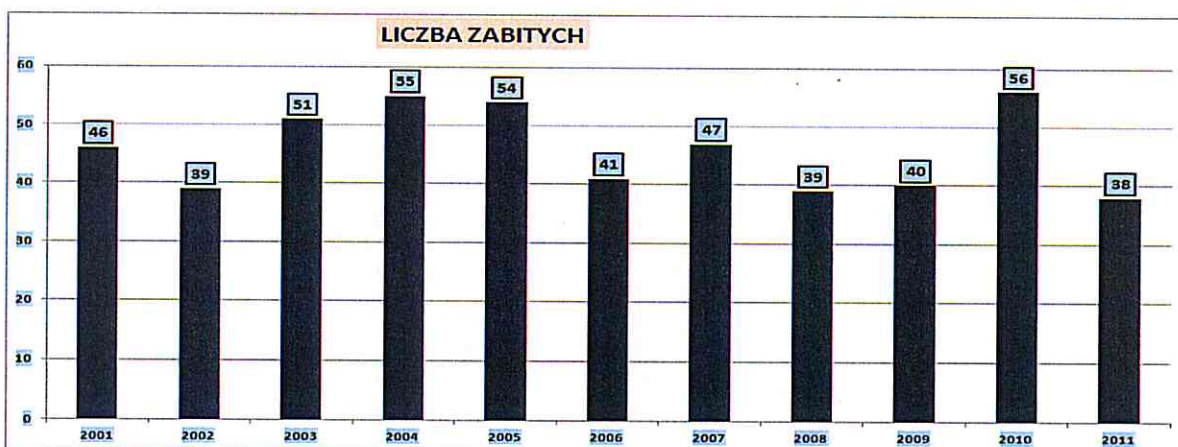
Na terenie miasta Łodzi liczba wypadków drogowych w ostatnich 10 latach utrzymuje się na zbliżonym poziomie, choć tendencja wojewódzka, a także ogólnokrajowa jest zdecydowanie bardziej pozytywna. W Łodzi w 2011 r. w porównaniu do 2001 r. ich liczba zmniejszyła się o 3,6 %. W 2001 r. takich zdarzeń odnotowano 1892, natomiast w 2011 r. – 1823, przy czym w 2011 r. w stosunku do 2010 r. wystąpił wzrost o 6,1 %. Należy podkreślić, że na terenie Łodzi

odnotowywanych jest około 40 % wypadków drogowych w skali województwa (od 39,3 % w 2001 r. do 42,8 % w 2011 r.). Stąd też można powiedzieć, że poziom bezpieczeństwa w województwie zależy w zdecydowanej mierze od skali zjawiska w Łodzi.



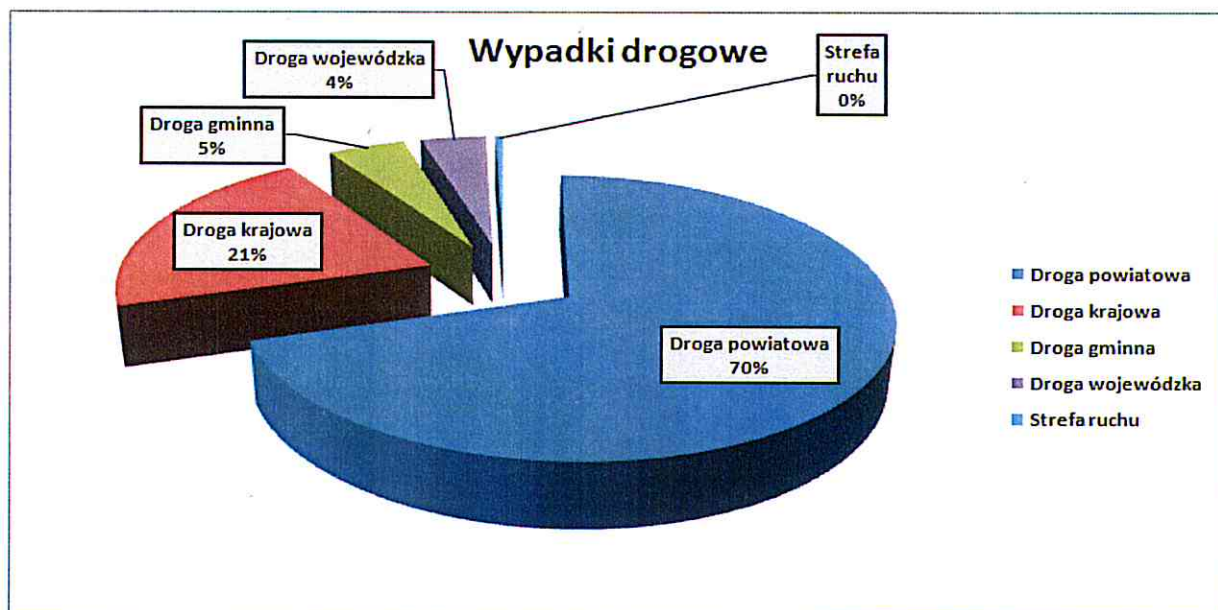
Rysunek 12. Liczba wypadków drogowych w ostatnich 10 latach na terenie miasta Łodzi.

Odmienne od wypadków drogowych przedstawia się sytuacja w odniesieniu do ofiar śmiertelnych. W ostatnim dziesięcioleciu na terenie Łodzi odnotowywanych było średnio 11 % zabitych (od 10,2 % w 2001 r. do 11,8 % w 2011 r.). W roku ubiegłym zarejestrowano 38 ofiar śmiertelnych – najmniej od 2001 r. Zatem należy uznać, że choć w Łodzi powstaje 40 % wypadków drogowych to jednak nie są one tak tragiczne w skutkach jak w pozostałej części naszego województwa.



Rysunek 13. Liczba zabitych w wypadkach drogowych w ostatnich 10 latach na terenie miasta Łodzi.

W 2011 r. najwięcej wypadków drogowych odnotowano na drogach powiatowych (70 %), których zdecydowana większość znajduje się na terenie Łodzi. Na uwagę zasługuje fakt, że na drogach krajowych takich zdarzeń zaistniało 21 %, choć stanowią one zaledwie 6 % wszystkich dróg publicznych znajdujących się na terenie miasta.



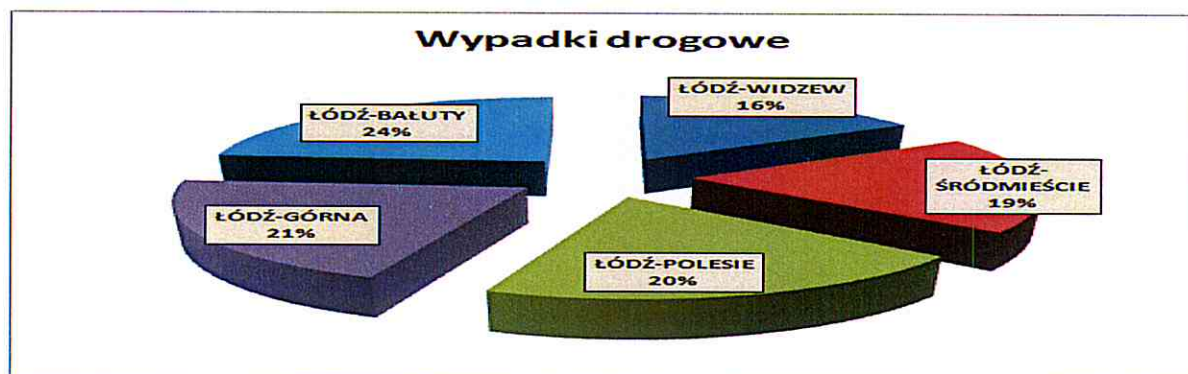
Rysunek 14. Wypadki drogowe na poszczególnych kategoriach dróg.

Szczegółowe informacje dotyczące zdarzeń drogowych na poszczególnych kategoriach dróg zawiera tabela:

Kategoria drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
Droga powiatowa	1277	28	1527	4439
Droga krajowa	380	8	481	2237
Droga gminna	85	0	101	589
Droga wojewódzka	72	2	76	318
Strefa ruchu	9	0	9	83
Ogółem	1823	38	2194	7666

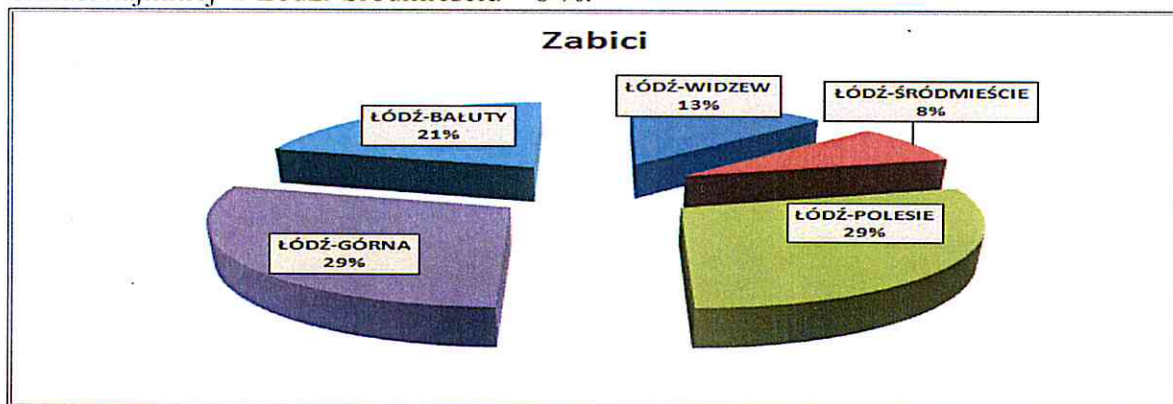
Tablica 7. Zdarzenia drogowe na poszczególnych kategoriach dróg.

W 2011 r. wypadki drogowe najczęściej powstawały na terenie Łódź – Bałuty (24 %), a najrzadziej na obszarze Łódź – Widzew (16 %).



Rysunek 15. Wypadki drogowe w poszczególnych dzielnicach miasta.

Zdecydowanie odmiennie przedstawia się mapa najtragiczniejszych wypadków drogowych. Najwięcej osób zginęło na terenie Łódź-Górna oraz Łódź-Polesie – po 29 %, natomiast najmniej w Łodzi-Śródmieściu – 8 %.

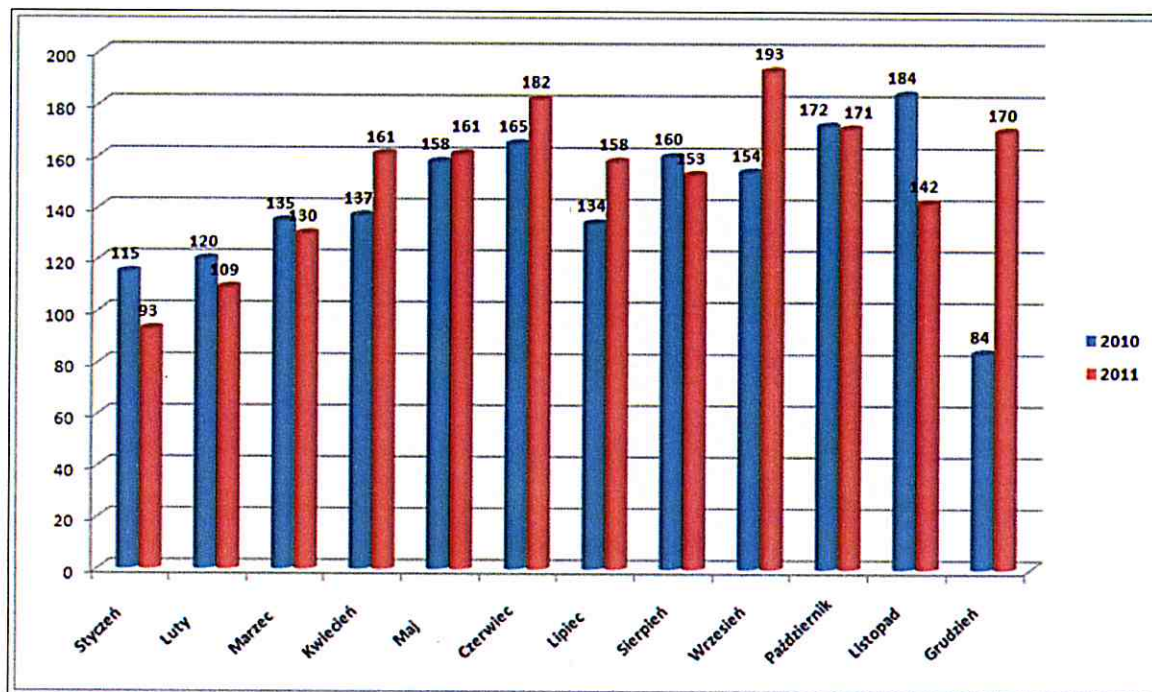


Rysunek 16. Zabici w poszczególnych dzielnicach miasta.

Dzielnica	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
Łódź-Widzew	296	5	344	1209
Łódź-Śródmieście	353	3	434	1458
Łódź-Polesie	366	11	432	1381
Łódź-Górna	374	11	451	1628
Łódź-Baluty	434	8	533	1990
Ogółem	1823	38	2194	7666

Tablica 8. Zdarzenia drogowe w poszczególnych dzielnicach miasta.

Najbardziej zagrożone miesiące powstawaniem wypadków drogowych to czerwiec, wrzesień, październik oraz grudzień. W tych miesiącach liczba takich zdarzeń drogowych wyniosła 170 albo więcej. W 2011 r. szczególnie tragicznym w skutkach był październik, kiedy zginęło 8 osób. Analogicznie w 2010 r. miesiąc ten był także najtragiczniejszy, zginęło wtedy 12 osób. Najbezpieczniejszym pod tym względem był lipiec, kiedy nie odnotowano żadnego wypadku śmiertelnego.

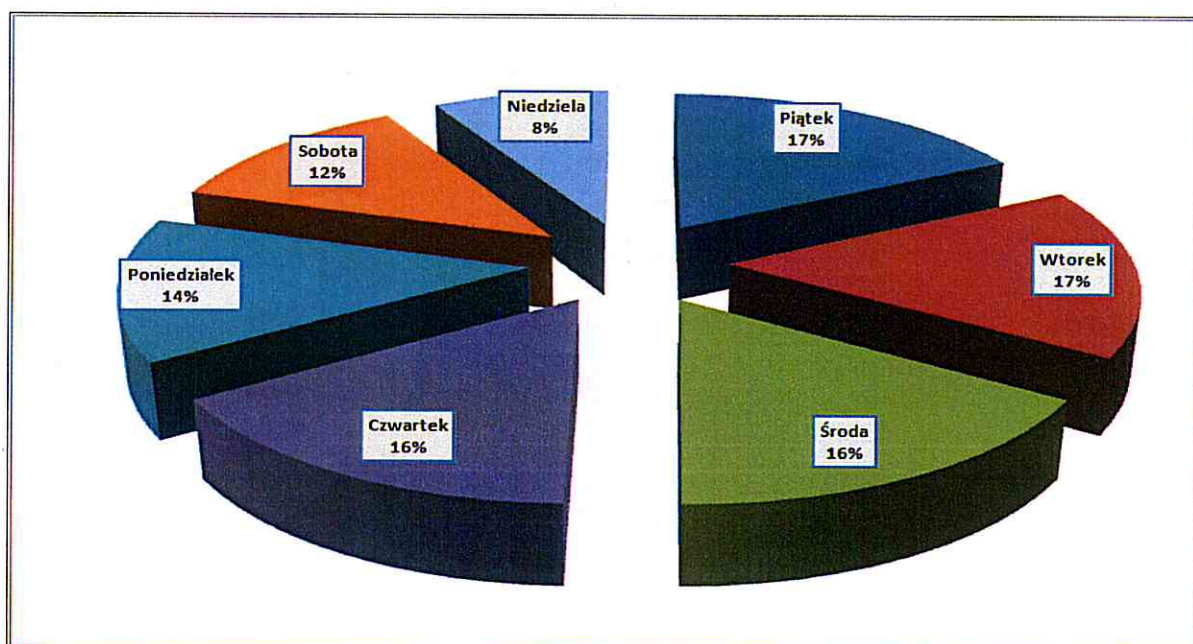


Rysunek 17. Liczba wypadków w poszczególnych miesiącach roku.

Miesiąc	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Styczeń	115	93	4	1	151	114	780	615
Luty	120	109	4	3	152	128	702	634
Marzec	135	130	1	1	171	142	752	668
Kwiecień	137	161	2	3	175	201	557	645
Maj	158	161	5	4	198	209	643	671
Czerwiec	165	182	2	0	197	213	619	616
Lipiec	134	158	4	5	158	194	560	552
Sierpień	160	153	9	2	196	186	545	548
Wrzesień	154	193	3	4	183	225	699	635
Październik	172	171	12	8	211	202	717	758
Listopad	184	142	9	2	222	183	764	603
Grudzień	84	170	1	5	94	197	889	712
Ogółem	1718	1823	56	38	2108	2194	8227	7666

Tablica 9. Zdarzenia drogowe w poszczególnych miesiącach.

W 2011 r. najwięcej wypadków drogowych odnotowano w piątek i we wtorek (17 %) oraz w środę i czwartek (16 %), najmniej w niedzielę (8 %). W tym dniu zginęło również najmniej osób (7,9 %).



Rysunek 18. Wypadki drogowe w poszczególnych dni tygodnia.

Dzień tygodnia	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Piątek	307	315	10	6	367	392	1482	1356
Wtorek	268	301	10	6	334	354	1320	1229
Środa	273	299	13	9	339	340	1319	1294
Czwartek	263	286	6	4	319	320	1328	1273
Poniedziałek	257	251	7	6	288	304	1364	1221
Sobota	220	221	3	4	289	272	849	733
Niedziela	130	150	7	3	182	212	565	560
Ogółem	1718	1823	56	38	2108	2194	8227	7666

Tablica 10. Zdarzenia drogowe w poszczególnych dni tygodnia.

Największe zagrożenie na łódzkich drogach występowało w godz. 14 - 22 (II zmiana policjantów służby ruchu drogowego). W tym czasie zaistniało 46,2 % wypadków drogowych oraz zginęło 42,1 % uczestników ruchu drogowego.

Pora dnia	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
06-14	754	791	16	11	909	944	3733	3462
14-22	768	843	23	16	925	1001	3867	3705
22-06	196	189	17	11	274	249	627	499
Ogółem	1718	1823	56	38	2108	2194	8227	7666

Tablica 11. Zdarzenia drogowe w ośmiogodzinnym przedziale czasowym doby.

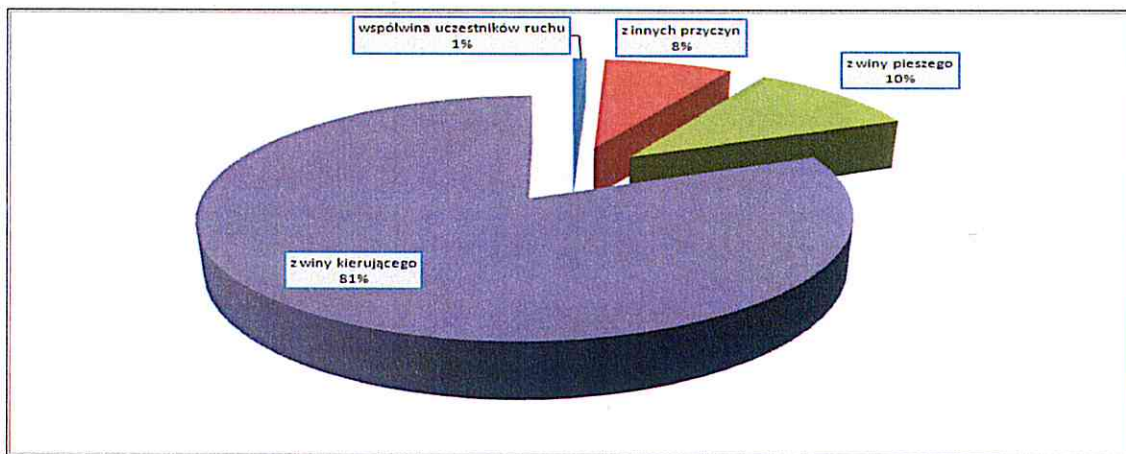
Szczegółowe dane dotyczące zdarzeń drogowych zaistniałych w poszczególnych godzinach wskazują, że w 2011 r. największe zagrożenie występowało w godzinach:

- 10⁰⁰ – 19⁰⁰ w odniesieniu do wypadków drogowych,
- 12⁰⁰ – 18⁰⁰ w odniesieniu do kolizji drogowych,
- 17⁰⁰ – 19⁰⁰, 20⁰⁰ – 21⁰⁰, 23⁰⁰ – 1⁰⁰ w odniesieniu do wypadków śmiertelnych.

Godzina	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
00-00:59	21	24	1	3	34	29	68	66
01-01:59	13	17	2	0	15	22	49	39
02-02:59	8	19	0	0	11	25	46	34
03-03:59	11	12	2	1	16	20	33	36
04-04:59	12	8	3	1	13	15	33	26
05-05:59	41	31	2	2	51	32	95	69
06-06:59	44	45	2	0	63	51	152	127
07-07:59	81	97	0	1	97	108	363	379
08-08:59	101	94	2	1	111	117	468	495
09-09:59	97	87	2	2	126	95	447	436
10-10:59	100	104	2	2	111	115	529	490
11-11:59	90	101	3	2	113	123	538	490
12-12:59	110	130	3	2	138	158	572	529
13-13:59	131	133	2	1	150	177	664	542
14-14:59	123	143	0	1	146	177	643	563
15-15:59	122	111	2	2	150	130	663	675
16-16:59	142	143	4	0	170	176	743	769
17-17:59	91	129	2	3	112	158	571	573
18-18:59	104	128	3	3	129	145	468	421
19-19:59	78	75	1	1	87	86	350	305
20-20:59	58	59	7	4	65	67	244	236
21-21:59	50	55	4	2	66	62	185	163
22-22:59	48	39	3	1	64	43	164	131
23-23:59	42	39	4	3	70	63	139	98

Tablica 12. Zdarzenia drogowe w poszczególnych godzinach doby.

Podobnie jak w skali województwa wypadki drogowe na terenie Łodzi powodują przede wszystkim kierujący pojazdami. W 2011 r. przyczynili się do powstania takich zdarzeń drogowych w 81 %, piesi spowodowali ich 10 %.



Rysunek 19. Przyczyny wypadków drogowych.

Przyczyna ogólna	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje		Liczba zdarzeń	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
współwina uczestników ruchu	9	15	1	1	10	20	70	29	79	44
z innych przyczyn	175	143	11	6	200	150	732	574	907	717
z winy pieszego	186	189	11	7	178	186	49	37	235	228
z winy kierującego	1348	1476	33	24	1720	1838	7376	7024	8724	8500
Ogółem	1718	1823	56	38	2108	2194	8227	7666	9945	9489

Tablica 13. Przyczyny zdarzeń drogowych.

Główną przyczyną wypadków drogowych zaistniałych w Łodzi w 2011 r. było nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (37,7 %, w skali województwa – 32,4 %), ale najwięcej osób zginęło z powodu niedostosowania prędkości do warunków ruchu (25 %, w skali województwa 31,7 %).

Przyczyny z winy kierującego	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje		Liczba zdarzeń	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	526	556	6	2	739	722	2580	1997	3106	2553
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	322	344	15	6	404	423	2072	2023	2394	2367
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych	255	241	4	9	267	245	18	33	273	274
Wjazd przy czerwonym świetle	58	71	3	2	79	114	143	130	201	201
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	42	46	0	0	49	54	668	594	710	640
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	23	43	2	1	30	70	351	690	374	733
Nieprawidłowe skręcanie	26	40	0	0	42	50	259	359	285	399

Nieprawidłowe wyprzedzanie	19	26	1	0	21	34	133	107	152	133
Nieprawidłowe cofanie	26	23	1	0	26	24	468	419	494	442
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	13	21	1	3	12	19	3	6	16	27
Nieprzestrzeganie innych sygnałów	8	14	0	0	12	18	22	27	30	41
Nieprawidłowe zawracanie	6	12	0	1	9	15	30	44	36	56
Gwałtowne hamowanie	10	10	0	0	12	14	2	6	12	16
Nieprawidłowe omijanie	7	9	0	0	7	10	497	487	504	496
Nieprawidłowe wymijanie	3	7	0	0	3	9	110	79	113	86
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	2	5	0	0	6	8	18	11	20	16
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla rowerów	0	4	0	0	0	4	0	3	0	7
Zmęczenie, zaśnięcie	1	3	0	0	1	4	2	1	3	4
Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	1	1	0	0	1	1	0	8	1	9
Ogółem	1348	1476	33	24	1720	1838	7376	7024	8724	8500

Tablica 14. Przyczyny zdarzeń drogowych z winy kierującego.

Zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Łodzi spowodowane zachowaniem pieszych jest podobne jak w skali województwa, z tym że dwa pierwsze są dominujące i stanowią łącznie 67,7 % wszystkich wypadków drogowych spowodowanych przez uczestników ruchu drogowego. Należą do nich:

- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle 35,4% (w skali województwa – 16,5%),
- nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody 32,3% (w skali województwa – 11,9%).

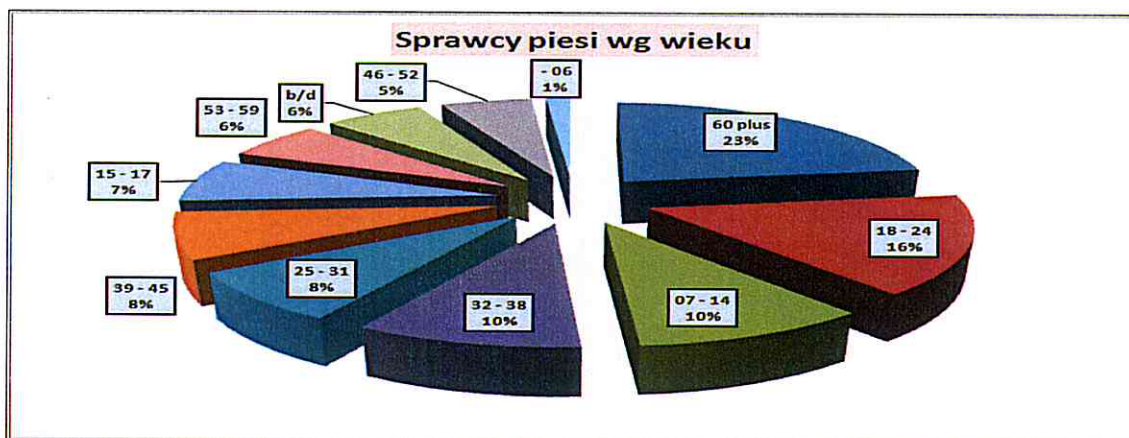
Przyczyny z winy pieszego	Wypadki		Zabici		Ranni		Kolizje		Liczba zdarzeń	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	54	67	3	1	51	70	14	12	68	79
Nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	43	61	3	2	41	59	13	11	56	72
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	64	31	5	1	61	30	13	12	77	43
Nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody	25	28	0	3	25	25	9	3	34	31
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	0	1	0	0	0	1	0	1	0	2
Zatrzymanie, cofnięcie się	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
Ogółem	186	189	11	7	178	186	49	39	235	228

Tablica 15. Przyczyny zdarzeń drogowych z winy pieszego.

Najwięcej wypadków drogowych w 2011 r. powodowały osoby w wieku 18-24 lata (19 %).

Podobnie sytuacja przedstawia się wśród sprawców – kierujących pojazdami. Należy podkreślić, że dane dotyczące sprawców zdarzeń drogowych zaistniałych na terenie Łodzi są zbliżone do wojewódzkich.

Na uwagę zasługuje fakt, że wśród pieszych sprawców wypadków drogowych są osoby w wieku powyżej 60 lat (23 %). Powyższe wskazuje na istotny problem związany z tą grupą wiekową, która jako „niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego narażona jest na konsekwencje związane z potrąceniem przez pojazd.



Rysunek 20. Sprawcy piesi wypadków drogowych wg wieku.

Udział nietrzeźwych sprawców wypadków drogowych w 2011 r. stanowił 5,6 % i był mniejszy od roku poprzedniego (7,2 %). Tym samym w porównaniu z 2010 r. zmniejszyła się liczba wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych o 25,2 %.

Rok	Sprawcy nietrzeźwi ogółem (kierujący + piesi)								
	Liczba wypadków		Udział nietrzeźwych sprawców (%)	Liczba kolizji		Udział nietrzeźwych sprawców (%)	Liczba zdarzeń		Udział nietrzeźwych sprawców (%)
	Ogółem	Spowodowanych przez nietrzeźwych		Ogółem	Spowodowanych przez nietrzeźwych		Ogółem	Spowodowanych przez nietrzeźwych	
2010	1549	111	7,2	7562	221	2,9	9111	332	3,6
2011	1488	83	5,6	7071	192	2,7	8559	275	3,2
Wzrost/spadek	-3,9	-25,2		-6,5	-13,1		-6,1	-17,2	

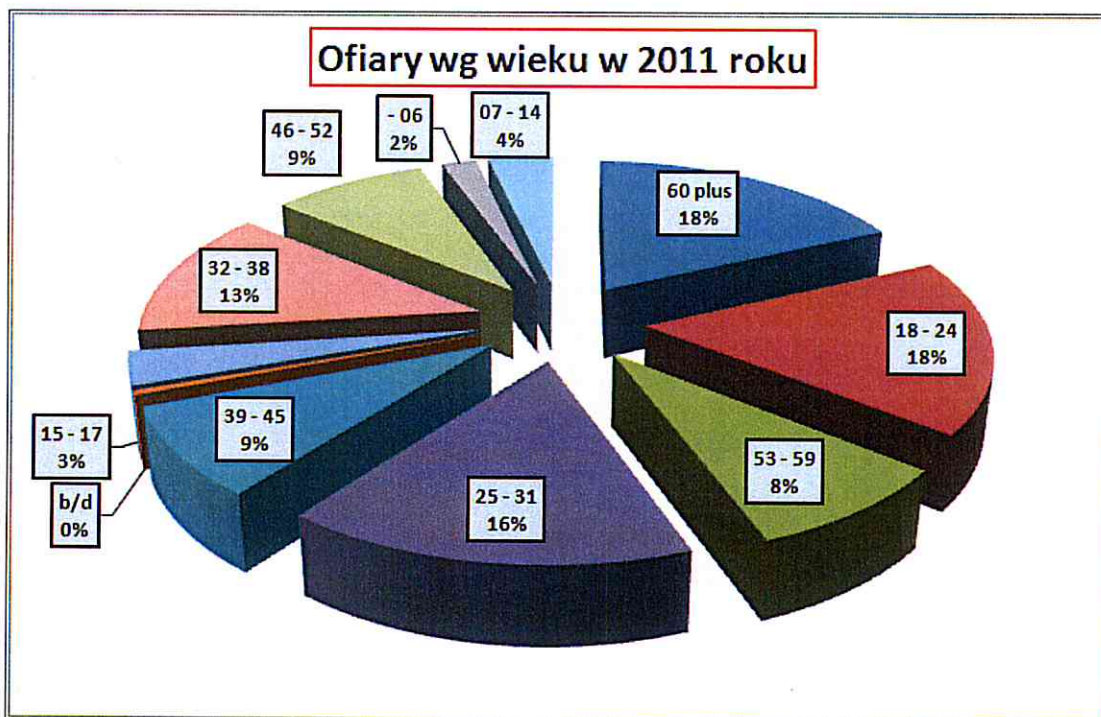
Tablica 16. Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych (kierujący i piesi).

W odniesieniu do kierujących pojazdami sytuacja przedstawia się odmiennie. Udział tej grupy uczestników ruchu drogowego w 2011 r. był większy od roku poprzedniego i wynosił 5,6 % (w 2010 r. 4,8 %). Podobnie liczba wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących zwiększyła się o 27,7 %.

Rok	Sprawcy nietrzeźwi – kierujący								
	Liczba wypadków		Udział nietrzeźwych sprawców (%)	Liczba kolizji		Udział nietrzeźwych sprawców (%)	Liczba zdarzeń		Udział nietrzeźwych sprawców (%)
	Ogółem	Spowodowanych przez nietrzeźwych		Ogółem	Spowodowanych przez nietrzeźwych		Ogółem	Spowodowanych przez nietrzeźwych	
2010	1356	65	4,8	7513	210	2,8	8869	275	3,1
2011	1488	83	5,6	7071	192	2,7	8559	275	3,2
Wzrost/spadek	9,7	27,7		-5,9	-8,6		-3,5	0,0	

Tablica 17. Nietrzeźwi kierujący sprawcy wypadków drogowych.

W 2011 r. osoby w wieku powyżej 60 lat najczęściej były ofiarami wypadków drogowych zaistniałych na terenie Łodzi (18 %).



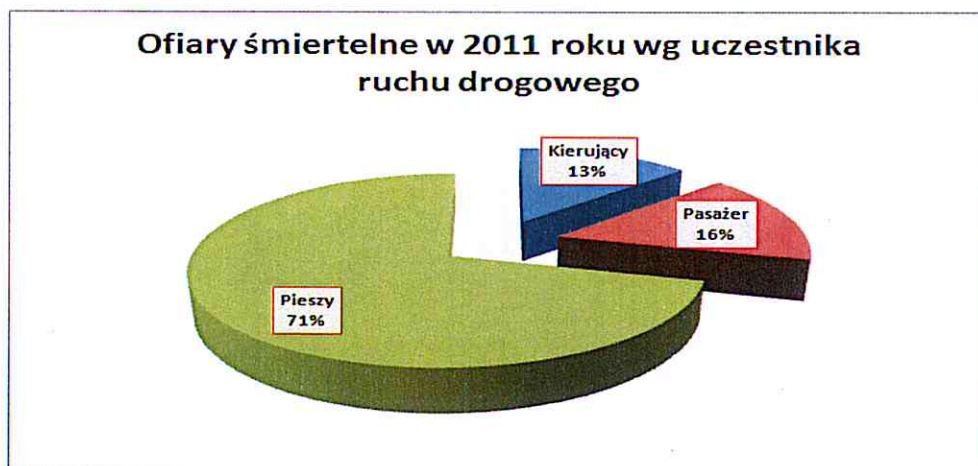
Rysunek 21. Ofiary wypadków drogowych wg wieku w 2011 r.

W 2011 r. najczęściej obrażenia w wypadkach drogowych odnosili użytkownicy samochodów osobowych – 51 %, piesi – 25,3 %, rowerzyści – 9,8 %, natomiast w odniesieniu do ofiar śmiertelnych zdecydowanie najwięcej zginęło pieszych (71,1 %), choć spowodowali 10 % tego typu zdarzeń.

Ofiary wg użytkownika drogi	Liczba zabitych		Liczba rannych		Liczba ofiar	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Piesi	24	27	554	538	578	565
Użytkownicy samochodów osobowych	24	9	1103	1130	1127	1139
Motorowerzyści	0	1	36	69	36	70
Użytkownicy motocykli	5	1	43	79	48	80
Rowerzyści	0	0	152	218	152	218
Użytkownicy autobusów	1	0	128	106	129	106
Użytkownicy ciągników	0	0	1	0	1	0
Użytkownicy innych pojazdów	0	0	4	3	4	3
Użytkownicy pojazdów uprzywilejowanych	0	0	6	1	6	1
Użytkownicy samochodów ciężarowych	1	0	22	22	23	22
Użytkownicy tramwajów	1	0	59	28	60	28
Ogółem	56	38	2108	2194	2164	2232

Tablica 18. Ofiary wypadków drogowych wg użytkownika drogi w 2011 r.

Jako uczestnicy ruchu drogowego to piesi stanowią największą grupę, która zginęła na łódzkich drogach (71 %). Kierujący, którzy najczęściej przyczynili się do wypadków drogowych stanowią tylko 13 % ofiar śmiertelnych.

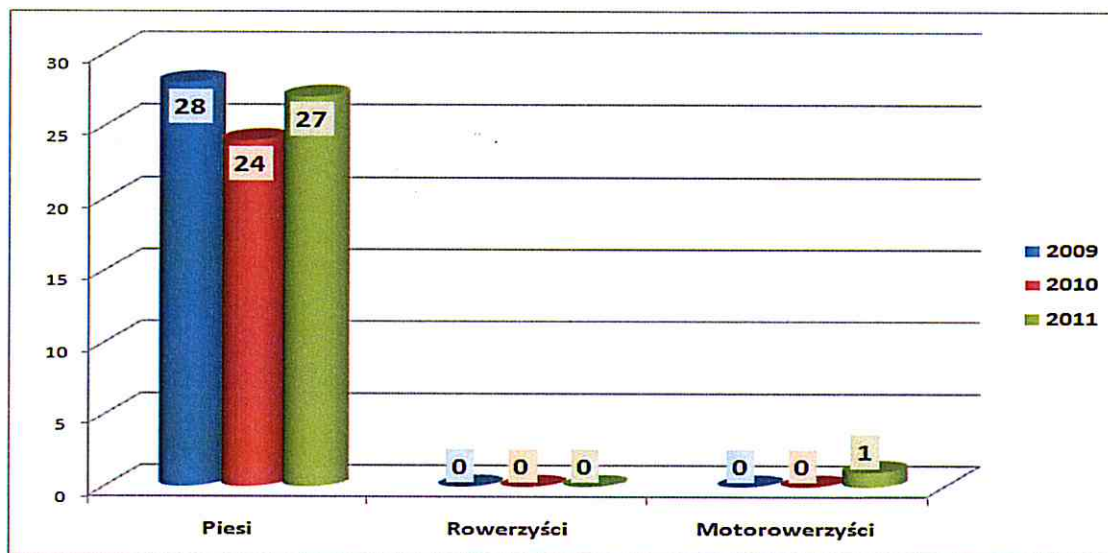


Rysunek 22. Ofiary śmiertelne wg uczestnika ruchu drogowego w 2011 r.

Uczestnik ruchu drogowego	Liczba zabitych		Liczba rannych		Liczba ofiar	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Kierujący	23	5	930	1048	953	1053
Pasażer	9	6	624	608	633	614
Pieszy	24	27	554	538	578	565
Ogółem	56	38	2108	2194	2164	2232

Tablica 19. Uczestnik ruchu drogowego wg użytkownika drogi w 2011 r.

Spośród „niechronionych” uczestników ruchu drogowego (piesi, rowerzyści, motorowerzyści) na terenie Łodzi w ostatnich 3 latach zginęli piesi z wyjątkiem 2011 r., kiedy ponadto zginął 1 motorowerzysta.



Rysunek 23. Niechronione ofiary śmiertelne ruchu drogowego w latach 2009 - 2011

W 2011 r. największe zagrożenie pod względem liczby wypadków drogowych stwierdzono na ul. Pabianickiej leżącej w ciągu drogi krajowej Nr 14 na terenie Łódź-Górna

(41). Poniższa tabela przedstawia ranking najbardziej zagrożonych ulic na terenie Łodzi w 2011 r. z ograniczeniem do granic miasta.

Lp.	Ulica	Droga	Dzielnica	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
1	Pabianicka	K14	Łódź-Górna	41	0	51	168
2	al. Kościuszki	P1171E	Łódź-Śródmieście	40	1	59	108
3	Rokicińska	W713	Łódź-Widzew	39	2	41	140
4	Lutomierska	P1103E	Łódź-Bałuty	38	0	44	88
5	Maratońska	P1110E	Łódź-Polesie	38	3	47	70
6	Zgierska	P1190E	Łódź-Bałuty	37	2	45	82
7	Kilińskiego	P1142E	Łódź-Śródmieście	33	0	39	107
8	al. Włókniarzy	K1	Łódź-Polesie	32	2	40	217
9	al. Włókniarzy	K1	Łódź-Bałuty	27	0	37	247
10	Aleksandrowska	K72	Łódź-Bałuty	26	1	29	108
11	Narutowicza	P1108E	Łódź-Śródmieście	25	0	29	95
12	al. Piłsudskiego	P1185E	Łódź-Śródmieście	23	1	32	125
13	al. Śmigłego-Rydza	K14	Łódź-Widzew	23	1	26	106
14	Zgierska	K1	Łódź-Bałuty	23	0	24	117
15	Dąbrowskiego	P1128E	Łódź-Górna	22	2	27	65
16	Pomorska	P1119E	Łódź-Śródmieście	22	0	25	55
17	Rzgowska	K1	Łódź-Górna	22	0	36	164
18	Strykowska	K14	Łódź-Bałuty	22	0	34	146

Tablica 20. Najbardziej zagrożone ulice na terenie Łodzi w 2011 r.

Z kolei najwięcej ofiar śmiertelnych odnotowano na ul. Maratońskiej leżącej w ciągu drogi powiatowej Nr P1110E na terenie dzielnicy Łódź - Polesie.

Lp.	Ulica	Droga	Dzielnica	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
1	Maratońska	P1110E	Łódź-Polesie	38	3	47	70
2	Rokicińska	W713	Łódź-Widzew	39	2	41	140
3	Zgierska	P1190E	Łódź-Bałuty	37	2	45	82
4	al. Włókniarzy	K1	Łódź-Polesie	32	2	40	217
5	Dąbrowskiego	P1128E	Łódź-Górna	22	2	27	65
6	Kolumny	P1130E	Łódź-Górna	14	2	23	66

Tablica 21. Ofiary śmiertelne na ulicach Łodzi w 2011 r.

Ranking najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań w Łodzi otwiera skrzyżowanie ulic: al. Kościuszki/al. Mickiewicza, gdzie w 2011 r. zaistniało 19 wypadków drogowych:

Lp.	Skrzyżowanie ulic	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje	Liczba zdarzeń
1	al. Kościuszki – al. Mickiewicza	19	0	28	29	48
2	al. Mickiewicza – Żeromskiego	15	0	26	30	45
3	Puszkina – Przybyszewskiego	15	0	21	17	32
4	al. Śmigłego-Rydza – Milionowa	10	1	13	24	34
5	Rokicińska – Puszkina	9	0	9	26	35
6	Zgierska – al. Gen. Sikorskiego	9	0	10	46	55
7	Kopeńskiego – Narutowicza	8	0	13	26	34
8	Wólczańska – al. Mickiewicza	8	0	8	24	32
9	al. Piłsudskiego – Piotrkowska	7	1	12	28	35
10	Dąbrowskiego – Tatrzańska	7	1	12	3	10
11	Zgierska – św. Teresy	7	1	14	8	15
12	Zielona – al. Kościuszki	7	0	8	15	22

Tablica 22. Najbardziej niebezpieczne skrzyżowania na terenie Łodzi w 2011 r.

Poniższa tabela przedstawia skrzyżowania w Łodzi, na których w 2011 r. zginęli uczestnicy ruchu drogowego:

Lp.	Skrzyżowanie ulic	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje	Liczba zdarzeń
1	al. Włókniarzy – Długosza	2	2	4	8	10
2	al. Śmigłego-Rydza – Milionowa	10	1	13	24	34
3	al. Piłsudskiego – Piotrkowska	7	1	12	28	35
4	Dąbrowskiego – Tatrzańska	7	1	12	3	10
5	Zgierska – św. Teresy	7	1	14	8	15
6	Maratońska – Wróblewskiego	5	1	5	13	18
7	6 Sierpnia – Gdańska	4	1	4	3	7
8	al. Jana Pawła II – Wróblewskiego	4	1	5	22	26
9	Aleksandrowska – Traktorowa	4	1	4	10	14
10	Kolumny – Brójecka	3	1	3	7	10
11	Tatrzańska – Rydła	3	1	4	0	3
12	Zachodnia – Próchnika	3	1	4	8	11
13	Inflancka – Marysińska	2	1	1	3	5
14	Kilińskiego – Przybyszewskiego	1	1	0	4	5
15	Maratońska – Przelajowa	1	1	0	0	1
16	Przybyszewskiego – Praska	1	1	0	0	1
17	Rojna – Cebertowicza	1	1	0	0	1
18	Rokicińska – al. Hetmańska	1	1	1	6	7

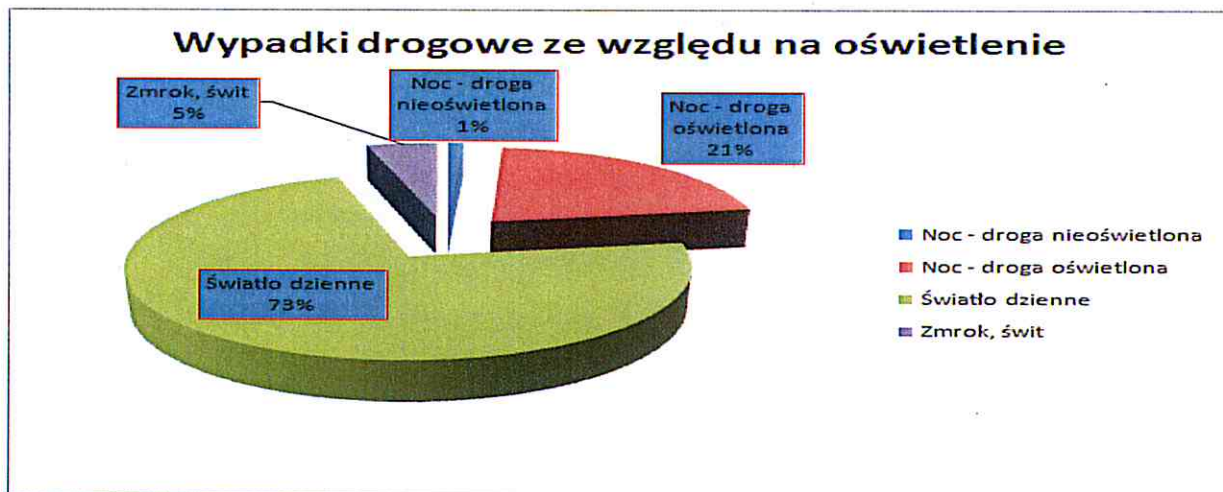
Tablica 23. Skrzyżowania, na których w 2011 r. zginęli uczestnicy ruchu drogowego.

Najwięcej zdarzeń drogowych (wypadków, kolizji) odnotowano na skrzyżowaniu ulic: Paderewskiego/Pabianicka – 117 (Rondo Lotników Lwowskich). Na uwagę zasługuje fakt, że na 10 najbardziej zagrożonych skrzyżowań 7 stanowią miejsca leżące w ciągu dróg krajowych.

Lp.	Skrzyżowanie ulic	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje	Liczba zdarzeń
1	Paderewskiego- Pabianicka	5	0	6	112	117
2	Strykowska – Wojska Polskiego	5	0	7	60	65
3	Zgierska – al. Gen. Sikorskiego	9	0	10	46	55
4	al. Włókniarzy – al. Bandurskiego	6	0	9	46	52
5	al. Kościuszki – al. Mickiewicza	19	0	28	29	48
6	al. Ofiar Terroryzmu 11 Września – Tomaszowska	4	0	4	44	48
7	al. Włókniarzy – Lutomska	4	0	5	44	48
8	al. Włókniarzy – Limanowskiego	3	0	4	45	48
9	al. Śmigłego-Rydza – al. Piłsudskiego	1	0	1	46	47
10	al. Mickiewicza – Żeromskiego	15	0	26	30	45

Tablica 24. Zdarzenia drogowe na skrzyżowaniach w Łodzi w 2011 r.

W 2011 r. zdecydowanie najwięcej wypadków drogowych (73%) zaistniało w dzień, w nocy na drodze oświetlonej (21%). W bardziej ekstremalnych warunkach, tj. w nocy na drodze nieoświetlonej oraz na styku dnia i nocy liczba wypadków drogowych była niewielka.

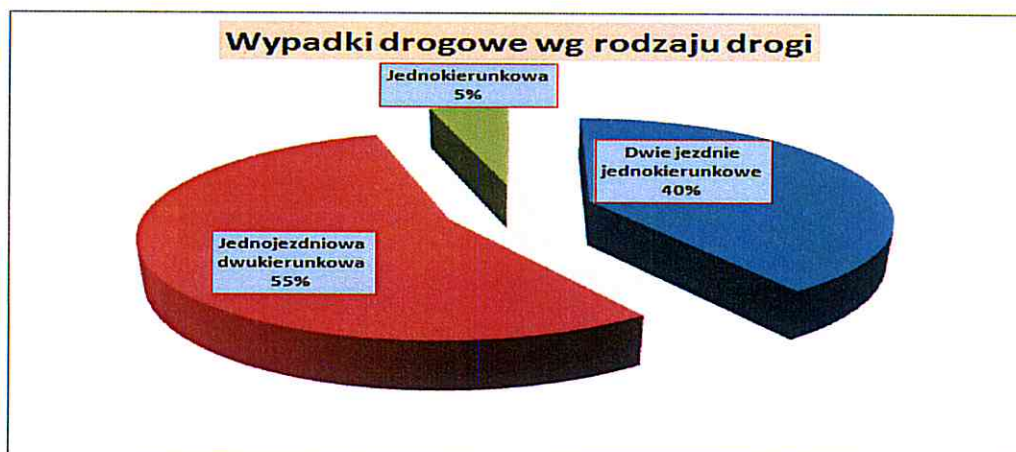


Rysunek 24. Wypadki drogowe a oświetlenie w 2011 r.

