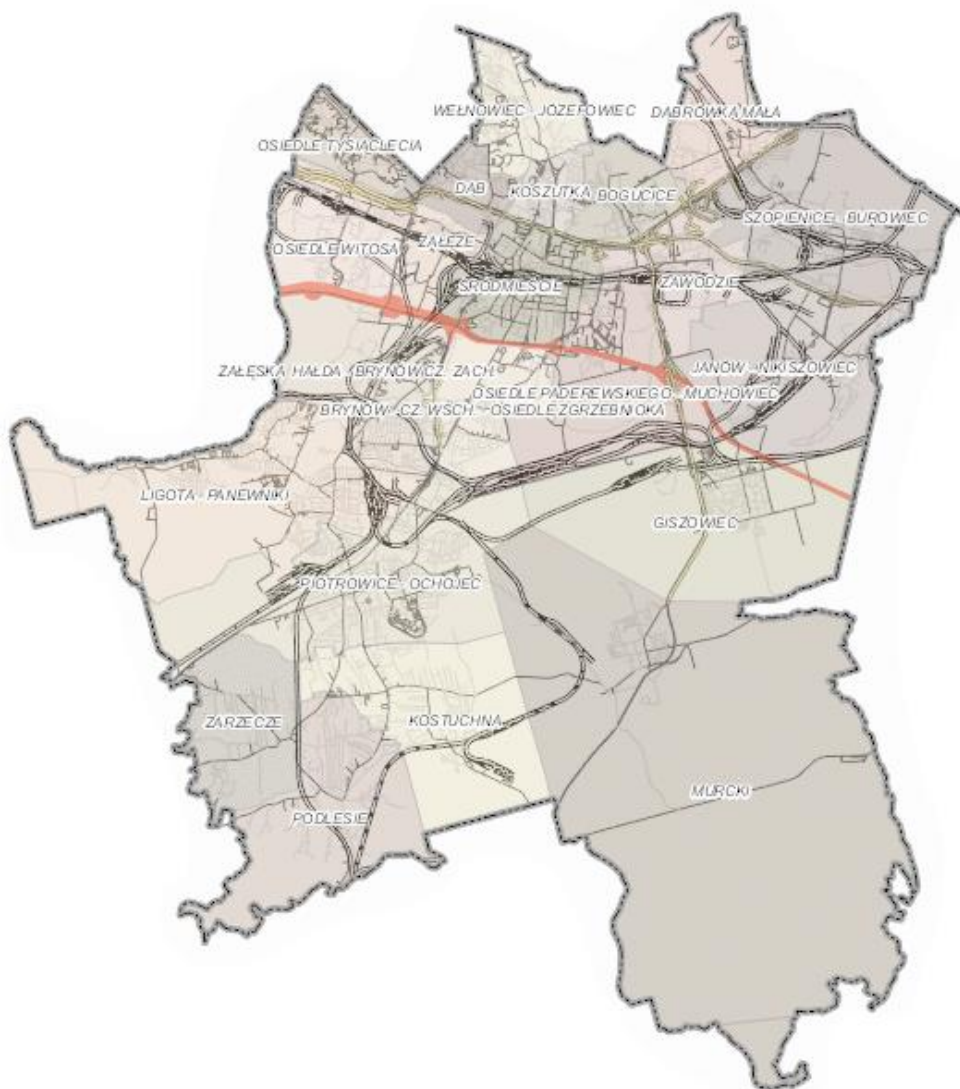


Analiza bezpieczeństwa ruchu na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice



SPIS TREŚCI

Rozdział	Podrozdział	Temat	Numer strony
1.		Cel i zakres analizy, określenia podstawowe	3
2.		Analiza wypadkowości za 2024 rok na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice	4
	2.1	Dane o wypadkach	4
	2.2	Wskaźniki wypadkowości	6
	2.3	Okoliczności i przyczyny wypadków	6
	2.4	Rozkład wypadków na sieci drogowo - ulicznej	11
	2.5	Wypadki z udziałem pieszych	12
	2.6	Wypadki z udziałem rowerzystów	15
3.		Analiza porównawcza wypadkowości na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice za rok 2024 z latami 2014 i 2019	17
4		Analiza wypadkowości za 2024 rok na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w części obejmującej strefę Tempo 30 w Śródmieściu	23
	4.1	Informacje ogólne	23
	4.2	Analiza wypadkowości w Strefie Tempo 30	24
	4.3	Porównanie wypadków z 2014 roku i 2024 roku	26
	4.4	Ocena funkcjonowania Strefy Tempo 30	28
5.		Podsumowanie wyników	28
6.		Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w 2024 roku	30