Oświetlenie	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
Noc – droga nieoświetlona	19	0	21	45
Noc – droga oświetlona	390	19	475	1328
światło dzienne	1327	17	1594	5952
Zmrok, świt	87	2	104	341
Ogółem	1823	38	2194	7666

Tablica 25. Zdarzenia drogowe a oświetlenie drogi w 2011 r.

Według danych statystycznych najbezpieczniejsze na terenie Łodzi były drogi jednokierunkowe, na których odnotowano najmniej zdarzeń drogowych oraz nie stwierdzono wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Największe zagrożenie występowało na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych (55% wypadków drogowych, 60,5% ofiar śmiertelnych).



Rysunek 25. Wypadki drogowe wg rodzaju drogi w 2011 r.

Rodzaj drogi	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
Dwie jezdnie jednokierunkowe	732	15	910	3527
Jednojezdniowa dwukierunkowa	1000	23	1175	3747
Jednokierunkowa	91	0	109	391
Ogółem	1823	38	2194	7665

Tablica 26. Zdarzenia drogowe wg rodzaju drogi w 2011 r.

Najczęstszą okolicznością spowodowania wypadku drogowego było zderzenie boczne pojazdów (41,9%), natomiast największa śmiertelność występowała w przypadku najechania na pieszego (68,4%).



Rysunek 26. Wypadki drogowe wg rodzaju zdarzenia w 2011 r.

Szczegółowe informacje zawiera tabela:

Rodzaj zdarzenia	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
Zderzenie pojazdów boczne	763	6	1017	3770
Najeżdżanie na pieszego	520	26	521	84
Zderzenie pojazdów tylne	244	0	299	2398
Inne	113	3	140	206
Najeżdżanie na słup, znak	62	2	74	212
Wywrócenie się pojazdu	39	0	45	23
Zderzenie pojazdów czołowe	29	0	40	51
Najeżdżanie na drzewo	23	1	24	36
Najeżdżanie na pojazd unieruchomiony	12	0	14	618
Wypadek z pasażerem	6	0	6	0
Najeżdżanie na barierę ochronną	4	0	4	34
Najeżdżanie na zwierzę	4	0	5	69
Najeżdżanie na dziurę, wybój, garb	3	0	3	154
Najeżdżanie na zaporę kolejową	1	0	2	11
Ogółem	1823	38	2194	7666

Tablica 27. Zdarzenia drogowe wg rodzaju zdarzenia w 2011 r.

VI. Diagnoza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie podległym Komendzie Miejskiej Policji w Łodzi w latach 2009-2012.

W celu zdiagnozowania sytuacji drogowej na łódzki ulicach dokonano szczegółowych analiz z podziałem na użytkowników drogi.

1. Diagnoza z podziałem na poszczególnych uczestników ruchu drogowego.

	Liczba zdarzeń			Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych			Liczba kolizji		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Kierujący	9072	9943	9501	1939	1718	1823	40	56	38	2426	2108	2192	7133	8225	7678
Pasażer	560	483	486	557	474	478	10	22	7	993	823	788	3	9	8
Pieszy	748	659	667	662	564	555	28	24	27	668	569	567	86	95	112

Tablica 28. Zdarzenia drogowe wg użytkowników 2009 – 2011.

Z przedstawionej tabeli jednoznacznie wynika, że do najbardziej niebezpiecznej grupy użytkowników dróg należą kierujący. Ta grupa uczestników ruchu generuje największą liczbę zdarzeń drogowych – na poziomie 87 %. Podobna sytuacja występuje w kategorii ofiar wypadków drogowych. Natomiast mniej drastyczne różnice są w poszczególnych kategoriach zdarzeń i tak np. w kategorii wypadków stosunek ten kształtuje się w okolicach 60 %.

2. Diagnoza stanu bezpieczeństwa po kątem sprawców zdarzeń drogowych.

Ogólne przyczyny zdarzeń drogowych	Wypadki				Zabici				Ranni				Kolizje			
	2009	2010	2011	wzrost/ spadek	2009	2010	2011	wzrost/ spadek	2009	2010	2011	wzrost/ spadek	2009	2010	2011	wzrost/ spadek
współwina uczestników ruchu	9	9	15	66,67	0	1	1	0,00	13	10	20	100,00	53	70	29	-58,57
z innych przyczyn	218	175	143	-18,29	11	11	6	-45,45	251	200	150	-25,00	510	732	574	-21,58
z winy kierującego	1500	1348	1476	9,50	21	33	24	-27,27	1950	1720	1838	6,86	6537	7376	7024	-4,77
z winy pieszego	212	186	189	1,61	8	11	7	-36,36	212	178	186	4,49	36	49	39	-20,41
Ogółem	1939	1718	1823	6,11	40	56	38	-32,14	2426	2108	2194	4,08	7136	8227	7666	-6,82

Tablica 29. Sprawcy zdarzeń drogowych wg użytkowników w latach 2009 – 2011.

Ponad 3/4 wszystkich wypadków spowodowali kierujący pojazdami, których nieprawidłowe zachowanie skutkowało obrażeniami ciała u 1838 osób oraz śmiercią 24 osób.

3. Przyczyny zdarzeń drogowych spowodowanych przez kierujących.

Ogólne przyczyny zdarzeń drogowych z winy kierującego	Wypadki				Zabici				Ranni				Kolizje			
	2009	2010	2011	wzrost/ spadek	2009	2010	2011	wzrost/ spadek	2009	2010	2011	wzrost/ spadek	2009	2010	2011	wzrost/ spadek
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	609	523	556	5,7	4	6	2	-66,67	845	739	722	-2,3	2501	2580	1997	-22,6
Niedostosowanie prędkości do warunków jazdy	337	322	344	6,8	5	15	6	-60,00	475	404	423	4,7	1815	2072	2023	-2,4
Niezachowanie odległości między pojazdami	46	42	46	9,5	0	0	0	X	61	49	54	10,2	765	668	594	-11,1
Nieprawidłowe przejeżdżanie przez przejścia dla pieszych	291	255	241	-5,5	10	4	9	125,00	289	267	245	-8,2	16	18	33	83,3

Wjazd przy czerwonym świetle	61	58	71	22,4	0	3	2	-33,33	96	79	114	44,3	163	143	130	-9,1
Pozostale	156	145	218	50,3	2	5	5	0,00	184	182	280	53,8	1277	1895	2247	18,6
Ogółem	1500	1348	1476	9,5	21	33	24	-27,3	1950	1720	1838	6,9	6537	7376	7024	-4,8

Tablica 30. Zdarzenia drogowe spowodowane przez kierujących w latach 2009 – 2011.

Nie zmieniają się główne przyczyny błędów popełnianych przez kierujących pojazdami. W dalszym ciągu są to:

- nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych.

Wyżej wymienione przyczyny generują łącznie 77 % spośród wszystkich wypadków zainicjowanych przez kierujących oraz 70 % ofiar śmiertelnych. Należy jednak zwrócić uwagę, że w 2011 r. liczba wypadków spowodowana przez nieudzielanie pierwszeństwa oraz niedostosowanie prędkości była większa niż w 2010 r. Zdecydowanie największy wpływ na liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych ma nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych.

4. Przyczyny zdarzeń drogowych spowodowanych przez pieszych.

Niepokojąco wzrosła liczba wypadków drogowych z powodu:

- nieostrożnego wejścia na jezdnię przed jadącym pojazdem,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle.

Należy nadal dążyć do ograniczenia liczby wypadków drogowych powodowanych przez pieszych.

5. Główne przyczyny zdarzeń drogowych powodowanych przez rowerzystów.

	Liczba zdarzeń			Liczba wypadków			Liczba zabitych			Liczba rannych			Liczba kolizji		
	Lata			Lata			Lata			Lata			Lata		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Razem	75	79	108	42	41	61	0	0	0	44	43	67	33	38	47
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	7	6	21	2	3	12	0	0	0	2	3	12	5	3	9
Nieprawidłowe omijanie	8	13	10	2	1	1	0	0	0	2	1	1	6	12	9
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejścia dla pieszych	14	3	11	11	3	9	0	0	0	11	4	10	3	0	2
Nieprawidłowe skręcanie	0	4	1	0	2	1	0	0	0	0	3	1	0	2	0
Nieprawidłowe wymijanie	1	2	3	1	1	3	0	0	0	1	1	4	0	1	0
Nieprawidłowe wyprzedzanie	1	2	3	0	1	3	0	0	0	0	1	5	1	1	0
Nieprawidłowe zawracanie	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	1	0	5	0	0	2	0	0	0	0	0	2	1	0	3
Nieprzestrzeganie innych sygnałów	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	2	0	2	2	0	2	0	0	0	2	1	2	0	0	0
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	31	34	39	17	21	23	0	0	0	19	21	24	14	13	16
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	3	6	3	1	3	0	0	0	0	1	3	0	2	3	3
Wjazd przy czerwonym świetle	7	7	6	6	5	3	0	0	0	6	5	3	1	2	3

Tablica 31. Główne zdarzenia drogowe spowodowane przez rowerzystów w latach 2009 – 2011.

Zestawienie to potwierdza, że niezmiennie do najczęstszych „grzechów” rowerzystów należą:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu,
- przejeżdżanie przejść dla pieszych,
- nieprawidłowe omijanie.

6. Główne przyczyny zdarzeń drogowych powodowanych przez pieszych.

Do głównych przyczyn zdarzeń powodowanych przez pieszych od lat należy zaliczyć:

- wejście na jezdnię przy czerwonym świetlnym,
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym,
- nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem.

7. Diagnoza zdarzeń drogowych ze względu na wiek sprawców w latach 2009-2011.

Rok	Wiek sprawcy	Liczba zdarzeń	Liczba wypadków	Procent wypadków	Liczba zabitych	Procent zabitych	Liczba rannych	Procent rannych	Liczba kolizji	Procent kolizji
2009	7 - 14	9	3	0%	0	0%	3	0%	6	0%
	15 - 17	19	3	0%	0	0%	6	0%	16	0%
	18 - 24	1399	277	18%	4	19%	406	21%	1122	17%
	25 - 39	2889	554	37%	8	38%	728	37%	2335	36%
	40 - 59	2424	399	27%	5	24%	499	26%	2025	31%
	60 plus	763	152	10%	2	10%	184	9%	611	9%
	b/d	534	112	7%	2	10%	124	6%	422	6%
2010	do 6	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	7 - 14	13	9	1%	0	0%	9	1%	4	0%
	15 - 17	28	9	1%	0	0%	9	1%	19	0%
	18 - 24	1430	237	18%	12	36%	319	19%	1193	16%
	25 - 39	3219	499	37%	16	48%	633	37%	2720	37%
	40 - 59	2732	385	29%	4	12%	501	29%	2347	32%
	60 plus	852	135	10%	1	3%	166	10%	717	10%
	b/d	449	74	5%	0	0%	83	5%	375	5%
2011	do 6	3	0	0%	0	0%	0	0%	3	0%
	7 - 14	13	8	1%	0	0%	8	0%	5	0%
	15 - 17	38	13	1%	1	4%	16	1%	25	0%
	18 - 24	1247	270	18%	6	25%	358	19%	977	14%
	25 - 39	3008	502	34%	8	33%	609	33%	2506	36%
	40 - 59	2630	416	28%	7	29%	534	29%	2214	32%
	60 plus	974	177	12%	1	4%	214	12%	797	11%
	b/d	587	90	6%	1	4%	99	5%	497	7%

Tablica 32. Zdarzenia drogowe ze względu na wiek sprawców w latach 2009 – 2011.

Głównymi sprawcami wypadków drogowych są osoby w wieku 25-39 lat, które zdecydowanie dominują w grupie ofiar tych zdarzeń. Natomiast faktem jest, że w tej grupie wiekowej liczba osób zabitych spadła w porównaniu do 2010 r. Kolejną znaczącą grupę stanowią osoby w wieku 40-59 lat. Pomimo większej ilości spowodowanych wypadków liczba śmiertelnych ofiar jest mniejsza.

Cieszy fakt, że 2011 r. był rokiem, w którym odnotowano spadek ilości wypadków drogowych spowodowanych przez dzieci i młodzież w wieku od 7 do 17 roku życia.

8. Ofiary zdarzeń drogowych wśród użytkowników dróg.

Największą grupę wśród ofiar wypadków drogowych w 2011 r. stanowili użytkownicy samochodów osobowych – 51 %, kolejną byli piesi – 25 %. W porównaniu do 2010 r. w pierwszym przypadku odnotowano wzrost o 1 %, a w drugim spadek o 2 %.

Wśród ofiar śmiertelnych najbardziej zagrożeni okazali się piesi – 71 %, użytkownicy samochodów osobowych – 24 %, w dalszej kolejności motorowerzyści – 3 %.

Nie można też zapomnieć o „niechronionych” uczestnikach ruchu drogowego, którzy łącznie stanowią ponad 74 % wszystkich ofiar śmiertelnych.

Dokładne dane przedstawia poniższa tabela:

Kategoria użytkowników dróg	Liczba ofiar			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	Lata			Lata			Lata		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Ogółem	2164	2466	2230	56	40	38	2108	2426	2192
Motorowerzyści	36	39	70	0	0	1	36	39	69
Piesi	578	675	566	24	28	27	554	647	539
Rowerzyści	152	164	218	0	0	0	152	164	218
Użytkownicy autobusów	129	144	106	1	0	0	128	144	106
Użytkownicy ciągników	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Użytkownicy innych pojazdów	4	5	3	0	0	0	4	5	3
Użytkownicy motocykli	48	67	80	5	1	1	43	66	79
Użytkownicy pojazdów uprzywilejowanych	6	2	1	0	0	0	6	2	1
Użytkownicy samochodów ciężarowych	23	30	22	1	1	0	22	29	22
Użytkownicy samochodów osobowych	1127	1303	1136	24	10	9	1103	1293	1127
Użytkownicy tramwajów	60	37	28	1	0	0	59	37	28

Tablica 33. Ofiary zdarzeń drogowych w latach 2009 – 2011.

Z powyższych zestawień można wnioskować, że bardzo niepokojąca sytuacja wystąpiła w kategorii rowerzystów i motorowerzystów. W latach 2009 i 2010 liczby w tych kategoriach utrzymywały się na zbliżonych poziomach, natomiast w 2011 r. nastąpił ich duży wzrost. Takiego stanu rzeczy można upatrywać zarówno w zmianie obowiązujących przepisów ruchu drogowego jak i we wzroście udziału tej grupy użytkowników dróg w codziennym ruchu kołowym. Niewątpliwie dane te świadczą, że problem ten wymaga pilnych interwencji i to nie tylko na poziomie inżynierii ruchu, ale również edukacji i profilaktyki, która będzie skierowana do wszystkich mieszkańców miasta.

Wiek ofiary	Liczba ofiar			Liczba zabitych			Liczba rannych		
	Lata			Lata			Lata		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
ogółem	2466	2164	2230	40	56	38	2426	2108	2192
0-6	41	45	43	0	0	0	41	45	43
7 - 14	109	115	82	0	1	0	109	114	82
15 - 17	85	83	75	0	2	1	85	81	74
18 - 24	475	359	393	5	16	9	470	343	384
25 - 39	750	642	671	8	15	3	742	627	668
40 - 59	613	554	558	12	9	7	601	545	551
60 plus	393	366	401	15	13	16	378	353	385

Tablica 34. Ofiary zdarzeń drogowych z podziałem na wiek w latach 2009 – 2011.

Najbardziej zagrożoną grupą wiekową wśród uczestników ruchu drogowego jest grupa w przedziale 25-39 lat. Dobrym zwiastunem jest znaczny spadek wśród młodych uczestników ruchu drogowego. Natomiast wśród ofiar śmiertelnych w dalszym ciągu odnotowujemy duży odsetek uczestników powyżej 60 roku życia. Najczęściej są to piesi, którzy nie zawsze przestrzegają przepisów ruchu drogowego i nie zdają sobie sprawy, że ich zachowanie na drodze jest niebezpieczne.

9. Diagnoza czasu występowania wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi.

Okresem doby, w którym odnotowano największą liczbę wypadków z ofiarami śmiertelnymi jest czas pomiędzy godzinami 14:00 a 22:00. W tym przedziale zaistniało 16 takich wypadków, co stanowi 42 % całości. Kolejne pory dnia to godziny pomiędzy 06:00 - 14:00 oraz 22:00 – 06:00, w których odnotowano w sumie 22 wypadki (58 %). Łącznie 42 % wypadków z ofiarami śmiertelnymi zaistniało pomiędzy godzinami 14:00 a 22:00, co czyni tę porę dnia najbardziej zagrożoną. Dokładne dane zawierają kolejne tabele.

2009	Wiek ofiary	Liczba zabitych	Procent zabitych	2010	Wiek ofiary	Liczba zabitych	Procent zabitych	2011	Wiek ofiary	Liczba zabitych	Procent zabitych
	Ogółem	40	100%		Ogółem	56	100%		Ogółem	38	100%
	06-14	20	50%		06-14	16	29%		06-14	11	29%
	14-22	14	35%		14-22	23	41%		14-22	16	42%
	22-06	6	15%		22-06	17	30%		22-06	11	29%

Tablica 35. Ofiary zdarzeń drogowych z podziałem na godziny występowania w latach 2009 – 2011.

Przyczyna	Liczba Zabitych			Procent zabitych		
	Lata			Lata		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Ogółem	40	56	38	100%	100%	100%
Inne	0	3	3	0%	5%	8%
Najechnanie na barierę ochronną	0	0	0	0%	0%	0%
Najechnanie na drzewo	2	3	1	5%	5%	3%
Najechnanie na dziurę, wybój, garb	0	0	0	0%	0%	0%
Najechnanie na pieszego	28	24	26	70%	43%	68%
Najechnanie na pojazd unieruchomiony	0	0	0	0%	0%	0%
Najechnanie na słup, znak	5	9	2	13%	16%	5%
Najechnanie na zaporę kolejową	0	0	0	0%	0%	0%
Najechnanie na zwierzę	0	0	0	0%	0%	0%

Wypadek z pasażerem	0	0	0	0%	0%	0%
Wywrócenie się pojazdu	0	0	0	0%	0%	0%
Zderzenie pojazdów boczne	4	15	6	10%	27%	16%
Zderzenie pojazdów czołowe	0	2	0	0%	4%	0%
Zderzenie pojazdów tylne	1	0	0	3%	0%	0%

Tablica 36. Procentowy udział zabitych w zdarzeniach drogowych w latach 2009 – 2011.

Najczęściej powodem wypadku, w którym notowano ofiary śmiertelne było:

- najechanie na pieszego – 68 % spośród wszystkich przypadków,
- zderzenie pojazdów boczne – 16 %.

Analizując wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym za 2011 r. można wyciągnąć następujące wnioski:

- do największej liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym doszło w obszarze osób niechronionych,
- brak powtarzalności miejsca, tzn. każdy wypadek wydarzył się w innym miejscu.

10. Najbardziej zagrożone miejsca w latach 2009 – 2012

2009	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
Rokicińska – Puskina	19	0	25	27
Kopcińskiego – Narutowicza	14	2	21	36
Przybyszewskiego – Puskina	14	0	21	14
al Kościuszki – al Mickiewicza	11	0	11	10
al Piłsudskiego – Sienkiewicza	10	0	14	32
Zachodnia – Próchnika	9	0	11	7
al Kościuszki – Zamenhofa	8	0	10	8
al Piłsudskiego – Niciarniana	8	0	8	13
al Mickiewicza – al Kościuszki	7	0	12	19
al Włókniarzy – Drewnowska	7	0	14	31
Dąbrowskiego – Lodowa	7	0	8	9
Maratońska – Wróblewskiego	7	0	8	11
al Politechniki – Wróblewskiego	6	2	6	10
al Śmigłego Rydza – Przybyszewskiego	6	0	10	23
Pabianicka – Rudzka	6	0	8	12
al Piłsudskiego – Kilińskiego	5	0	5	15
al Włókniarzy – al Mickiewicza	5	0	6	11
al Włókniarzy – Limanowskiego	5	0	9	53
Broniewskiego – Kilińskiego	5	0	5	39
Kilińskiego – Jaracza	5	0	5	17

Tablica 37. Najbardziej zagrożone miejsca w 2009 r.

2010	Liczba Wypadków	Liczba Zabitych	Liczba Rannych	Liczba Kolizji
al Kościuszki – al Mickiewicza	12	0	13	10
Przybyszewskiego – Puszkina	11	0	15	15
Rokicińska – Puszkina	11	0	14	37
al Mickiewicza – al Kościuszki	10	1	23	17
Zachodnia – Próchnika	9	0	12	7
al Śmigłego Rydza – Milionowa	7	0	9	17
Kopcińskiego – Narutowicza	7	0	10	28
Rzgowska – Dachowa	7	0	8	9
al Włókniarzy – Drewnowska	6	0	7	22
Dąbrowskiego – Lodowa	6	0	8	11
Maratońska – Wróblewskiego	6	1	5	13
al Śmigłego Rydza – Przybyszewskiego	5	0	5	28
Aleksandrowska – Traktorowa	5	0	7	19
Uniwersytecka – Jaracza	5	0	12	11
Żeromskiego – al Mickiewicza	5	0	7	14
al Mickiewicza – Wólczańska	4	0	6	22
al Palki – Pankiewicza	4	0	4	20
Aleksandrowska – Kaczeńcowa	4	0	5	17
Przybyszewskiego – Tatrzańska	4	0	4	17
Rokicińska – Wałowa	4	0	5	19

Tablica 38. Najbardziej zagrożone miejsca w 2010 r.

2011	Liczba Wypadków	Liczba Zabitych	Liczba Rannych	Liczba Kolizji
al Kościuszki – al Mickiewicza	19	0	28	29
al Mickiewicza – Żeromskiego	15	0	26	30
Puszkina – Przybyszewskiego	15	0	21	17
al Śmigłego Rydza – Milionowa	10	1	13	23
Rokicińska – Puszkina	9	0	9	26
Zgierska – al Gen Sikorskiego	9	0	10	46
Kopcińskiego – Narutowicza	8	0	13	26
Wólczańska – al Mickiewicza	8	0	8	24
al Piłsudskiego – Piotrkowska	7	1	12	28
Zielona – al Kościuszki	7	0	8	15
al Piłsudskiego – Sienkiewicza	6	0	7	23
al Włókniarzy – al Bandurskiego	6	0	9	46
Andrzeja Struga – al Kościuszki	6	0	8	17
Dąbrowskiego – Lodowa	6	0	9	11
Kilińskiego – al Piłsudskiego	6	0	10	17
Tatrzańska – Przybyszewskiego	6	0	7	17
al Wyszyńskiego – al Bandurskiego	5	0	5	15
Aleksandrowska – Kaczeńcowa	5	0	5	18
Lutomierska – Zachodnia	5	0	5	21
Maratońska – Wróblewskiego	5	1	5	13

Tablica 39. Najbardziej zagrożone miejsca w 2011 r.

Ranking wypadków drogowych							
Lp.	Ulica	Droga	Dzielnica	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
1	al. Włókniarzy	K1	Łódź-Polesie	31	1	31	19
2	al. Włókniarzy	K1	Łódź-Bałuty	19	0	23	8
3	Pabianicka	K14	Łódź-Górna	19	0	25	8
4	Aleksandrowska	K72	Łódź-Bałuty	15	0	20	5
5	Dąbrowskiego	P1128E	Łódź-Górna	15	1	16	3
6	Pomorska	P1119E	Łódź-Śródmieście	15	0	16	3
7	Rokicińska	W713	Łódź-Widzew	15	2	14	5
Ranking wypadków ze skutkiem śmiertelnym							
Lp.	Ulica	Droga	Dzielnica	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
1	Brzezińska	K72	Łódź-Widzew	9	2	8	3
2	Lutomierska	P1103E	Łódź-Bałuty	13	2	15	1
3	Rokicińska	W713	Łódź-Widzew	15	2	14	5
Ranking wypadków drogowych (wypadków i kolizji)							
Lp.	Ulica	Droga	Dzielnica	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
1	al. Włókniarzy	K1	Łódź-Bałuty	30	0	36	16
2	al. Włókniarzy	K1	Łódź-Polesie	31	1	31	19
3	Aleksandrowska	K72	Łódź-Bałuty	13	0	14	7
4	Pabianicka	K14	Łódź-Górna	27	1	34	16
5	Paderewskiego	K1	Łódź-Górna	9	0	10	9
6	Rzgowska	K1	Łódź-Górna	9	0	11	7
7	Strykowska	K14	Łódź-Bałuty	11	1	11	8

Tablica 40. Najbardziej zagrożone ulice w 2012 r.

Ranking wypadków drogowych						
Lp.	Skrzyżowanie ulic	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje	Liczba zdarzeń
1	al. Kościuszki – al. Mickiewicza	19	0	28	29	48
2	al. Mickiewicza – Żeromskiego	15	0	26	30	45
3	Puszkina – Przybyszewskiego	15	0	21	17	32
4	al. Śmigłego-Rydza – Milionowa	10	1	13	24	34
5	Rokicińska – Puszkina	9	0	9	26	35
6	Zgierska – al. Gen. Sikorskiego	9	0	10	46	55
7	Kopcińskiego – Narutowicza	8	0	13	26	34
8	Wólczańska – al. Mickiewicza	8	0	8	24	32
9	al. Piłsudskiego – Piotrkowska	7	1	12	28	35
10	Dąbrowskiego – Tatrzańska	7	1	12	3	10
11	Zgierska – św. Teresy	7	1	14	8	15
12	Zielona – al. Kościuszki	7	0	8	15	22
Ranking wypadków ze skutkiem śmiertelnym						
Lp.	Skrzyżowanie ulic	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje	Liczba zdarzeń
1	al. Włókniarzy – Długosza	2	2	4	8	10
Ranking zdarzeń drogowych						
Lp.	Skrzyżowanie ulic	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje	Liczba zdarzeń
1	Paderewskiego – Pabianicka	5	0	6	112	117
2	Strykowska – Wojska Polskiego	5	0	7	60	65
3	Zgierska – al. Gen. Sikorskiego	9	0	10	46	55
4	al. Włókniarzy – al. Bandurskiego	6	0	9	46	52
5	al. Kościuszki – al. Mickiewicza	19	0	28	29	48
6	al. Ofiar Terroryzmu 11 Września – Tomaszowska	4	0	4	44	48
7	al. Włókniarzy – Lutomierska	4	0	5	44	48
8	al. Włókniarzy – Limanowskiego	3	0	4	45	48
9	al. Śmigłego-Rydza – al. Piłsudskiego	1	0	1	46	47
10	al. Mickiewicza – Żeromskiego	15	0	26	30	45

Tablica 41. Najbardziej zagrożone skrzyżowania w 2012 r.

VII. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2012 r. na terenie miasta Łodzi.

Procentowy udział wypadków drogowych na terenie Łodzi w 2012 r. przedstawia się następująco:

- Łódź – Widzew 14%
- Łódź – Bałuty 27%
- Łódź – Śródmieście 18%
- Łódź – Polesie 20%
- Łódź – Górna 21%

Dzielnica	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
Łódź – Bałuty	454	9	539	1967
Łódź – Górna	354	7	423	1686
Łódź – Polesie	328	4	392	1397
Łódź – Śródmieście	300	3	372	1287
Łódź – Widzew	231	10	284	1100
Ogółem	1667	33	2010	7437

Tablica 42. Zdarzenia drogowe w 2012 r.

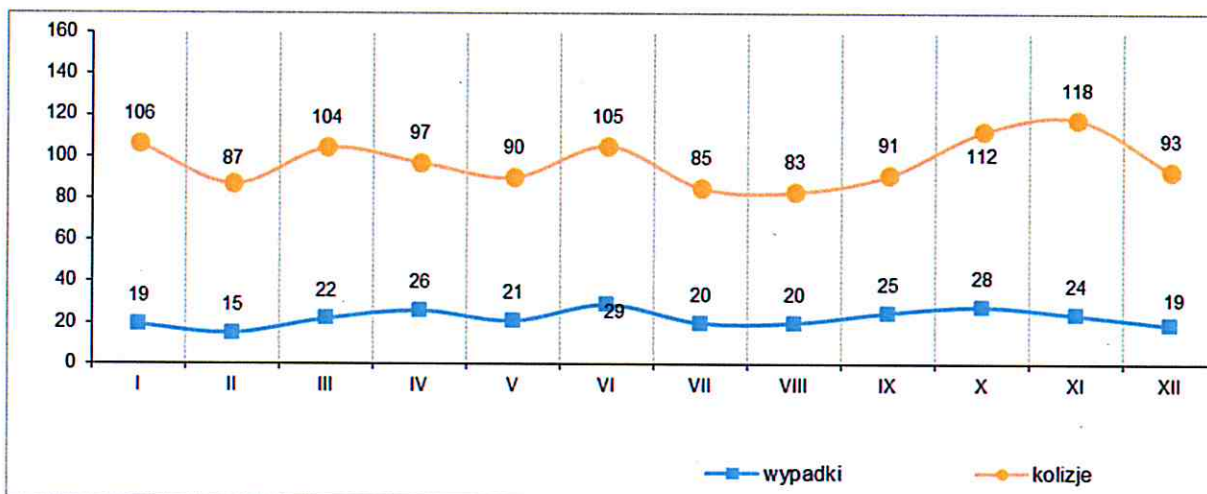
1. Diagnoza stanu bezpieczeństwa – komunikacja miejska MPK - Łódź w latach 2009 – 2011.

Liczba zdarzeń drogowych (kolizja, wypadek) z udziałem pojazdów MPK - Łódź Sp. z o.o. w latach 2009 – 2011.

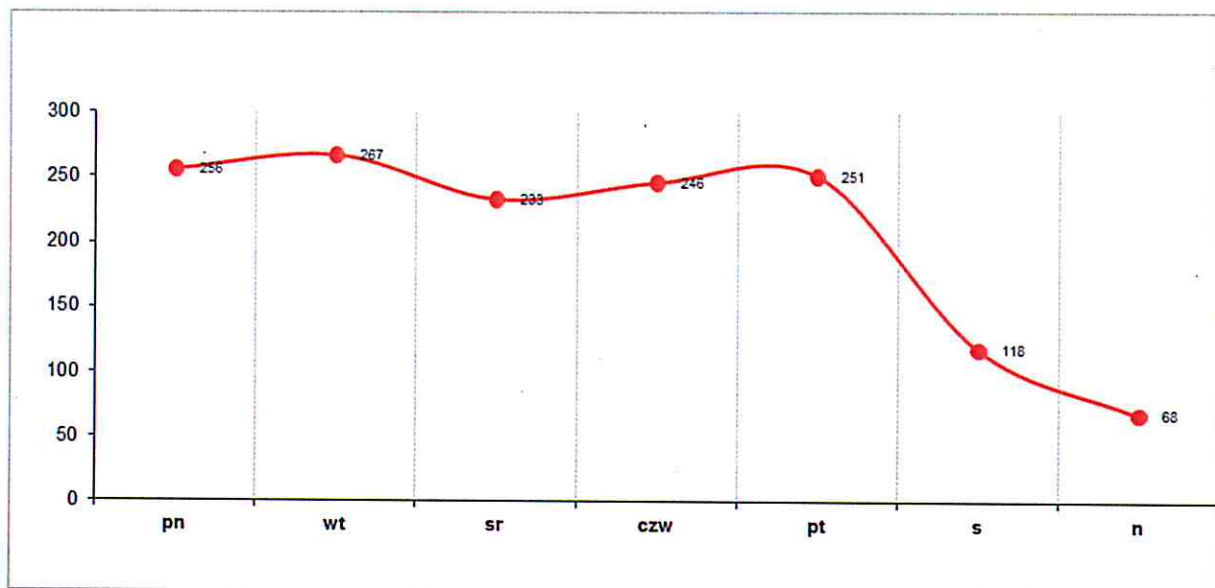
	2009			2010			2011		
	tramwaj	autobus	razem	tramwaj	autobus	razem	tramwaj	autobus	razem
wypadek	130	138	268	99	119	218	94	125	219
kolizja	654	517	1171	579	603	1182	580	397	977
razem	784	655	1439	678	722	1400	674	522	1196

Tablica 43. Zdarzenia drogowe MPK w latach 2009 – 2011.

ROK 2009



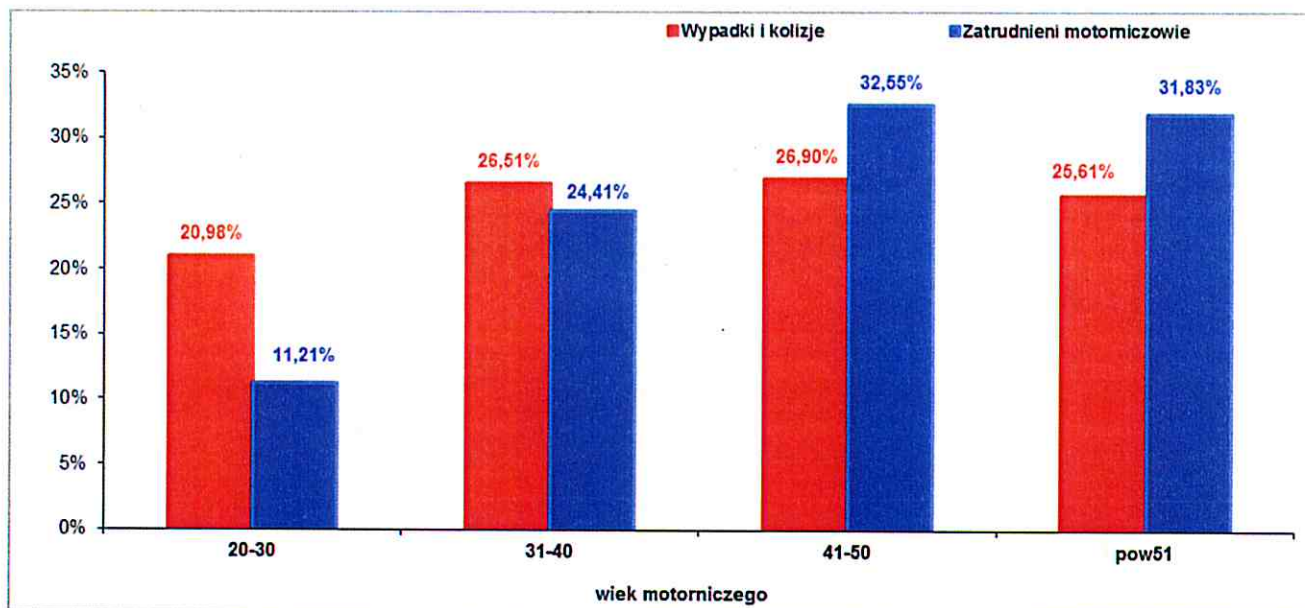
Rysunek 27. Liczba kolizji, wypadków i wykojeń z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej w 2009 r. wg miesięcy.



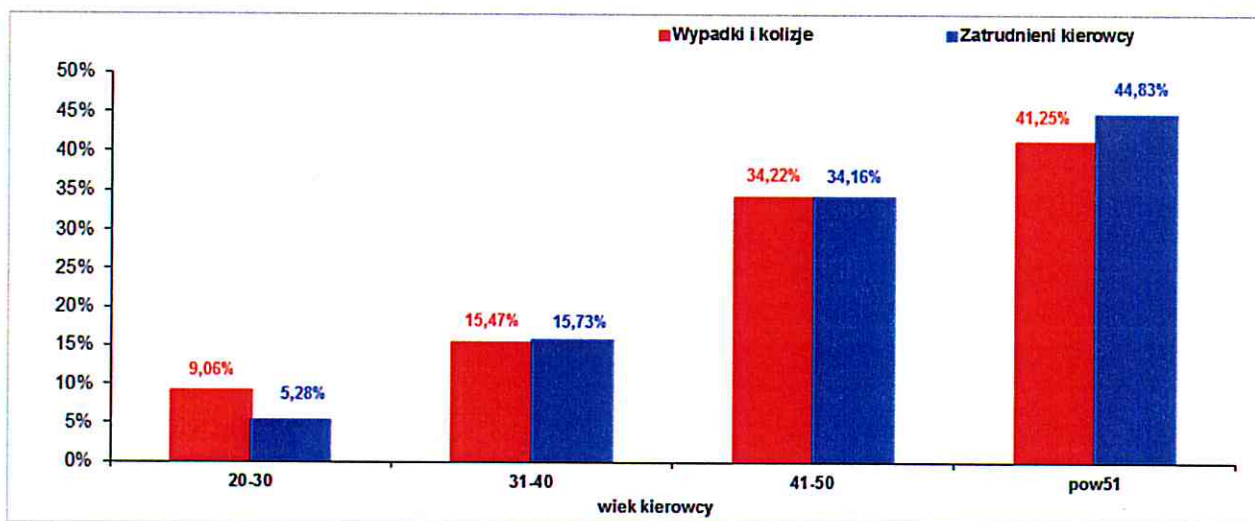
Rysunek 28. Liczba kolizji i wypadków z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej w 2009 r. wg dni tygodnia.



Rysunek 29. Liczba wypadków i kolizji w godzinach doby w 2009 r.

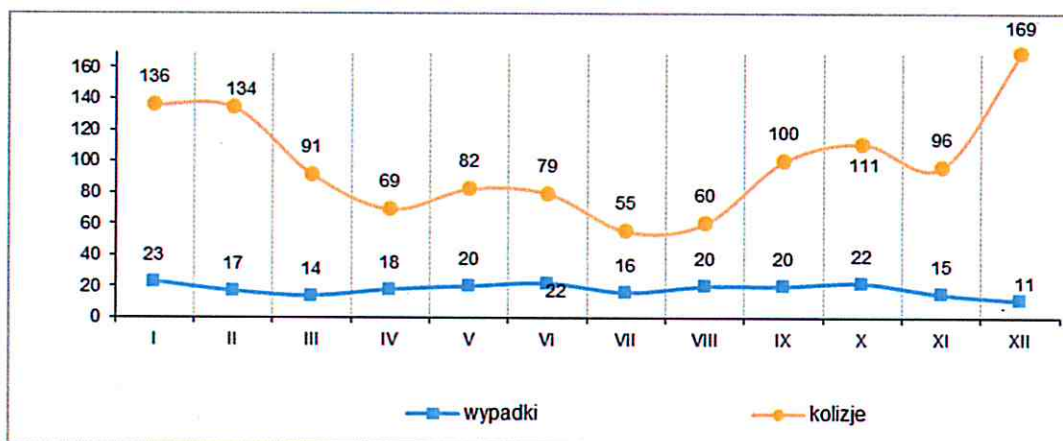


Rysunek 30. Udział procentowy wypadków i kolizji wg wieku motorniczego (uczestniczącego w wypadku lub kolizji) z udziałem komunikacji tramwajowej w 2009 r.

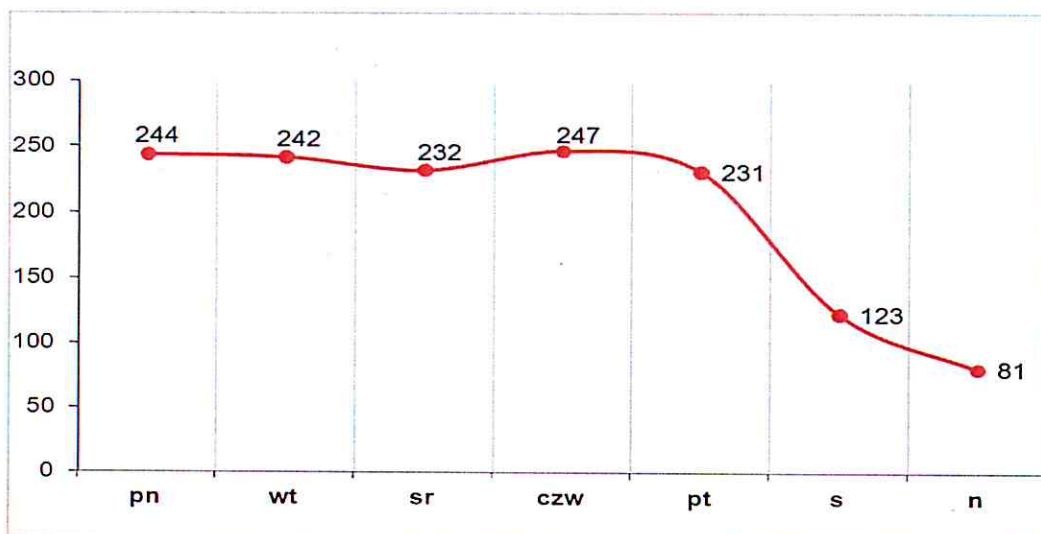


Rysunek 31. Udział procentowy wypadków i kolizji wg wieku kierowcy (uczestniczącego w wypadku lub kolizji) z udziałem komunikacji autobusowej w 2009 r.

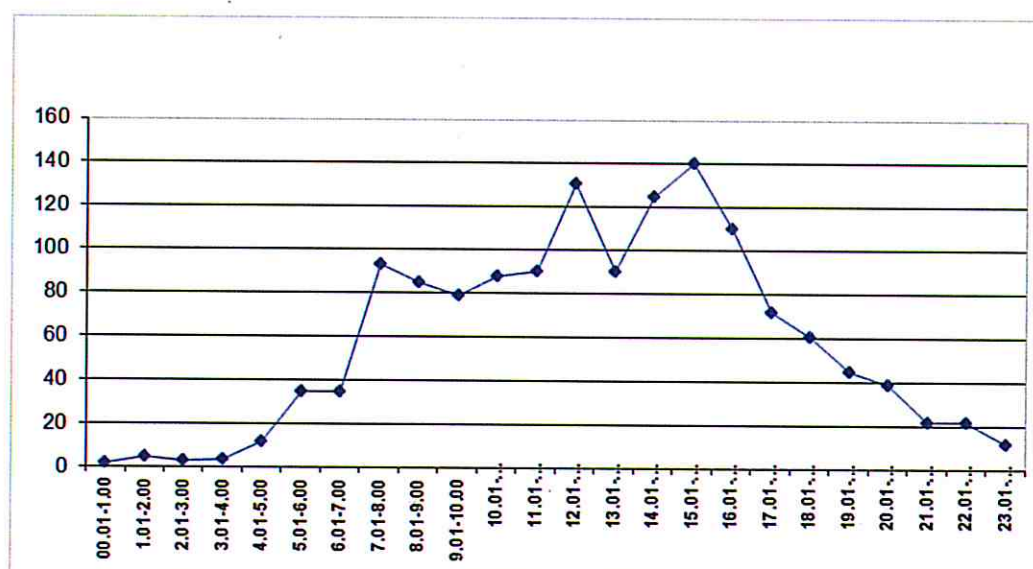
ROK 2010



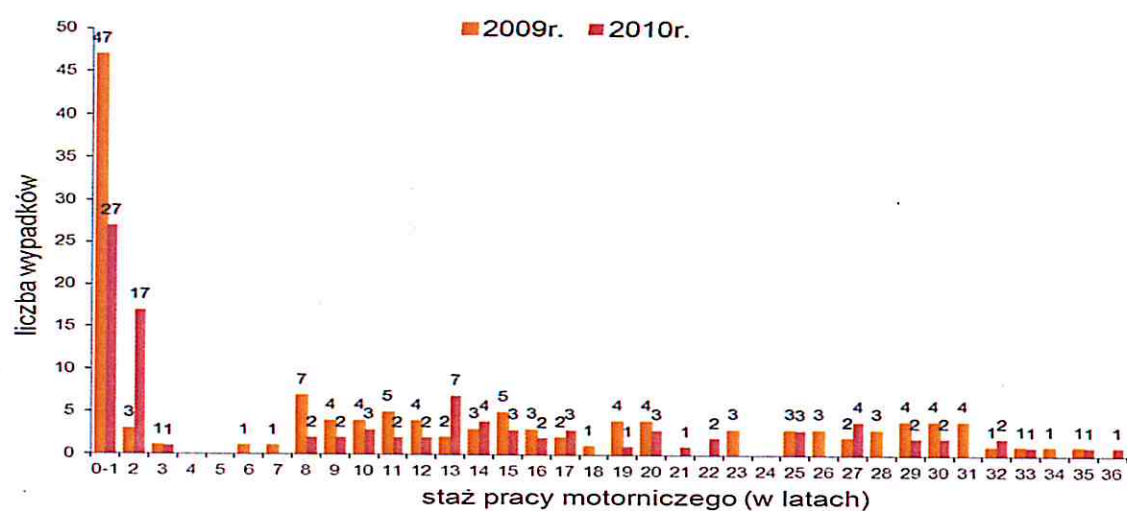
Rysunek 32. Liczba kolizji, wypadków i wykojeń z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej w 2010 r. wg miesięcy.



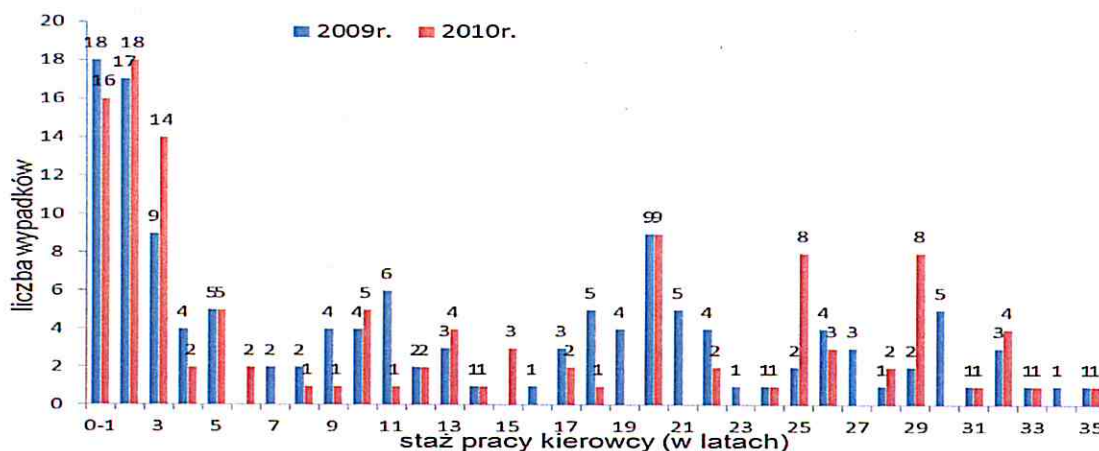
Rysunek 33. Liczba kolizji i wypadków z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej w 2010 r. wg dni tygodnia.



Rysunek 34. Liczba wypadków i kolizji w godzinach doby w 2010 r.

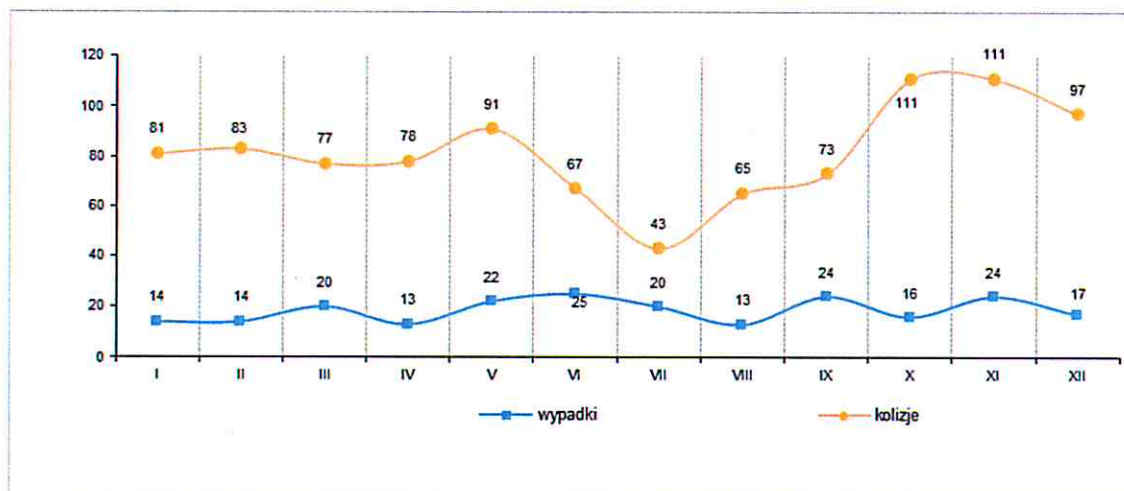


Rysunek 35. Liczba wypadków z udziałem pojazdów komunikacji tramwajowej w latach 2009-2010 w zależności od stażu pracy motorniczego.