1. Cel i zakres analizy, określenia podstawowe

Celem przeprowadzonej analizy wypadkowości jest określenie wielkości oraz sporządzenie charakterystyk reprezentatywnych wskaźników wypadków drogowych na sieci drogowo - ulicznej Katowic dla dokonania:

- oceny stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na miejskiej sieci drogowo - ulicznej,
- oceny skuteczności zrealizowanych działań w zakresie rozwiązań drogowych i organizacji ruchu dla poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- określenia kierunków, środków oraz metod kolejnych działań w zakresie rozwiązań drogowych i organizacji ruchu dla dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Zakres merytoryczny przeprowadzonej analizy dotyczy rozwiązań drogowych infrastrukturalnych i organizacyjnych wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego, określanych na podstawie danych zawartych w kartach zdarzeń drogowych sporządzanych przez Policję oraz baz danych o wielkości, strukturze i rozkładzie ruchu na sieci drogowo - ulicznej Katowic, sporządzonych przez Wydział Transportu.

Zakres czasowy przeprowadzonej analizy dotyczy:

- wypadków drogowych za rok 2024,
- analizy porównawczej z 2019 rokiem jako przedstawienie zmian bezpieczeństwa ruchu drogowego w okresie 5 lat,
- analizy porównawczej z 2014 rokiem jako przedstawienie zmian bezpieczeństwa ruchu drogowego w okresie 10 lat.

Informacje o wypadkach na sieci ulic w Katowicach uzyskano z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji, natomiast utworzona baza danych o wypadkach umożliwia określanie wielkości i sporządzanie dowolnych charakterystyk i wskaźników zdarzeń drogowych. W niniejszej analizie zamieszczono jedynie charakterystyki i wskaźniki reprezentatywne dla celów analizy.

W analizie stosowane są następujące określenia:

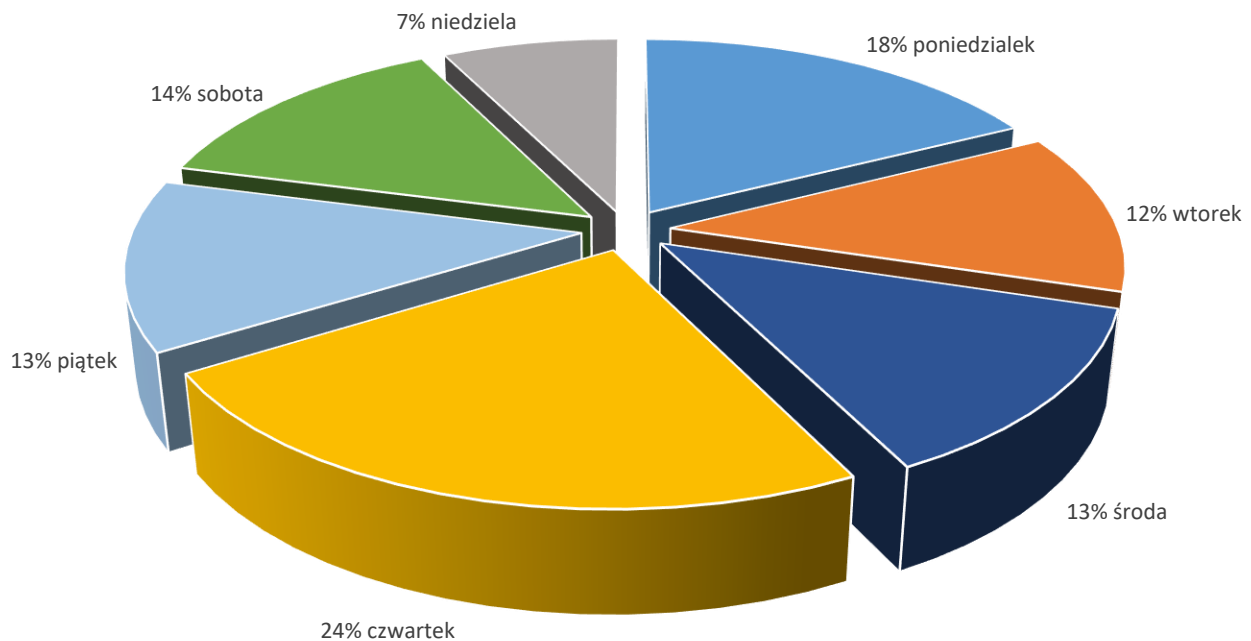
- wypadek drogowy - zdarzenie drogowe, w wyniku którego zanotowano ofiary w ludziach (zabici lub ranni),
- zabity - osoba zmarła na miejscu wypadku lub na skutek doznanych w wypadku obrażeń ciała w okresie do 30 dni od jego zaistnienia,
- ranny - osoba, która doznała w wypadku obrażeń ciała i otrzymała pomoc lekarską,
- wskaźnik ciężkości wypadków - liczba osób zabitych przypadająca na 100 wypadków,
- wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych - liczba osób zabitych przypadająca na 100 rannych,
- gęstość wypadków D_w - liczba wypadków przypadająca na 1 km drogi.