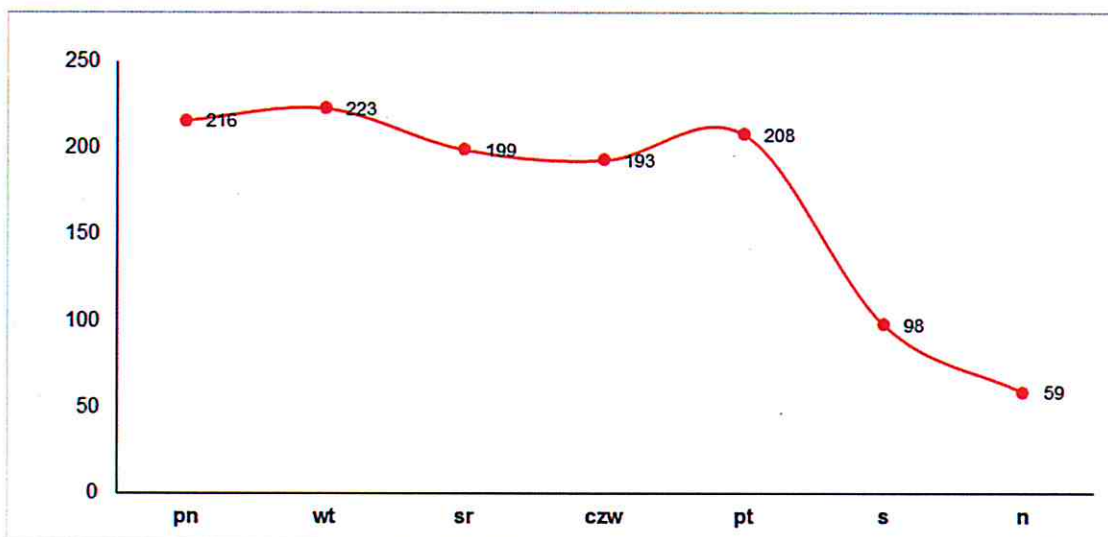


Rysunek 36. Liczba wypadków z udziałem pojazdów komunikacji autobusowej w latach 2009-2010 w zależności od stażu pracy kierowcy.

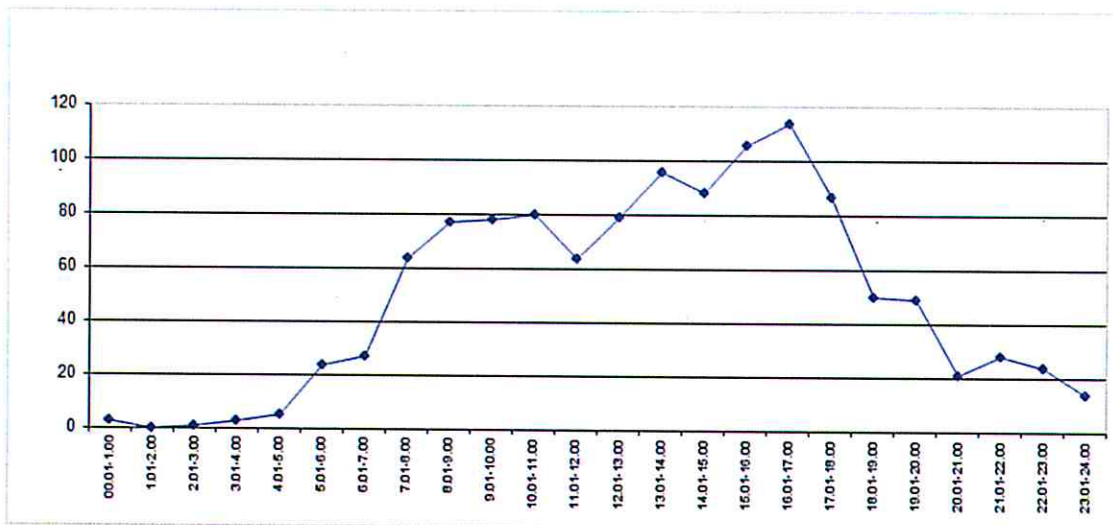
ROK 2011



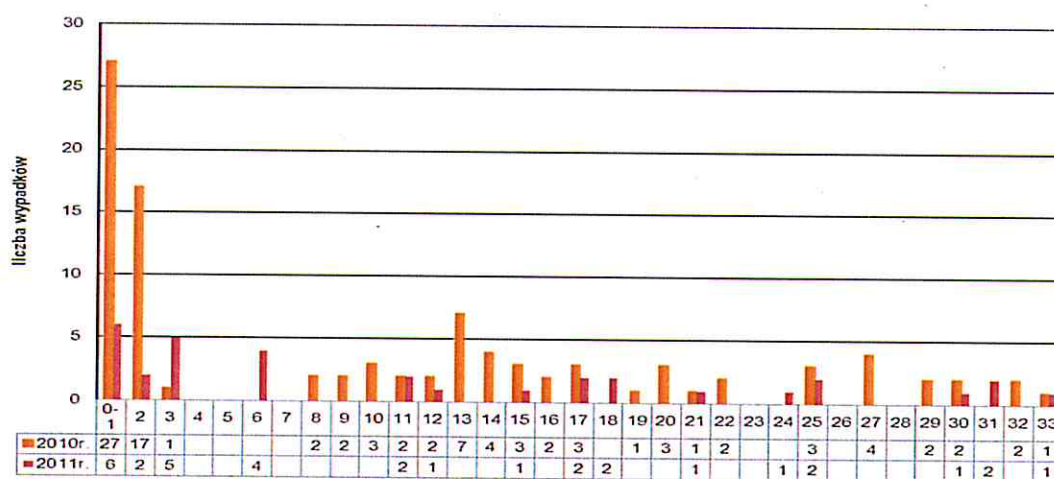
Rysunek 37. Liczba kolizji, wypadków i wykolejeń z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej w 2011 r. wg miesięcy.



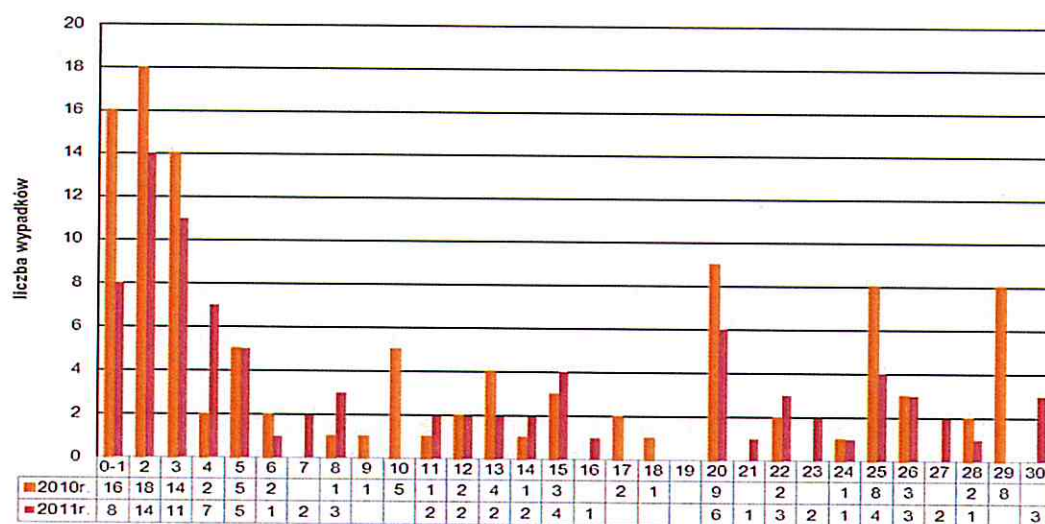
Rysunek 38. Liczba kolizji i wypadków z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej w 2011 r. wg dni tygodnia.



Rysunek 39. Liczba wypadków i kolizji w godzinach doby w 2011 r.



Rysunek 40. Liczba wypadków z udziałem pojazdów komunikacji tramwajowej w zależności od stażu pracy motorniczego.



Rysunek 41. Liczba wypadków z udziałem pojazdów komunikacji autobusowej w zależności od stażu pracy kierowcy.

W celu poprawy bezpieczeństwa komunikacji zbiorowej w Łodzi na lata 2013-2015 należy uwzględnić następujące wnioski, które przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa na drogach w mieście Łodzi:

1. Konieczna jest zmiana w funkcjonowaniu sygnalizacji świetlnej dla tramwajów na niżej wymienionych skrzyżowaniach, prace zostaną wykonane do końca 2013 r.:
 - 1) ul. Franciszkańska – ul. Północna - tramwaj pokonywałby łuk bezkolizyjnie,
 - 2) ul. Franciszkańska – ul. Wojska Polskiego - skręt z ul. Wojska Polskiego w ul. Franciszkańską w lewo tramwaj skręcający w lewo będzie mógł pokonać skrzyżowania bezkolizyjnie,
 - 3) ul. Gdańska – Legionów - wprowadzić podfazę dla skręcających tramwajów,
 - 4) ul. Gdańska – Zielona - wprowadzić podfazę dla skręcających tramwajów.Wprowadzenie powyższych zmian umożliwi tramwajom pokonanie skrzyżowań w sposób bezkolizyjny wobec innych uczestników ruchu.
2. Wygrozdzenie wysepek przystankowych:

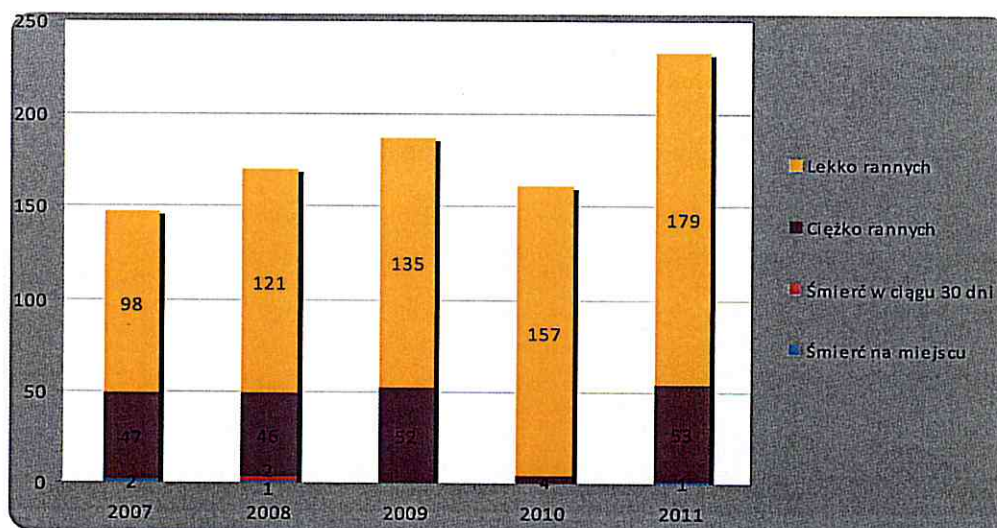
Nadal istnieją wysepki na przystankach tramwajowych, które nie zostały jeszcze wygrozdzone z powodu niespełniania normatywów – tj. szerokości mniejszej niż 2,75 m od główki szyny.

Ww. sytuacje występują w następujących lokalizacjach:

1. Aleksandrowska – Lechicka (kier. zach.),
 2. Dąbrowskiego – Śmigłego-Rydza (oba kier.),
 3. Dąbrowskiego – Kilińskiego (kier. zach.),
 4. Kilińskiego – Dąbrowskiego (oba kier.),
 5. Kilińskiego – Poznańska (kier. płd.),
 6. Narutowicza – Kilińskiego (kier. wsch.),
 7. Legionów – Artyleryjska (kier. zach.),
 8. Ogrodowa – Nowomiejska (kier. wsch.),
 9. Północna – Kilińskiego (kier. wsch.),
 10. Północna – Nowomiejska (kier. zach.),
 11. Srebrzyńska – Kasprzaka (kier. zach.),
 12. Srebrzyńska – Koziny (kier. zach.),
 13. Śmigłego-Rydza – Zbiorcza (oba kier.),
 14. Telefoniczna – Czorsztyńska (kier. zach.),
 15. Telefoniczna – Wodospadowa (kier. zach.),
 16. Wojska Polskiego – Marynarska (oba kier.).
3. Inne zmiany w organizacji ruchu:

Wprowadzenie zakazu skrętu w lewo na ul. Zgierskiej przed ul. św. Teresy od Dzieciątka Jezus w kierunku północnym. Dochodzi do licznych kolizji i wypadków z tramwajami spowodowanych przez samochody skręcające w lewo w ul. św. Teresy od Dzieciątka Jezus.

2. Diagnoza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2007-2011 w zakresie zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów.

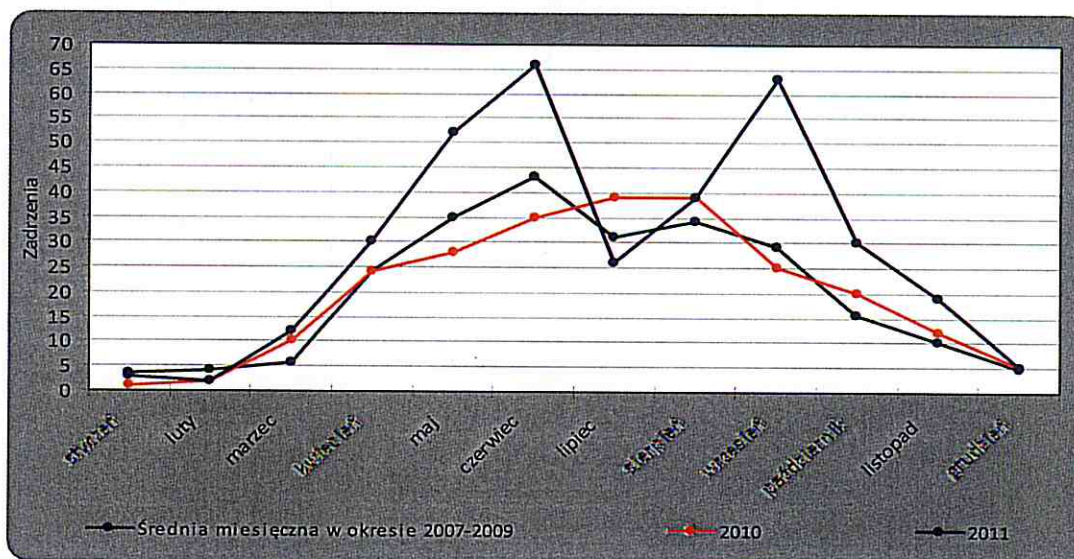


Rysunek 42. Poszkodowani w wypadkach z udziałem rowerzystów w latach 2007-2011.

Z powyższego wykresu wynika:

1. wzrost liczby poszkodowanych w wypadkach z udziałem rowerzystów w 2011 r., w porównaniu z sumami rocznymi dla wcześniejszych czterech lat,
2. wzrost nastąpił we wszystkich kategoriach poszkodowanych,
3. ofiara śmiertelna w 2011 r. to pieszy, potrącony przez samochód, który potrącił również rowerzystę. Od września 2008 r. na łódzkich ulicach nie zginął rowerzysta.

By móc zbliżyć się do poprawnej diagnozy przyczyn wzrostu, należy porównać zmiany liczby zdarzeń w ciągu roku, tygodnia i doby.



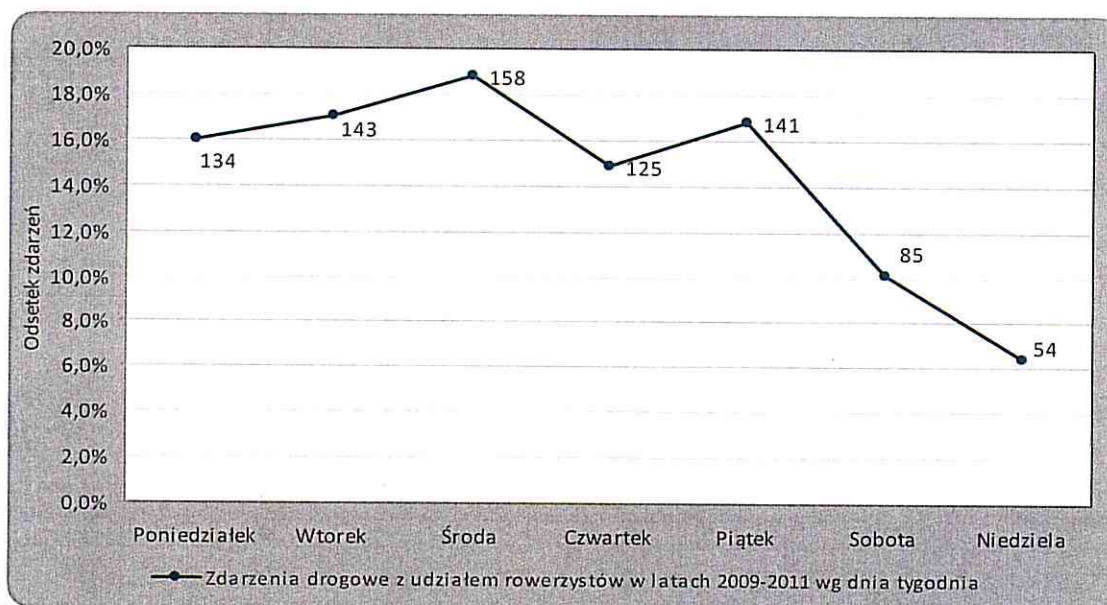
Rysunek 43. Zmienność liczby zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w ciągu roku w latach 2007-2011.

Jak widać, na wyniku rocznym zaważyły znacznie wyższe liczby zdarzeń w maju-czerwcu i wrześniu-listopadzie. Natomiast liczby za lipiec i sierpień 2011 r. są podobne do sytuacji w tych miesiącach w latach poprzednich. Przeczyłoby to łatwemu przypisywaniu

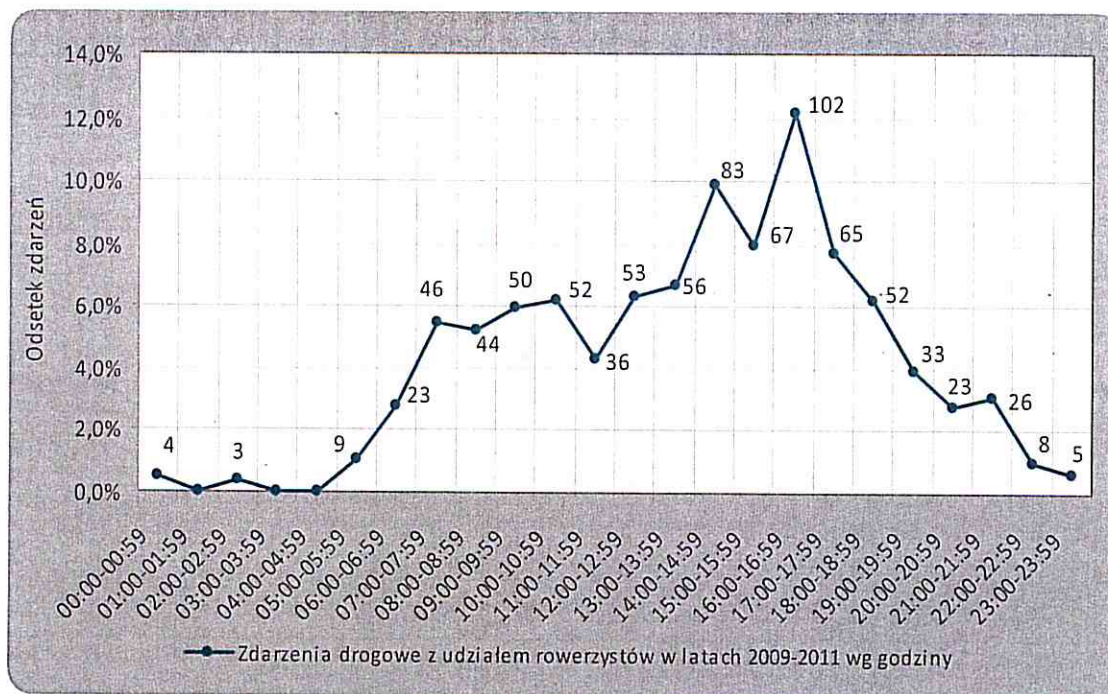
wzrostu liczby zdarzeń nowelizacji ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym w 2011 roku. Gdyby rzeczywiście nadanie nowych praw rowerzystom przyczyniało się do większej liczby kolizji i wypadków, wzrost uwidaczniałby się przez cały okres po 21 maja 2011 r., kiedy nowelizacja weszła w życie. Bardziej prawdopodobny wydaje się ogólny wzrost liczby osób używających roweru na co dzień, co tłumaczyłoby też mniejszą liczbę zdarzeń w okresie urlopowym. Tym bardziej że warunki pogodowe w 2011 r. były bardziej korzystne niż w 2010 r.

Średnie najwyższe dobowe temperatury powietrza w maju za okres ostatnich 18 lat to 17°C, w 2010 r. było to 16°C, a w 2011 r. aż 19°C; średnia liczba dni z opadem w maju w ostatnich 18 latach to 14, w 2010 r. aż 27, a w 2011 r. 16 dni.

Podobnie korzystnie wyglądają dane za wrzesień 2011 r. Średnia najwyższych dobowych temperatur powietrza wyniosła wówczas aż 21°C, przy 16°C we wrześniu 2010 r. i średnio 17°C we wrześniu w ciągu ostatnich 18 lat; dni z opadem było w całym miesiącu zaledwie 9, przy 16 we wrześniu 2010 r. i średniej 13 dla września z ostatnich 18 lat. Wpływ pogody na wielkość ruchu rowerowego może też tłumaczyć stosunkowo dużą liczbę zdarzeń w lipcu i sierpniu 2010 r. Średnia temperatura powietrza w lipcu 2010 r. była wyższa o 4°C od średniej za lipiec z przeciągu ostatnich 18 lat, a średnia w lipcu 2011 r. tylko o 1°C. Za to warunki pogodowe w sierpniu 2010 r. i 2011 r. były bardzo podobne: średnia dobowa temperatura po 19°C (17°C w ciągu ostatnich 18 lat), średnia najwyższych dobowych temperatur po 24°C (21°C w ciągu ostatnich 18 lat). Tylko liczba dni z opadem się znacząco różniła: 21 °C w 2010 r. i 15 °C w 2011 r. Efekt to identyczna liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w sierpniu 2010 r. i 2011 r.



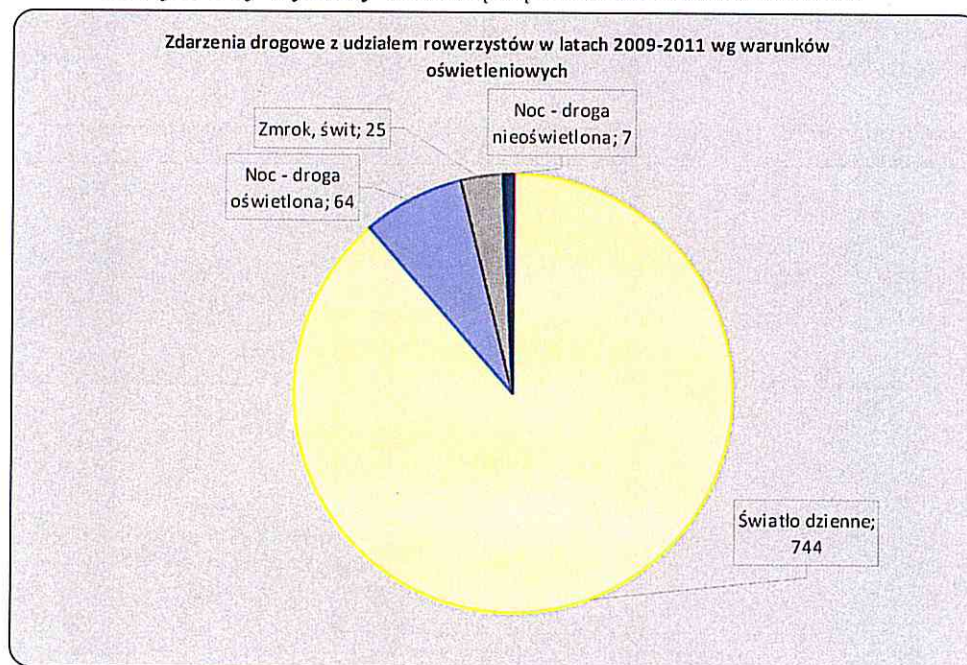
Rysunek 44. Zmienność liczby zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w ciągu tygodnia w latach 2009-2011.



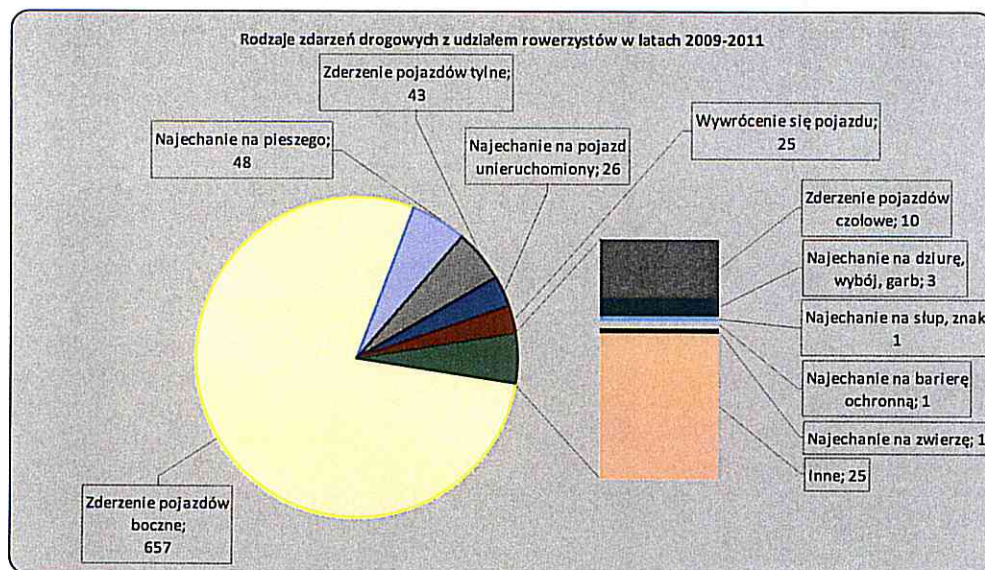
Rysunek 45. Zmienność liczby zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w ciągu doby w latach 2009-2011.

Występuje korelacja liczby zdarzeń z udziałem rowerzystów z natężeniem ruchu rowerowego. Aktywność rowerzystów w ciągu roku uwarunkowana jest stanami pogodowymi w ciągu roku, w ciągu tygodnia zaznacza się podział na dni powszednie i sobotę-niedzielę, natomiast w ciągu doby aktywność jest związana z rozkładem zajęć w ciągu dnia. Liczba zdarzeń jest przede wszystkim pochodną stopnia wykorzystania roweru jako środka transportu.

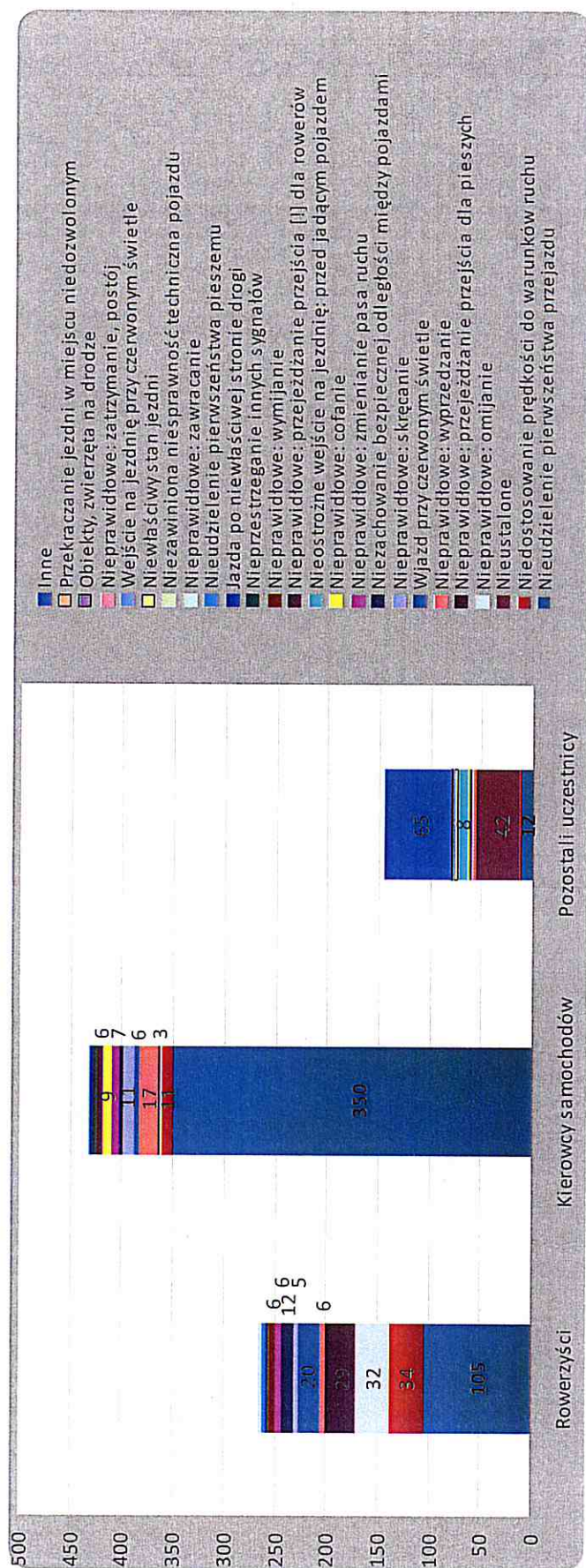
Kolejne trzy wykresy odnoszą się do okoliczności zdarzeń.



Rysunek 46. Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2009-2011 w podziale na warunki oświetleniowe.



Rysunek 47. Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2009-2011 wg rodzaju zdarzenia.

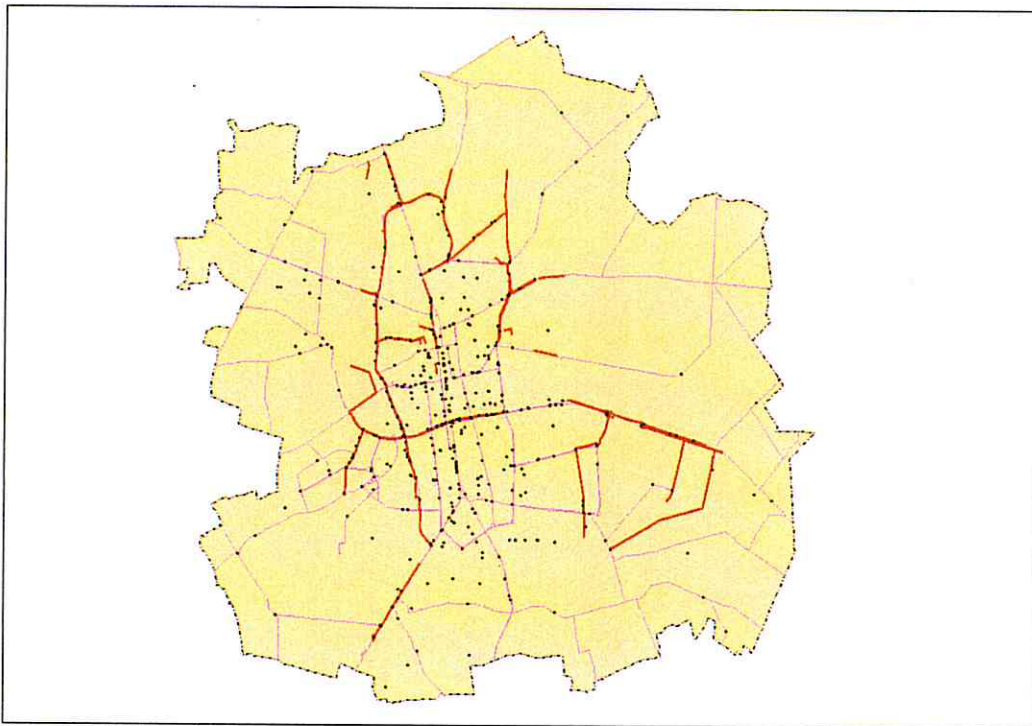


Rysunek 48. Przyczyny (okoliczności) zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2009-2011 z podziałem na sprawców.

3. *Wnioski ze zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów.*

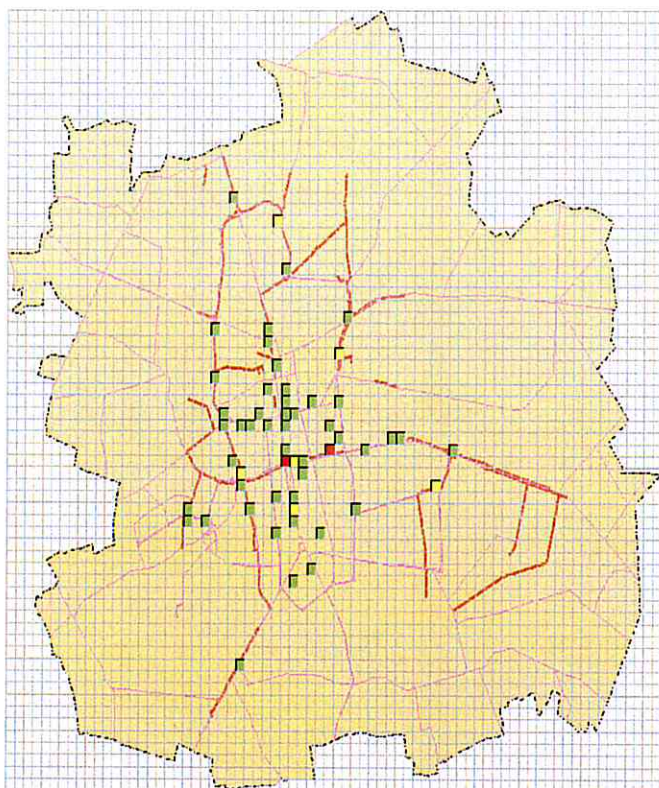
1. Zdecydowana większość zdarzeń miała miejsce przy świetle dziennym.
2. Zdecydowana większość zdarzeń to zderzenia boczne pojazdów. Zderzeń tylnych było mniej niż przypadków najechania na pieszego. Zderzeń czołowych było mniej niż przypadków najechania na pojazd unieruchomiony czy wywrócenia się pojazdu.
3. Dane dotyczące liczby zdarzeń drogowych należy oceniać biorąc pod uwagę natężenie ruchu. Porównując obie wielkości można dopiero mówić o prawidłowo ocenionym prawdopodobieństwie (ryzyku) wystąpienia zdarzenia.
4. Biorąc pod uwagę sposób klasyfikowania przez policjantów przyczyn zdarzeń, najbardziej brzemiennej w skutki jest kwestia nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu i to na niej należy się skupić chcąc poprawić stan bezpieczeństwa ruchu rowerowego.

Rysunek 51 przedstawia miejsca wypadków drogowych z udziałem rowerzystów, których opis pozwalał na jednoznaczne zlokalizowanie. Podobnie jak w przypadku rozkładu w czasie, również rozkład w przestrzeni wykazuje silne powiązanie z najbardziej intensywnie użytkowanymi w codziennych podróżach rowerzystów drogami.



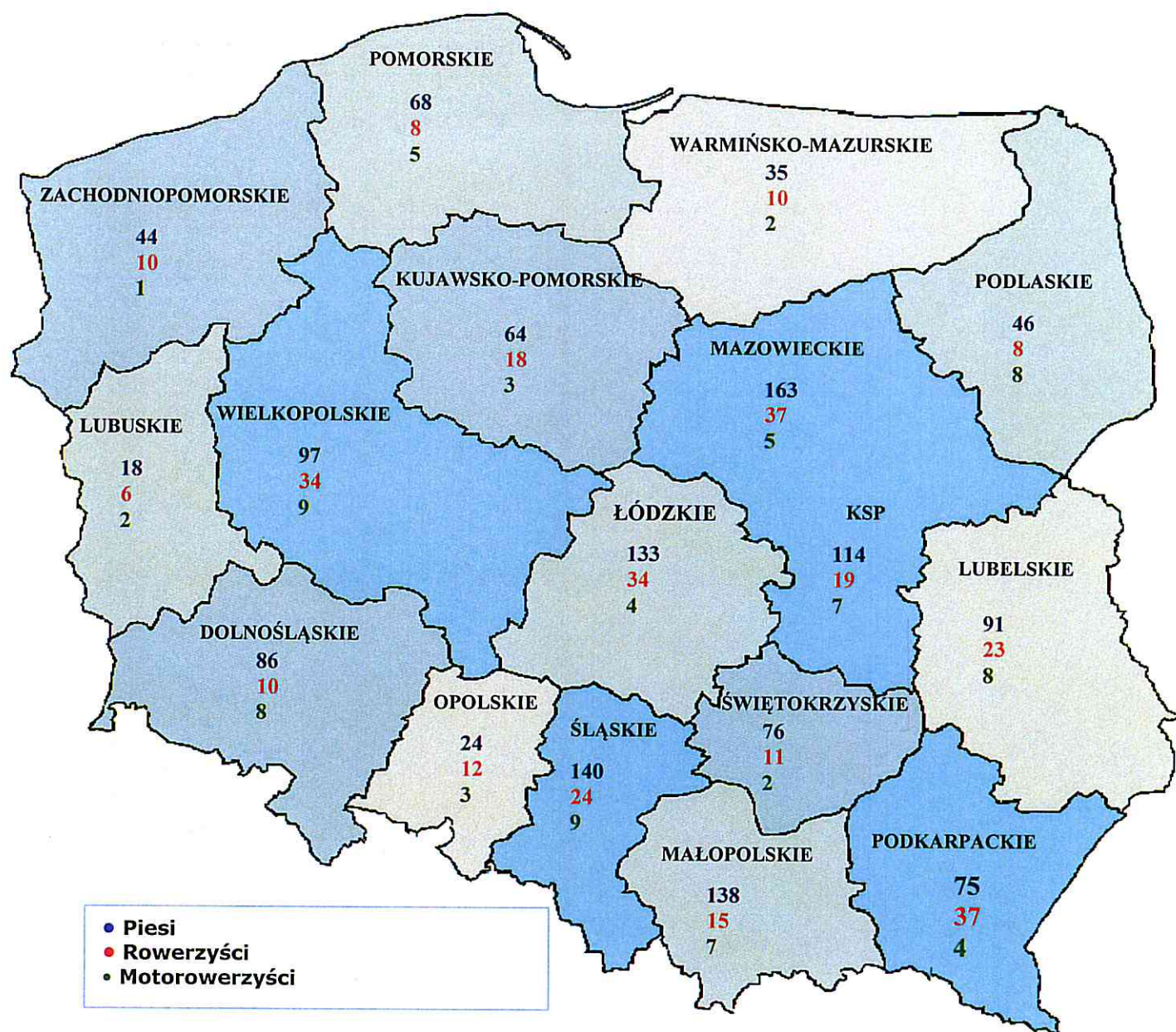
Rysunek 49. Rozmieszczenie wypadków drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2009-2011 (czarne punkty) na tle sieci głównych dróg (linie różowe) i dróg dla rowerów (pogrubione linie czerwone).

Kolejny rysunek 52 to kartogram ze skalą obrazującą zagęszczenie wypadków drogowych z udziałem rowerzystów w kwadratowych polach o boku 300 m. Dzięki zastosowaniu tej metody, możliwe było zidentyfikowanie nie tylko skrzyżowań o największej liczbie wypadków z udziałem rowerzystów z wyeliminowaniem wpływu różnic w zapisach prowadzonych przez policjantów, ale również wskazanie odcinków ulic o większym zagęszczeniu wypadków. Na podstawie analizy kartogramu, można stworzyć listę punktów (skrzyżowań) i odcinków ulic o największym zagęszczeniu (częstotliwości występowania) wypadków z udziałem rowerzystów.

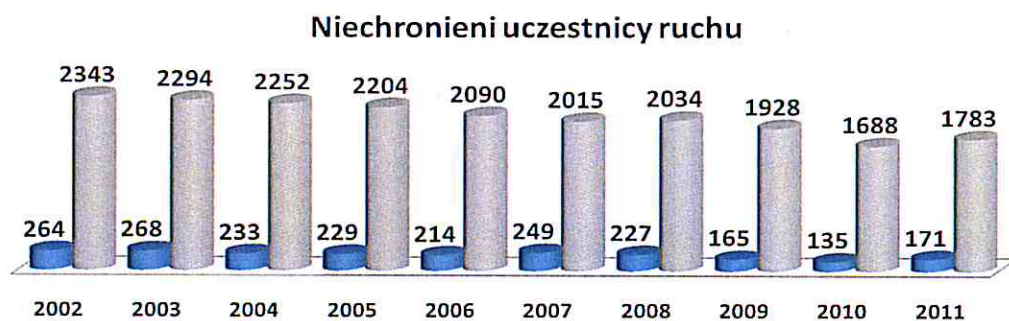


Rysunek 50. Zagęszczenie wypadków drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2009-2011 w polach o boku 300 m (powierzchni 9 ha; pole czerwone – 15-17 wypadków, pole pomarańczowe – 12-14 wypadków, pola żółte – 6-8 wypadków, pola zielone – 3-5 wypadków, pozostałe pola – 2 i mniej wypadków).

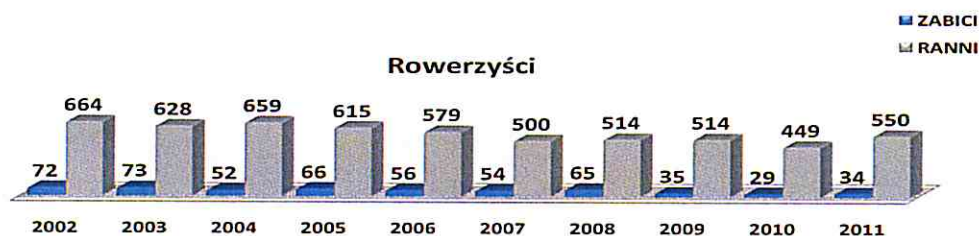
4. Bezpieczeństwo ruchu osób niechronionych.



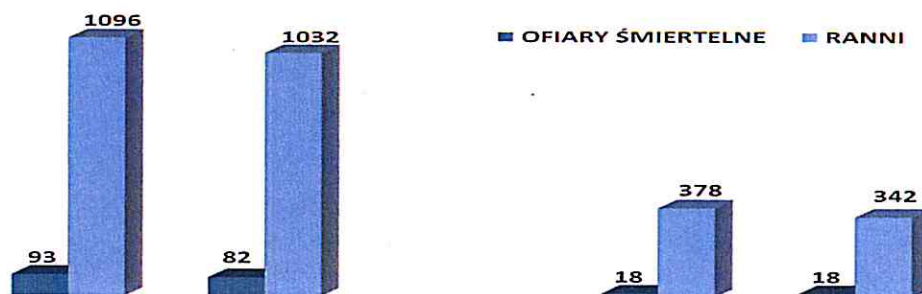
Rysunek 51. Liczba ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego w kraju (styczeń – grudzień 2011 r.).



Rysunek 52. Dynamika wypadków niechronionych uczestników ruchu w latach 2002 -2011.



Rysunek 53. Dynamika liczby ofiar śmiertelnych w obszarze niechronionych użytkowników dróg województwie łódzkim w latach 2002 -2011.



Rysunek 54. Niechronieni - ofiary wypadków drogowych w województwie łódzkim (styczeń-sierpień 2011/2012 r.).

VIII. WNIOSKI Z DIAGNOZ

Łódź pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest najbardziej zagrożonym obszarem w naszym województwie. Na obszarze miasta dochodzi do 40 % wszystkich wypadków drogowych zaistniałych w województwie. Analiza zagrożenia ostatniej dekady w Łodzi wskazuje na utrzymywanie się liczby wypadków na zbliżonym poziomie. W porównaniu do 2010 r. w 2011 r. odnotowano wzrost tych zdarzeń o 6,1 %. Należy jednak podkreślić, że liczba ofiar śmiertelnych, choć na przełomie ostatnich lat wahała się, to jednak w 2011 r. była niższa.

Demograficzny wskaźnik wypadków drogowych przeliczany na 100 tys. mieszkańców ukazuje Łódź w porównaniu z innymi dużymi miastami Polski (Kraków, Wrocław) z najwyższą jego wartością (245,6). Korzystnie wypada wskaźnik liczby zdarzeń drogowych na 100 tys. mieszkańców (1278,4) oraz wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków drogowych (2,1).

Za zdecydowaną większość powstałych wypadków drogowych na drogach w Łodzi winę ponoszą kierujący pojazdami (81 %). Ich głównymi przyczynami są:

- nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych.

Stanowią one łącznie 77,3% wypadków zawinionych przez kierujących.

Najczęstszymi błędami pieszych przyczyniającymi się do powstania wypadków drogowych w Łodzi w 2011 r. były:

- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle,
- nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem,
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym,
- nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody.

Głównymi sprawcami wypadków w 2011 r. były osoby w wieku 18 - 24 lata, natomiast ofiarami – uczestnicy ruchu drogowego powyżej 60 roku życia.

Podobnie jak w 2010 r. najbardziej zagrożonym miesiącem był październik. W tym okresie na łódzkich drogach zginęło 8 osób.

W 2011 r. najwięcej wypadków drogowych zaistniało piątek, z tym, że „śmiertelność” najwyższa była w środę (9 osób zginęło).

W ujęciu godzinowym, najwięcej wypadków drogowych oraz kolizji odnotowano między godziną 12⁰⁰ a 18⁰⁰, natomiast wypadki śmiertelne powstawały w godzinach wieczorowo – nocnych.

Niekorzystnie przedstawia się liczba wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących. W 2011 r. nastąpił wzrost o 27,7 % w stosunku do roku poprzedniego.

Wypadki drogowe najczęściej powstawały w dzień (73 %), natomiast ofiary śmiertelne odnotowano najwięcej w nocy na drodze oświetlonej (44,7%).

Najbardziej niebezpieczne drogi w Łodzi w 2012 r. to jednojezdniowe dwukierunkowe (55 % wypadków, 60,5 % zabitych).

Najczęstszym rodzajem zdarzenia drogowego odnotowanym w roku ubiegłym na terenie Łodzi było boczne zderzenie pojazdów – 41,9 % wszystkich wypadków drogowych, natomiast najwięcej osób zginęło w wyniku najechania na pieszego (68,4 %).

1. Bezpieczna infrastruktura

Bezpieczne, nowoczesne ulice, w tym skrzyżowania.

1. „Autobusy na tory” – przebudowa pasów drogowych, po których poruszają się autobusy i tramwaje komunikacji miejskiej tak, aby autobusy jeździły po torowisku (przykładem mogą być ul. Piotrkowska, Narutowicza, Łagiewnicka). Autobusy i tramwaje posiadałyby wspólne przystanki. Powstały pas ruchu mógłby być wykorzystywany przez pojazdy uprzywilejowane do szybszego przemieszczanie się po mieście. W połączeniu z priorytetem dla komunikacji zbiorowej na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, takie rozwiązanie znacznie usprawniłoby funkcjonowanie tejże komunikacji.
2. Szkolenie osób odpowiedzialnych za zatwierdzanie projektów drogowych i projektów organizacji ruchu na temat efektywnych sposobów uspokajania ruchu drogowego.
3. Wprowadzenie standardów brd do planowania przestrzennego i planowania transportu.
4. Wprowadzenie stref ograniczonej prędkości po konsultacjach z Radami Osiedli i Wydziałem Ruchu Drogowego KMP.
5. Wprowadzanie środków uspokojenia ruchu i ochrony pieszych, głównie w okolicy szkół – przejścia dla pieszych, azyle, przystanki autobusowe, chodniki, po konsultacjach z Wydziałem Ruchu Drogowego KMP i Wydziałem Edukacji w Departamencie Spraw Społecznych Urzędu Miasta Łodzi.
6. Montaż progów wyspowych.
7. Stosowanie skrzyżowań równorzędnych na terenach osiedli jako elementu uspokojenia ruchu.
8. Zamontowanie linii o odmienniej strukturze w miejscach „podwyższonego ryzyka”(konsultacja ze środowiskiem osób niewidomych i słabo widzących), np. przystankach, w bezpiecznej odległości od np. torowiska (niewidomi).
9. Dokonanie niewielkich korekt w układzie drogowym (niewielkie zmiany geometryczne, poprawa lub zmiana rodzaju nawierzchni), które będą mogły zostać wykonane np. w ramach prac utrzymaniowych (np. ul. Niciarniana i ul. Wałowa).
10. Bezpieczne ulice, bez ubytków drogowych.
11. Kształtowanie dróg i ich otoczenia jako dróg „wybaczających błędy kierowców” bezpieczne otoczenie związane z występowaniem „twardych przeszkód” w bezpośrednim sąsiedztwie ulic.
12. Eliminacja lub ograniczenie ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych, poprzez budowę obwodnic i eliminację ruchu tranzytowego przez miasto.
13. Rozwój sieci drogowej zapewniającej powiązania pomiędzy obszarami miasta na linii północ – południe (budowa wiaduktów drogowych nad torami kolejowymi) np. w ciągu ul. Hetmańskiej.
14. Separacja ruchu tramwajowego i autobusowego od transportu indywidualnego.
15. Kontynuacja wygradzania wysepek przystankowych.
16. Budowa parkingów w centrum i jego rejonie, co umożliwi eliminację parkowania na chodnikach i jezdniach, a w dalszej kolejności pozwoli na usprawnienie komunikacji zbiorowej, wyznaczenie dróg rowerowych i kontrpasów.
17. Tworzenie parkingów specjalistycznych, na których można by zabezpieczać pojazdy przewożące ładunki niebezpieczne, odpady, zwierzęta.
18. Poprawa oświetlenia przystanków i pętli komunikacji zbiorowej.

Uspokojenie ruchu

1. Kształtowanie drogi i jej otoczenia (przestrzeni publicznej) za pomocą środków planistycznych i inżynierskich celem osiągnięcia łącznego efektu:
 - 1) zapewnienia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu (zapobieganie nadmiernej prędkości i innym niebezpiecznym zachowaniom),
 - 2) ograniczenia uciążliwości ruchu drogowego i negatywnego wpływu na środowisko,
 - 3) poprawy ładu przestrzennego i jakości życia mieszkańców.
2. Funkcjonalna hierarchizacja sieci drogowo-ulicznej.
3. Zarządzanie dostępnością dróg i ulic.
4. Ustanawianie stref prędkości.
5. Zapewnienie bezpiecznej prędkości za pomocą środków uspokojenia ruchu .

Zapewnienie odpowiednich urządzeń dla różnych użytkowników (piesi, rowerzyści, zmotoryzowani)



Zakres działań w ramach obszaru osiedla:

- wjazd do strefy 30 km/h z ograniczeniem tonażu (poza MPK-Łódź Sp. z o.o.)



- powierzchnie wyniesione skrzyżowań z najazdami sinusoidalnymi, które da się programować dla konkretnych prędkości



- nietypowe powierzchnie wyniesione typu pinezka



- powierzchnie wyniesione typu poduszka



- progi spowalniające przyjazne autobusom



Kompleksowe działania uspokojenia ruchu – spodziewane efekty

- **Wprowadzenie stref prędkości 50 km/h oraz egzekwowanie prędkości za pomocą środków uspokojenia ruchu to:**
40 % spadek liczby wypadków
- **Wprowadzenie stref prędkości 30 km/h oraz egzekwowanie prędkości za pomocą środków uspokojenia ruchu to:**
60-70 % spadek liczby wypadków
63 % spadek liczby potrąceń pieszych
70 % spadek potrąceń rowerzystów i motorowerzystów

- bramy wjazdowe do osiedli



- środkowy pas brukowany z krawężnikiem leżącym



- wyniesione powierzchnie skrzyżowań przy zastosowaniu sinusoidalnych ramp najazdowych



- zaostrozony narożnik jezdni



- przystanek wiedeński dla pojazdów szynowych i autobusów



- skrzyżowanie z wyniesioną powierzchnią



- wyniesione przejście dla pieszych z wyspą azylu, wydzielone pasy rowerowe na jezdni



- długi próg zwalniający z kostki betonowej



- poduszka berlińska



- wyniesione przejścia dla pieszych



- esowanie pasów, szykany



- fizyczne zacieśnienia luków na skrzyżowaniach



Właściwe oznakowanie ulic

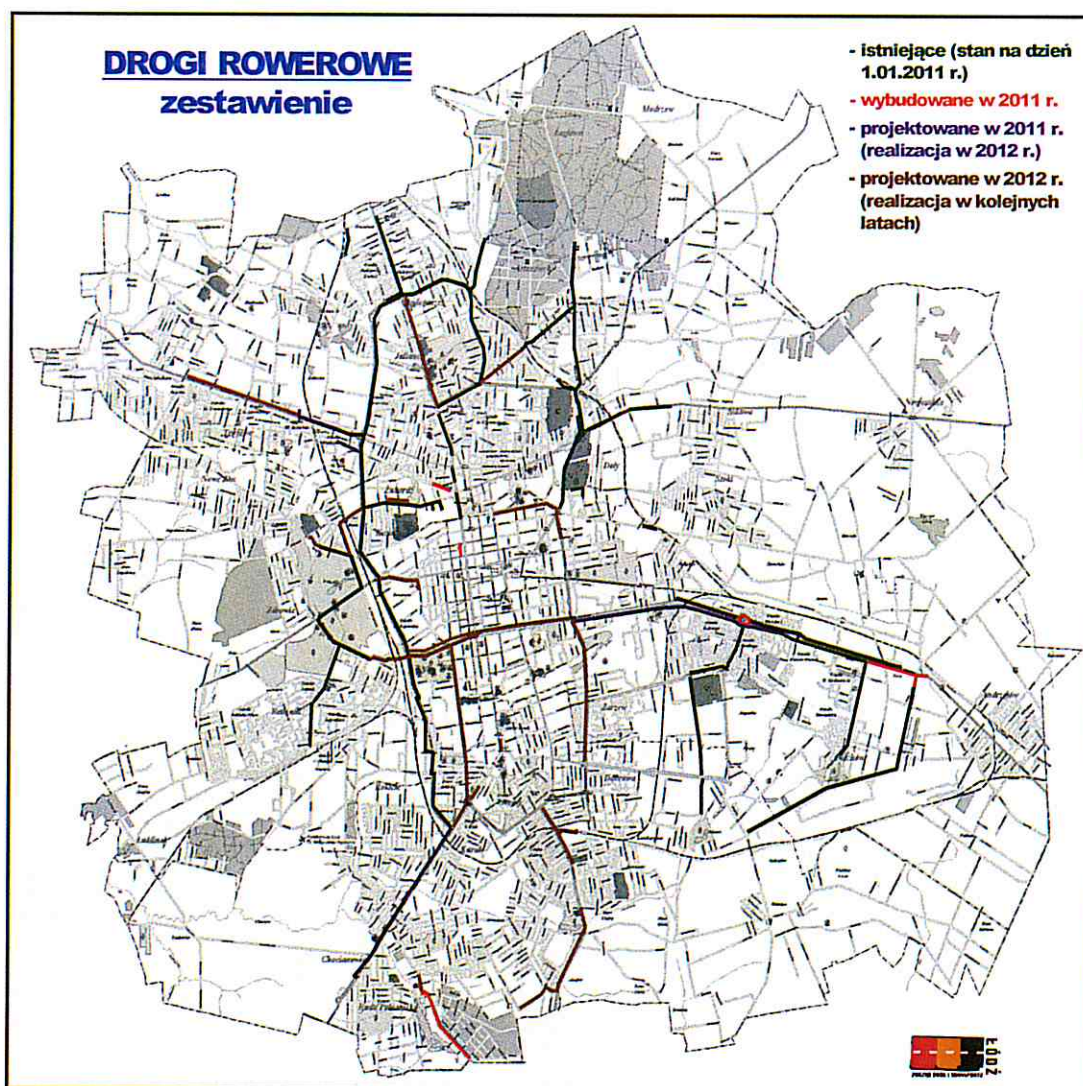
1. Opracowanie i realizacja planu poprawy sytuacji w szczególnie niebezpiecznych punktach dróg dla rowerów (punkty kolizji z ruchem samochodowym i pieszym) w oparciu o identyfikację tych punktów (statystyki zdarzeń) i inwentaryzację oznakowania, poprzez uzupełnienie oznakowania, montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i dostosowanie programów sygnalizacji.
2. Systematyczne monitorowanie stanu oznakowania pionowego, poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (ich czytelności przede wszystkim i dobrej widoczności) na drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych na terenie miasta Łodzi, ze szczególnym uwzględnieniem mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego znaków A-7 i B-20, które winny być wymienione lub naprawiane bezzwłocznie.
3. Weryfikacja istniejących ograniczeń prędkości na terenie miasta.
4. Montaż w celach doświadczalnych urządzeń wyświetlających czas sygnału zielonego na skrzyżowaniu zaopatrzonym w sygnalizację świetlną, jeżeli jest to możliwe.
5. W rejonach skrzyżowań oraz ciągów komunikacyjnych gdzie dochodzi często do zdarzeń drogowych montaż znaków drogowych o zmiennej treści.
6. Poprawa oznakowania poziomego: linie informujące o zakazie zatrzymywania, inne opisy słowne, ograniczenia prędkości, miejsca postoju (rowerów), napisy informacyjne, kolorowe strefy na skrzyżowaniach (Łagiewnicka/Wojska Polskiego, Nowomiejska/Oгородowa/Północna), skrzyżowania o ruchu okrężnym (Okólna/DK 71).
7. Przedstawienie propozycji zastosowania dodatkowego oznakowania poziomego w rejonach szkół podstawowych i gimnazjów na terenie m. Łodzi typu „Premark” - znaki drogowe umieszczone na jezdni z masy termoplastycznej.
8. Wprowadzenie zmian w funkcjonowaniu sygnalizacji świetlnej dla tramwajów.

Wagi dla TIR-ów

1. Budowa wag stacjonarnych na terenie miasta, które przyczynią się do zapobiegania niszczeniu dróg.
2. Tworzenie nowych parkingów do przeprowadzania kontroli przez Inspekcję Transportu Drogowego.

3. Wagi samochodowe wraz z systemem preselekcji.

Drogi rowerowe



Rysunek 55. Zestawienie dróg rowerowych w Łodzi.

1. Dalsza budowa dróg rowerowych, także na terenach osiedli mieszkaniowych.
2. Wyznaczanie śluz rowerowych w istniejących ulicach dla poprawy bezpieczeństwa rowerzystów (przykład ul. Sterlinga).

Kontrola i nadzór nad ruchem drogowym

1. Wprowadzenie w najniebezpieczniejszych miejscach układu drogowego monitoringu, umożliwiającego obserwację, celem podejmowania doraźnych kroków zaradczych lub systemu inteligentnych skrzyżowań.
2. Usprawnienie nadzoru nad ruchem drogowym w celu modyfikacji nieprawidłowych zachowań rowerzystów i kierowców w miejscach ich wspólnego przebywania, automatyzacja nadzoru prędkości wraz z rozbudową sieci fotoradarów obsługiwanych przez Straż Miejską.
3. Program działań prewencyjnych ze strony Policji, Straży Miejskiej, Inspekcji Transportu Drogowego.

4. Kontrola przejazdu na czerwonym świetle – monitoring automatyczny. Zastosowanie tego rozwiązania umożliwia zarejestrowanie na nośnikach cyfrowych pojazdów, których kierowcy wjeżdżają na skrzyżowanie na czerwonym świetle. Dokumentacja dla procedury mandatowej generowana jest automatycznie.
5. Rozwój sieci dróg o różnych/zmiennych limitach prędkości uzależnionych od warunków ruchu w celu poprawy jego płynności i zmniejszeniu emisji spalin oraz hałasu.
6. Reaktywowanie w nowej formule „Zespołu ds. bezpieczeństwa ruchu” w skład którego wchodzić będą, jako członkowie stali, przedstawiciele: Zarządu Dróg i Transportu, Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Łodzi, Straży Miejskiej w Łodzi, MPK-Łódź Sp. z o.o., ITD. Posiedzenia Zespołu odbywać się będą cyklicznie (np. raz na kwartał) i na każdym z nich przedstawiciel WRD KMP przedłoży statystykę zdarzeń drogowych za dany okres, stanowiącą podstawowy materiał dla prac Zespołu. Wynikiem tych prac powinny być wnioski i wynikające stąd zalecenia podjęcia działań, zarówno doraźnych z zakresu zmian w organizacji ruchu, jak i długofalowych o charakterze inwestycyjnym, przez podmioty związane z ruchem drogowym, które zdaniem Zespołu powinny przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa. Na posiedzenia Zespołu będą mogli być zapraszani przedstawiciele innych podmiotów w charakterze czynnika doradczego lub opiniującego.
7. Rozszerzenie zakresu dotychczas zleczanych do wykonania przez jednostki zewnętrzne „Analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie Łodzi” o tzw. **„Analizy szczegółowe”**. Opracowania te obejmowałyby dodatkowo miejsca układu drogowego miasta (skrzyżowania, odcinki ulic) o największej liczbie zdarzeń, ze szczegółową ich analizą i wnioskami dotyczącymi posunięć mających na celu poprawę sytuacji.

2. Edukacja: dzieci, młodzieży oraz pozostałych uczestników ruchu.

Wychowanie komunikacyjne w szkołach.

I. Cele i program wychowania komunikacyjnego dzieci i młodzieży.

Edukacja jest jednym z podstawowych elementów systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego obok działań inżynierskich, ekonomicznych oraz prawa i nadzoru. Pedagogika bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna być ukierunkowana na zmniejszenie liczby i konsekwencji wypadków drogowych przez edukację, czyli świadomą działalność społeczną. Efektem edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być względnie trwałe zmiany w zachowaniu człowieka, objawiające się odpowiedzialnością za własne życie i innych uczestników ruchu drogowego, poszanowaniem prawa oraz gotowością do współdziałania. Miarą efektywności edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest spadek liczby wypadków drogowych, odpowiednia wiedza, postawy i zachowania na drogach oraz prawidłowa ocena ryzyka. Edukacja z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna gwarantować, że dzieci i nastolatki nauczą się szanować fundamentalne prawo do życia człowieka, co powinno motywować młodych ludzi do rozsądnych, bezpiecznych i rozważnych postaw nie tylko na drodze, ale również w codziennym życiu. Od najmłodszych lat dziecko powinno rozumieć, że prowadzenie pojazdu to nie tylko przyjemność, ale czynność, która wymaga rozsądku, poczucia odpowiedzialności i szacunku dla innych ludzi. Efektywność w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być mierzona tylko spadkiem liczby wypadków, ale głównie określoną wiedzą, dostrzeganiem ryzyka i właściwą, odpowiedzialną postawą na drodze.

Edukacja komunikacyjna dzieci rozpoczyna się już w przedszkolu, kiedy to wprowadza się dziecko w życie najbliższego środowiska i otoczenia, uczy rozpoznawania obiektów, miejsc, sygnałów, dźwięków, barw i właściwego zachowania na drodze. Treści

z zakresu wychowania komunikacyjnego wplecione są w działalność dydaktyczno-wychowawczą.

Szkolna edukacja komunikacyjna wpisana jest w podstawy programowe klas I-III szkoły podstawowej, a w starszych klasach szkoły podstawowej i gimnazjum w podstawy programowe przedmiotu technika i zajęcia techniczne.

Uczniowie klas I-III, zgodnie z ustawą *Prawo o ruchu drogowym* mogą uczestniczyć w ruchu na drogach publicznych tylko jako piesi i pasażerowie. Dziecko przychodząc do szkoły posiada pewne doświadczenia i określone sposoby zachowania w ruchu drogowym, często nieprawidłowe, wzorowane na zachowaniach osób najbliższych i prezentowanych w mediach (łamanie przepisów, brawurowa jazda). Działania edukacyjne muszą być więc i są ukierunkowane na kształtowanie prawidłowych postaw i zmianę niebezpiecznych zachowań dzieci w ruchu drogowym w celu:

- 1) wyposażenia ucznia w wiadomości niezbędne dla zrozumienia zasad świadomego i bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym;
- 2) wyrobienia koniecznych nawyków i umiejętności potrzebnych do samodzielnego i odpowiedzialnego korzystania z dróg;
- 3) kształtowania postawy szacunku dla uczestników ruchu drogowego i osób działających na rzecz porządku publicznego;
- 4) rozwoju wyobraźni i myślenia przyczynowo-skutkowego.

Podstawowym celem edukacyjnym w ramach wychowania komunikacyjnego jest nabycie umiejętności świadomego korzystania z dróg jako pieszy oraz przygotowanie do roli kierującego pojazdem. Działania dydaktyczno-wychowawcze nauczyciela powinny skupiać się na kształtowaniu postaw i nawyków zapewniających bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz zmierzając do osiągnięcia takich celów jak:

- 1) wyposażenie uczniów w wiadomości niezbędne do rozumienia zasad świadomego uczestnictwa w ruchu drogowym;
- 2) kształtowanie umiejętności obserwacji i oceny sytuacji na drodze oraz podejmowanie właściwych decyzji;
- 3) kształtowanie postawy szacunku dla siebie, zbiorowości społecznej, środowiska naturalnego, urządzeń użyteczności publicznej i miejsc związanych z transportem;
- 4) kształtowanie postaw i nawyków, zapewniających bezpieczeństwo i wygodę wszystkich uczestników ruchu drogowego;
- 5) kształtowanie wyobraźni przestrzennej;
- 6) rozwijanie wyobraźni i umiejętności przewidywania skutków lekceważenia zasad i przepisów;
- 7) usprawnianie ruchowe dziecka.

Nauczyciele realizujący treści wychowania komunikacyjnego w szkołach mają do spełnienia olbrzymią rolę, gdyż cele wychowawcze zawarte w wychowaniu komunikacyjnym przekładają się na cały proces wychowania młodego człowieka. Należy dążyć do tego, aby wychowanie komunikacyjne stało się interdyscyplinarnym zadaniem szkoły, aby nauczyciele wielu przedmiotów uwzględnili tematykę bezpieczeństwa na drogach w realizowanych przez siebie programach nauczania. Dyrektorzy szkół i rady pedagogiczne, tworząc program wychowawczy na dany rok szkolny, powinni umieścić w nim zadania z zakresu wychowania komunikacyjnego oraz podejmować współpracę z Komendami Policji, Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego, oddziałami Polskiego Związku Motorowego i innymi instytucjami zajmującymi się problematyką brd, zachęcać dzieci i młodzież do udziału w konkursach i turniejach podnoszących wiedzę i świadomość bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym, jak również praktyczną umiejętność jazdy na rowerze, motorowerze.

Uczniowie klas IV mogą uzyskać kartę rowerową – uprawnienie do kierowania pojazdem. Powinni więc oni posiadać świadomość konieczności przestrzegania zasad oraz przepisów ruchu drogowego, współdziałania, wzajemnej pomocy, szanowania i respektowania praw innych uczestników ruchu. Zajęcia w starszych klasach powinny przede wszystkim sprzyjać samodzielnemu myśleniu uczniów, utrwalać zasady bezpiecznego i kulturalnego zachowania w ruchu drogowym. Zajęcia te nie mogą być sprowadzone tylko do nauki przepisów o ruchu drogowym i nabycia umiejętności kierowania rowerem. Głównym celem wychowania komunikacyjnego w starszych klasach szkoły podstawowej jest kształtowanie świadomości ryzyka w ruchu drogowym, konieczności przestrzegania obowiązujących zasad i przepisów ruchu drogowego, współdziałania i wzajemnej pomocy na drodze. Do osiągnięcia tych celów niezbędne jest stosowanie odpowiednich metod kształcenia, jak też interesujących i atrakcyjnych dla uczniów pomocy dydaktycznych (programów komputerowych, filmów, zestawów komunikacyjnych, plansz, makiet, fotografii, modeli itp.).

II. Efekty wychowania komunikacyjnego i działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa dzieci i młodzieży w ruchu drogowym

Realizacja procesu wychowania komunikacyjnego w szkołach przyczynia się do:

1. zmniejszenia liczby wypadków drogowych z udziałem dzieci i młodzieży;
2. lepszego poznania przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego i rozwijania umiejętności jazdy na rowerze i motorowerze;
3. powszechniejszego zdobywania przez dzieci i młodzież karty rowerowej i motorowerowej,
4. stworzenia instytucjonalnej współpracy między nauczycielami wychowania komunikacyjnego, szkolnymi koordynatorami i dyrektorami szkół;
5. zorganizowania pomocy (opieki) najmłodszym na przejściach dla pieszych poprzez stworzenie etatów dla osób nadzorujących przejścia dla pieszych;
6. włączenia instytucji pozaszkolnych do edukacji w zakresie wychowania komunikacyjnego;
7. podejmowania wspólnych działań w zakresie bezpieczeństwa dzieci i młodzieży w ruchu drogowym przez instytucje i służby miejskie;
8. zainicjowanie i prowadzenie kampanii społecznej promującej kulturę poruszania się po drogach.

Realizacja cyklicznych projektów, konkursów miejskich i przedsięwzięć wpływa na:

1. podniesienie świadomości bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym;
2. wzrost wśród dzieci i młodzieży szkolnej wiedzy z zakresu przepisów ruchu drogowego;
3. zwiększenie aktywności i zaangażowania uczniów w realizację zadań z zakresu wychowania komunikacyjnego;
4. wzbogacenie treści edukacyjnych realizowanych w szkołach ścieżek wychowania komunikacyjnego;
5. wzmocnienie roli nauczyciela - koordynatora wychowania komunikacyjnego;
6. rozwój kreatywności nauczycieli – tworzenie programów autorskich, innowacyjnych, scenariuszy lekcji.

III. Kierunki i propozycje dalszych działań:

1. Ścisła współpraca instytucji i służb miejskich w realizacji zadań.
2. Realizacja miejskich programów edukacyjnych dla bezpieczeństwa, mających na celu:
 - zainteresowanie problematyką bezpieczeństwa dzieci – środowiska lokalnego, szkoły i rodziców,
 - propagowanie nowatorskich pomysłów związanych z zapobieganiem niebezpieczeństwom, na jakie narażone są dzieci i młodzież szkolna,

- wsparcie programów profilaktycznych wspomagających poczucie bezpieczeństwa wśród uczniów,
 - pomoc rodzicom w zapewnieniu dzieciom odpowiednich warunków spędzania wolnego czasu,
 - wyrobienie nawyków właściwej reakcji wśród dzieci, rodziców i nauczycieli na zagrożenia w najbliższym otoczeniu.
3. Wyposażanie najmłodszych uczestników ruchu drogowego w znaki odblaskowe (typu opaski, znaczki, kamizelki itp.).
 4. Organizacja konkursów wewnątrzszkolnych, międzyszkolnych, miejskich, wojewódzkich z zakresu wiedzy o BRD.
 5. Oznakowanie poziome, zakładanie spowalniaczy przed placówkami oświatowymi.
 6. Zwiększenie liczby opiekunów na przejściach dla pieszych w miejscach szczególnego natężenia ruchu drogowego.
 7. Wpisanie wychowania komunikacyjnego do priorytetów doskonalenia zawodowego nauczycieli.
 8. Dofinansowanie do podejmowanych przez nauczycieli form doskonalenia w zakresie wychowania komunikacyjnego.
 9. Udostępnienie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem promującej jazdę z bezpieczną prędkością.
 10. Wprowadzenie standardów brd do planowania przestrzennego i planowania transportu.
 11. Kształtowanie dróg i ich otoczenia jako dróg „wybaczących” błędy kierowców.
 12. Promowanie transportu zbiorowego jako bardziej bezpiecznego środka transportu.
 13. Zainicjowanie i prowadzenie kampanii społecznej i informacyjnej skierowanej do kierowców na temat praw przysługujących tzw. niechronionym uczestnikom ruchu i specyfiki jazdy rowerem.
 14. Stworzenie i pilotażowa realizacja programu edukacji komunikacyjnej dla dzieci uzupełnionej o zajęcia i egzamin w ruchu ulicznym.
 15. Stworzenie i pilotażowa realizacja programu edukacji komunikacyjnej skierowanej do pełnoletnich rowerzystów, ze szczególnym uwzględnieniem osób popełniających wykroczenia w ruchu drogowym i osób chcących zacząć używać roweru w codziennym ruchu ulicznym.

Bezpieczne Miasteczka Ruchu Drogowego

1. Zwiększenie liczby godzin zajęć praktycznych w Miasteczkach Ruchu Drogowego.
2. Organizacja obowiązkowa miasteczek ruchu drogowego dla dzieci w różnym przedziale wiekowym.
3. Modernizacja istniejących miasteczek ruchu drogowego i wyposażenie ich w sprzęt i nowoczesne pomoce dydaktyczne.
4. Budowa nowego, nowoczesnego Miasteczka Ruchu Drogowego przy Pałacu Młodzieży w celu zwiększenia dostępności do kształcenia umiejętności praktycznych przez większą liczbę dzieci i młodzieży.
5. Koordynacja funkcjonowania miejskich miasteczek ruchu drogowego.
6. Prowadzenie przez instytucje i służby miejskie wspólnych akcji społecznych promujących bezpieczne zachowanie wszystkich uczestników ruchu drogowego.

3. Aktywne działanie:

Współdziałanie służb: Policji, Straży Miejskiej, Inspekcji Transportu Drogowego, Zarządu Dróg i Transportu, Urzędu Miasta Łodzi.

I. Przedsięwzięcia Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Łodzi zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta Łodzi.

Przedsięwzięcia wynikające ze sposobu zarządzania służbą ruchu drogowego prowadzone na terenie miasta Łodzi:

KONTROLA



INŻYNIERIA



EDUKACJA



Działania ukierunkowane na główne przyczyny wypadków drogowych, tj.:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu,
- nadmierna prędkość,
- nietrzeźwość kierujących,
- niestosowanie się do przepisów o ruchu pieszych.

Działania ukierunkowane na pomiar prędkości:

- prędkość,
- kaskada,
- video i foto rejestratory.

Działania ukierunkowane na nadzór nad ruchem drogowym:

- nadzór prewencyjny miejsc szczególnie niebezpiecznych,



- automatyczny nadzór przestrzegania czerwonego światła – RSD.



Działania ukierunkowane na nietrzeźwych kierujących:

- trzeźwa droga do pracy,
- trzeźwy poranek,
- alkohol i narkotyki,
- pomiar.

Działania ukierunkowane na ujawnianie wykroczeń związanych z przepisami o ruchu pieszych i rowerów:

- kontrola,
- prewencja.

Współpraca w zakresie prewencji i nadzoru nad ruchem drogowym z pozapolicyjnymi instytucjami i służbami:

- MPK-Łódź Sp. z o.o.,
- Strażą Miejską w Łodzi,
- Inspekcją Transportu Drogowego,
- Polskim Związkiem Motorowym,
- WORD,
- Wydziałem Praw Jazdy i Rejestracji Pojazdów w Departamencie Obsługi i Administracji Urzędu Miasta Łodzi.

Współpraca z zarządcami dróg w zakresie:

- propozycji zmian w obecnej organizacji ruchu,
- zgłaszania uwag i nieprawidłowości w infrastrukturze drogowej,
- opiniowaniu projektów stałych i czasowych organizacji ruchu,
- stała współpraca podczas wdrażania systemu monitoringu i nadzoru nad przestrzeganiem sygnalizacji świetlnych.

II. Przedsięwzięcia Straży Miejskiej w Łodzi zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta Łodzi.

KONTROLA RUCHU DROGOWEGO

W zakresie kontroli ruchu drogowego strażnicy miejscy realizowali zadania związane z egzekwowaniem przepisów dotyczących w głównej mierze parkowania pojazdów oraz korzystania z miejsc wydzielonych.

Szczególne nacisk położono na kontrolę miejsc tzw. „kopert”, oznakowanych odpowiednimi znakami drogowymi.

Strażnicy miejscy kontrolowali także kierowców naruszających inne przepisy o ruchu drogowym.

URZĄDZENIA REJESTRUJĄCE

W związku z prowadzonymi kontrolami przestrzegania przepisów ruchu drogowego przy użyciu urządzenia rejestrującego przekraczania dozwolonej prędkości przez kierujących pojazdami osiągnięto rezultaty, które wpłynęły na poprawę zachowań kierowców.

Ponadto należy zaznaczyć, że trwają zaawansowane prace nad wdrożeniem pilotażowego rozwiązania systemu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, polegającym na kontroli i rejestracji wjazdu pojazdów na czerwonym świetle.

WSPÓŁPRACA Z POLICJĄ

Oddział Prewencji Straży Miejskiej prowadzi współpracę z Policją na mocy porozumienia podpisanego pomiędzy Prezydentem Miasta Łodzi a Komendantem Miejskim Policji w Łodzi. Współpraca odbywa się w ramach codziennych rutynowych działań, opisanych poniżej, oraz przy okazji zabezpieczania imprez masowych, świąt, miejsc katastrof, wypadków, pożarów oraz innych akcji prowadzonych wspólnie. Współpraca jest koordynowana przez Wydział Dowodzenia KMP w Łodzi.

W ramach tej współpracy, w Systemie Wspomagania Dowodzenia Komendy Miejskiej Policji w Łodzi przy ul. Sienkiewicza 26/28, funkcjonuje stanowisko dyspozytorskie dla Straży Miejskiej, gdzie oddelegowanych jest 5 strażników, którzy przez całą dobę, wspólnie z funkcjonariuszami Policji prowadzą obserwacje ulic znajdujących się w centrum miasta. W wyniku obserwacji prowadzonych przez funkcjonariuszy Straży Miejskiej, ujawniono zdarzenia:

1. bójki, pobicia, naruszenia nietykalności cielesnej,
2. dewastacja mienia,
3. rozboje,
4. prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu,
5. plakatowanie,
6. inne.

W związku z porozumieniem Oddział Prewencji Straży Miejskiej prowadzi również współpracę z Sekcją Ruchu Drogowego KMP w Łodzi, szczególnie podczas zabezpieczenia imprez masowych i świąt. Współpraca jest koordynowana przez Wydział Dowodzenia KMP w Łodzi.

Ponadto, systematycznie, prowadzone są działania w ramach akcji „Niechronieni”, mającej na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

WSPÓLNE SŁUŻBY STRAŻY MIEJSKIEJ I KOMENDY MIEJSKIEJ POLICJI W ŁODZI

W celu rozszerzenia istniejącej współpracy w zakresie poprawy bezpieczeństwa, ładu i porządku publicznego w centrum miasta oraz utrwalenia pozytywnego wizerunku obu służb ściśle współpracujących ze sobą oraz zwiększenia poczucia bezpieczeństwa mieszkańców, Straż Miejska w Łodzi oraz Komenda Miejska Policji w Łodzi realizują wspólne patrole m.in. w ciągu ul. Piotrkowskiej: od al. Piłsudskiego - ul. Sienkiewicza - al. Mickiewicza do pl. Wolności. Za główne zadania wspólnych patroli uznać należy:

1. zapobieganie popełnianiu przestępstw i wykroczeń, w szczególności rozbojów, bójek, pobić oraz kradzieży mienia,
2. podejmowanie interwencji i stanowcza reakcja na wykroczenia popełniane w ruchu drogowym oraz w stosunku do osób naruszających przepisy wynikające z ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi.

MONITOROWANIE MIASTA

Funkcjonariusze Straży Miejskiej całodobowo obsługują stanowiska operatorskie w centrum dyspozytorskim, usytuowanym w Komendzie Straży Miejskiej. Monitoring funkcjonuje w oparciu o 11 kamer, zlokalizowanych w miejscach takich jak: pomniki, obiekty sportowe, skrzyżowania, parki. W wyniku działania systemu ujawniono szereg zdarzeń takich jak: bójki, pobicia, kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu, plakatowanie, itp.

PROFILAKTYKA EDUKACYJNA

Mając na względzie poprawę bezpieczeństwa dzieci i młodzieży w szkole i poza nią, Łódzka Straż Miejska traktuje czynności podejmowane przez siebie w tym zakresie, jako priorytet. Realizuje je m.in. poprzez Referat Profilaktyki Społecznej, który prowadzi działania informacyjno-edukacyjne skierowane do uczniów, rodziców i nauczycieli, organizuje alternatywne formy oddziaływań takie jak: gry, zabawy, konkursy, festyny, związane między innymi z tematyką bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Programy przygotowane przez Straż Miejską w Łodzi - Referat Profilaktyki Społecznej, adresowane są do dzieci i młodzieży szkolnej:

1. „DZIECKO I RUCH DROGOWY” – program dla dzieci z klas „0”, „I-III”, „IV”, mający za zadanie przygotować najmłodszych do prawidłowego i samodzielnego uczestnictwa w ruchu drogowym;
2. zajęcia przygotowujące dzieci do egzaminu na „Kartę Rowerową” prowadzone w klasach „IV” i „V”.

Funkcjonariusze Referatu Profilaktyki Społecznej Straży Miejskiej w ramach swoich codziennych obowiązków przeprowadzają zajęcia profilaktyczne w szkołach podstawowych i innych placówkach oświatowych.

WSPÓŁPRACA Z JEDNOSTKAMI POMOCNICZYMI GMINY (RADAMI OSIEDLI)

Funkcjonariusze Straży Miejskiej organizują spotkania z Radami Osiedli, w efekcie których są zgłaszane i przyjmowane do realizacji interwencje także dotyczące ruchu drogowego.

III. Przedsięwzięcia Inspekcji Transportu Drogowego w Łodzi zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta Łodzi

Zadania:

1. kontrola norm czasu prowadzenia pojazdu wymaganych przerw i odpoczynków;
2. kontrola zainstalowanych w pojeździe urządzeń pomiarowo-kontrolnych (tachograf, taksometr itp.);
3. kontrola masy, nacisków osi i wymiarów pojazdu;
4. kontrola pojazdów wykonujących przewóz drogowy osób;
5. kontrola pojazdów wykonujących przewóz drogowy rzeczy (ADR, ATP, odpady, zwierzęta);
6. kontrola stanu technicznego pojazdów;
7. kontrola rodzaju używanego paliwa;
8. kontrola prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej;
9. przeprowadzono szkolenie pracowników ZDiT w zakresie kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdu.

IV. Usprawnienie współdziałania służb: Policji, Straży Miejskiej, ITD, ZDiT, UML przez:

1. utworzenie (wyznaczenie) na terenie miasta Łodzi nowych parkingów, gdzie można parkować i przeprowadzać kontrole samochodów ciężarowych i specjalistycznych przewożących odpady, towary niebezpieczne, zwierzęta;
2. wykorzystanie znaków zmiennej treści w informacji miejskiej celem poprawy płynności ruchu poprzez centralne sterowanie i zarządzanie kierunkami poruszania się pojazdów, aby wpłynąć bezpośrednio na bezpieczeństwo i komfort podróżowania;
3. informowanie o wolnych powierzchniach parkingowych;

4. informowanie o robotach drogowych prowadzonych na terenie miasta, o objazdach lub innych zdarzeniach;
5. znaki zmiennej treści pozwalają także na uzyskanie realnego wpływu na efektywne zarządzanie transportem w aglomeracjach miejskich;
6. wybudowano drugą wagę stacjonarną dla pojazdów wraz z systemem preselekcyjnym;
7. inne rozwiązania, które mogą wpłynąć na poprawę brd:
 - poprawa oznakowania poziomego,
 - linie informujące o zakazie zatrzymywania,
 - kolorowe strefy na skrzyżowaniach;
8. reaktywowanie w nowej formule „Zespół ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Zespół powinien działać w schemacie: monitoring – ewaluacja - planowanie działań – realizacja i ponownie monitoring;
9. zainicjowanie i realizacja programu szkoleń pracowników instytucji i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego na temat oceny zagrożeń w ruchu i troski o tzw. niechronionych uczestników ruchu;
10. program działań edukacyjno - propagandowych kierowanych do poszczególnych grup uczestników ruchu ze strony: Policji, Straży Miejskiej, Inspekcji Transportu Drogowego, organizacji pozarządowych, placówek oświatowych oraz innych podmiotów, mający na celu doprowadzenie do zmian w zachowaniach zarówno kierujących pojazdami jak i pieszych, celem poprawy bezpieczeństwa ruchu;
11. zaoferowanie współpracy kierownictwu żłobków i dyrekcji przedszkoli (wsparcie wychowawców, pedagogów i nauczycieli, w cyklu zajęć z dziećmi 2 – 3 i 3 - 6 letnimi; dostarczenie podstawowych pomocy, koordynacja współpracy na linii placówka – Policja itp.);
12. nawiązanie współpracy ze szkołami podstawowymi (wsparcie nauczycieli w cyklu zajęć, pomoc w organizacji konkursów z zachowania na drodze, dostarczenie podstawowych pomocy, koordynacja współpracy na linii placówka – Policja itp.).

Współpraca z organizacjami pozarządowymi

Program współpracy Miasta Łodzi z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, powinien być wyrazem aktywnej i otwartej polityki Miasta wobec organizacji oraz określać nie tylko cele współpracy, ale także priorytety, konkretne zadania oraz formy i tryby ich realizacji.

Chodzi o to by program odpowiadał zarówno na potrzeby urzędników, jak i organizacji pozarządowych.

Współpraca powinna mieć charakter otwarty oraz uwzględniać możliwość stosowania nowych form współpracy i doskonalenia już określonych.

IX. Główne cele Miejskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi do 2015 r.

1. spadek o 10% ofiar śmiertelnych na terenie miasta,
2. spadek o 30% ofiar poszkodowanych w wypadkach drogowych.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna obejmować:

- prowadzenie doraźnych i systemowych działań dla poprawy brd,

- aktywność i koordynację ciągłych działań w zakresie oceny i poprawy stanu brd miasta,
- wspieranie wiedzą jednostek administracji, samorządu i organizacji społecznych miasta,
- oddziaływanie na społeczeństwo, a zwłaszcza na poszczególne grupy użytkowników dróg na rzecz brd, kształtowanie świadomości zagrożeń i właściwych postaw w ruchu drogowym,
- działania w kierunku racjonalnego przekształcania sieci ulic o zróżnicowanej - w zależności od funkcji - dostępności, przepustowości i prędkości, dla zmniejszenia możliwości popełniania błędów przez użytkowników dróg,

Skuteczna realizacja Miejskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2013 – 2015 zależy od odpowiedniej wiedzy i kompetencji potencjalnych realizatorów programu i szerokiej aktywności społecznej.

Miejski Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2013 – 2015 skierowany jest do różnych jednostek wykonawczych miasta Łodzi i organizacji społecznych, a jego celem jest osiągnięcie w 2020 r. zerowej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, zgodnie z wytycznymi Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Spis tablic

Tablica 1	„Śmiertelność” w wypadkach drogowych w Polsce w 2011 r.	6
Tablica 2	„Śmiertelność” w wypadkach drogowych w Polsce na 100 tys. mieszkańców.	6
Tablica 3	Przyczyny najtragiczniejszych wypadków drogowych w województwie łódzkim.	7
Tablica 4	Przyczyny wypadków drogowych z winy kierującego w województwie łódzkim.	7-8
Tablica 5	Przyczyny wypadków drogowych z winy pieszego w województwie łódzkim.	8
Tablica 6	Wypadkowość w latach 2010 – 2012.	11
Tablica 7	Zdarzenia drogowe na poszczególnych kategoriach dróg.	13
Tablica 8	Zdarzenia drogowe w poszczególnych dzielnicach miasta.	14
Tablica 9	Zdarzenia drogowe w poszczególnych miesiącach.	15
Tablica 10	Zdarzenia drogowe w poszczególne dni tygodnia.	15
Tablica 11	Zdarzenia drogowe w ośmiogodzinnym przedziale czasowym doby.	16
Tablica 12	Zdarzenia drogowe w poszczególnych godzinach doby.	16
Tablica 13	Przyczyny zdarzeń drogowych.	17
Tablica 14	Przyczyny zdarzeń drogowych z winy kierującego.	17-18
Tablica 15	Przyczyny zdarzeń drogowych z winy pieszego.	18
Tablica 16	Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych (kierujący i piesi).	19
Tablica 17	Nietrzeźwi kierujący sprawcy wypadków drogowych.	19
Tablica 18	Ofiary wypadków drogowych wg użytkownika drogi w 2011 r.	20
Tablica 19	Uczestnik ruchu drogowego wg użytkownika drogi w 2011 r.	21
Tablica 20	Najbardziej zagrożone ulice na terenie Łodzi w 2011 r.	22
Tablica 21	Ofiary śmiertelne na ulicach Łodzi w 2011 r.	22
Tablica 22	Najbardziej niebezpieczne skrzyżowania na terenie Łodzi w 2011 r.	22
Tablica 23	Skrzyżowania, na których w 2011 r. zginęli uczestnicy ruchu drogowego.	23
Tablica 24	Zdarzenia drogowe na skrzyżowaniach w Łodzi w 2011 r.	23
Tablica 25	Zdarzenia drogowe a oświetlenie drogi w 2011 r.	24
Tablica 26	Zdarzenia drogowe wg rodzaju drogi w 2011 r.	24
Tablica 27	Zdarzenia drogowe wg rodzaju zdarzenia w 2011 r.	25
Tablica 28	Zdarzenia drogowe wg użytkowników 2009 – 2011	26
Tablica 29	Sprawcy zdarzeń drogowych wg użytkowników 2009 – 2011.	26
Tablica 30	Zdarzenia drogowe spowodowane przez kierujących 2009 – 2011.	26-27
Tablica 31	Główne zdarzenia drogowe spowodowane przez rowerzystów 2009 – 2011.	27
Tablica 32	Zdarzenia drogowe ze względu na wiek sprawców 2009 – 2011.	28
Tablica 33	Ofiary zdarzeń drogowych w latach 2009 – 2011.	29
Tablica 34	Ofiary zdarzeń drogowych z podziałem na wiek w latach 2009 – 2011.	30
Tablica 35	Ofiary zdarzeń drogowych z podziałem na godziny występowania w latach 2009 – 2011.	30
Tablica 36	Procentowy udział zabitych w zdarzeniach drogowych w latach 2009 – 2011.	30-31
Tablica 37	Najbardziej zagrożone miejsca w 2009 r.	31
Tablica 38	Najbardziej zagrożone miejsca w 2010 r.	32
Tablica 39	Najbardziej zagrożone miejsca w 2011 r.	32
Tablica 40	Najbardziej zagrożone ulice w 2012 r.	33
Tablica 41	Najbardziej zagrożone skrzyżowania w 2012 r.	33
Tablica 42	Zdarzenia drogowe w 2012 r.	34
Tablica 43	Zdarzenia drogowe MPK w latach 2009 – 2011.	34

Spis rysunków

Rysunek 1	Liczba zabitych do ilości wypadków drogowych.	3
Rysunek 2	Liczba zabitych na 100 wypadków drogowych.	3
Rysunek 3	Liczba wypadków drogowych w latach 2001 – 2011.	4
Rysunek 4	Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce w latach 2001 – 2011.	4
Rysunek 5	Liczba wypadków drogowych w województwie łódzkim w latach 2001 – 2011.	5
Rysunek 6	Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w województwie łódzkim w latach 2001 – 2011.	5
Rysunek 7	Procentowa ilość wypadków drogowych w województwie łódzkim w 2011 r.	7
Rysunek 8 i 9	Sprawcy wypadków drogowych (ogółem) i sprawcy kierujący wg wieku w województwie łódzkim w 2011 r.	9
Rysunek 10	Infrastruktura drogowa wokół Łodzi.	10
Rysunek 11	Procentowy udział poszczególnych kategorii dróg na terenie miasta Łodzi.	10
Rysunek 12	Liczba wypadków drogowych w ostatnich 10 latach na terenie miasta Łodzi.	12
Rysunek 13	Liczba zabitych w wypadkach drogowych w ostatnich 10 latach na terenie miasta Łodzi.	12
Rysunek 14	Wypadki drogowe na poszczególnych kategoriach dróg.	13
Rysunek 15	Wypadki drogowe w poszczególnych dzielnicach miasta.	13
Rysunek 16	Zabici w poszczególnych dzielnicach miasta.	14
Rysunek 17	Liczba wypadków w poszczególnych miesiącach roku.	14
Rysunek 18	Wypadki drogowe w poszczególne dni tygodnia.	15
Rysunek 19	Przyczyny wypadków drogowych.	17
Rysunek 20	Sprawcy piesi wypadków drogowych wg wieku.	19
Rysunek 21	Ofiary wypadków drogowych wg wieku w 2011 r.	20
Rysunek 22	Ofiary śmiertelne wg uczestnika ruchu drogowego w 2011 r.	21
Rysunek 23	Niechronione ofiary śmiertelne ruchu drogowego w latach 2009 – 2011.	21
Rysunek 24	Wypadki drogowe a oświetlenie w 2011 r.	24
Rysunek 25	Wypadki drogowe wg rodzaju drogi w 2011 r.	24
Rysunek 26	Wypadki drogowe wg rodzaju zdarzenia w 2011 r.	25
Rysunek 27	Liczba kolizji, wypadków i wykolejeń z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej w 2009 r. wg miesięcy.	34
Rysunek 28	Liczba kolizji i wypadków z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej w 2009 r. wg dni tygodnia.	35
Rysunek 29	Liczba wypadków i kolizji w godzinach doby w 2009 r.	35
Rysunek 30	Udział procentowy wypadków i kolizji wg wieku motorniczego (uczestniczącego w wypadku lub kolizji) z udziałem komunikacji tramwajowej w 2009 r.	36
Rysunek 31	Udział procentowy wypadków i kolizji wg wieku kierowcy (uczestniczącego w wypadku lub kolizji) z udziałem komunikacji autobusowej w 2009 r.	36
Rysunek 32	Liczba kolizji, wypadków i wykolejeń z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej w 2010 r. wg miesięcy.	36
Rysunek 33	Liczba kolizji i wypadków z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej w 2010 r. wg dni tygodnia.	37
Rysunek 34	Liczba wypadków i kolizji w godzinach doby w 2010 r.	37
Rysunek 35	Liczba wypadków z udziałem pojazdów komunikacji tramwajowej w latach 2009-2010 w zależności od stażu pracy motorniczego.	37
Rysunek 36	Liczba wypadków z udziałem pojazdów komunikacji autobusowej w latach 2009-2010 w zależności od stażu pracy kierowcy.	38
Rysunek 37	Liczba kolizji, wypadków i wykolejeń z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej w roku 2011 wg miesięcy.	38
Rysunek 38	Liczba kolizji i wypadków z udziałem pojazdów komunikacji miejskiej w 2011 r. wg dni tygodnia	38
Rysunek 39	Liczba wypadków i kolizji w godzinach doby w 2011 r.	39
Rysunek 40	Liczba wypadków z udziałem pojazdów komunikacji tramwajowej w zależności od stażu pracy motorniczego.	39
Rysunek 41	Liczba wypadków z udziałem pojazdów komunikacji autobusowej w zależności od stażu pracy kierowcy.	39

Rysunek 42	Poszkodowani w wypadkach z udziałem rowerzystów w latach 2007-2011.	41
Rysunek 43	Zmienność liczby zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w ciągu roku w latach 2007-2011.	41
Rysunek 44	Zmienność liczby zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w ciągu tygodnia w latach 2009-2011.	42
Rysunek 45	Zmienność liczby zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w ciągu doby w latach 2009-2011.	43
Rysunek 46	Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2009-2011 w podziale na warunki oświetleniowe.	43
Rysunek 47	Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2009-2011 wg rodzaju zdarzenia.	44
Rysunek 48	Przyczyny (okoliczności) zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2009-2011, w podziale na sprawców.	45
Rysunek 49	Rozmieszczenie wypadków drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2009-2011 (czarne punkty) na tle sieci głównych dróg (linie różowe) i dróg dla rowerów pogrubione linie czerwone).	46
Rysunek 50	Zagęszczenie wypadków drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2009-2011.	47
Rysunek 51	Liczba ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego w kraju (styczeń – grudzień 2011 r.).	48
Rysunek 52	Dynamika wypadków niechronionych uczestników ruchu w latach 2002 - 2011.	49
Rysunek 53	Dynamika liczby ofiar śmiertelnych w obszarze niechronionych użytkowników dróg województwie łódzkim w latach 2002-2011.	49
Rysunek 54	Niechronieni - ofiary wypadków drogowych w województwie łódzkim (styczeń-sierpień 2011/2012 r.)	49
Rysunek 55	Zestawienie dróg rowerowych w Łodzi.	55

Uzasadnienie

do projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie przyjęcia „Miejskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2013-2015”.

W 2011 r. Rada Miejska w Łodzi uchwałą Nr XVIII/325/11 z dnia 24 sierpnia 2011 r. ustaliła kierunki działania dla Prezydenta Miasta Łodzi zmierzające do stworzenia *Miejskiego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2012-2014* (Program BRD). W celu realizacji ww. uchwały, Zarząd Dróg i Transportu przystąpił do prac nad Programem BRD.

W pracach nad dokumentem udział brały następujące jednostki i instytucje:

1. Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Łodzi,
2. Wydział Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Łodzi,
3. Straż Miejska w Łodzi,
4. Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Łodzi,
5. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Sp. z o.o.,
6. Kuratorium Oświaty w Łodzi,
7. Wydział Edukacji w Departamencie Spraw Społecznych Urzędu Miasta Łodzi,
8. Urząd Marszałkowski w Łodzi,
9. Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi,
10. Pełnomocnik Prezydenta Miasta Łodzi ds. Polityki Rowerowej,
11. Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Łodzi,
12. Wydział Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa w Departamencie Prezydenta Urzędu Miasta Łodzi,
13. Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi,
14. Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Łodzi,
15. Stowarzyszenie Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców i Kandydatów na Kierowców „AUTOS” w Łodzi,
16. Rzecznik Osób Niepełnosprawnych w Wydziale Zdrowia i Spraw Społecznych w Departamencie Spraw Społecznych Urzędu Miasta Łodzi,
17. Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi.

Do opracowania dokumentu posłużyły dane z lat 2010-2012. Spotkania w tej sprawie odbywały się średnio raz w miesiącu. Poszczególni przedstawiciele prezentowali na nich swoje propozycje. W wyniku tych prac powstał dokument wyznaczający kierunki dla Miasta

Łodzi zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu, edukacji i aktywizacji działań na lata 2013-2015. W realizacji tych zadań brały udział jednostki mające wpływ na poprawę poziomu bezpieczeństwa na łódzkich drogach. W lutym br. ogłoszono konsultacje społeczne, podczas których mieszkańcy zgłaszali opinie i propozycje, które potwierdziły dotychczasowe wnioski i nadały kierunki dalszego działania. W celu poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, w Programie BRD przyjęto zasady uspokojenia ruchu nawiązujące do Regionalnego Programu „GAMBIT”. Do głównych założeń programu należy zmniejszenie ilości zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym i ciężkimi obrażeniami ciała.

Z uwagi na zobowiązanie do podjęcia działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zasadnym jest podjęcie niniejszej uchwały.

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG I TRANSPORTU

Grzegorz Nita