2. Analiza wypadkowości za 2024 rok na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice

2.1. Dane o wypadkach

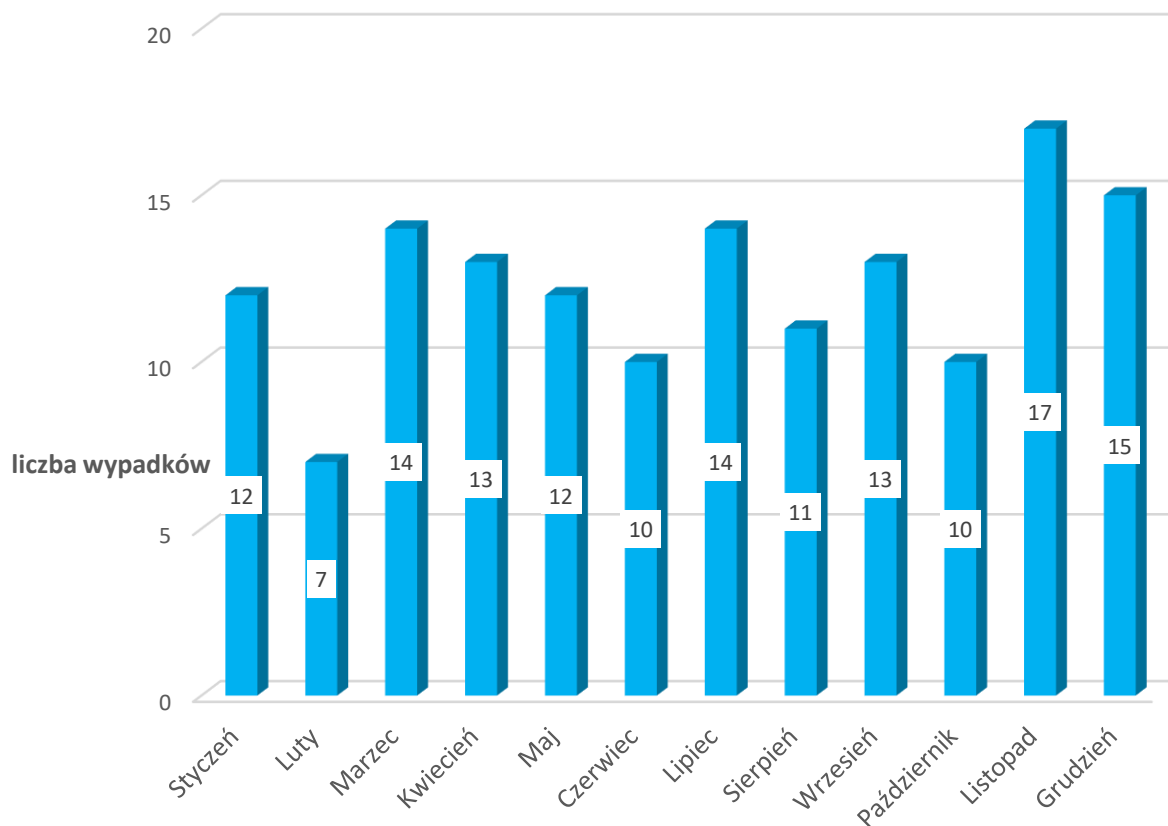
Liczba wypadków drogowych	148
Liczba osób rannych:	164
Liczba osób zabitych:	4

Dzień tygodnia w którym zdarzyło się najwięcej wypadków – **czwartek** tj. **24%** ogółu wypadków, najmniej w **niedzielę** tj. **7%** ogółu wypadków.



Rys. 1 Procentowy udział wypadków w poszczególnych dniach tygodnia na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w 2024 roku

Miesiąc w którym zdarzyło się najwięcej wypadków – **listopad** tj. **17 wypadków**, najmniej – **luty** tj. **7 wypadków**.

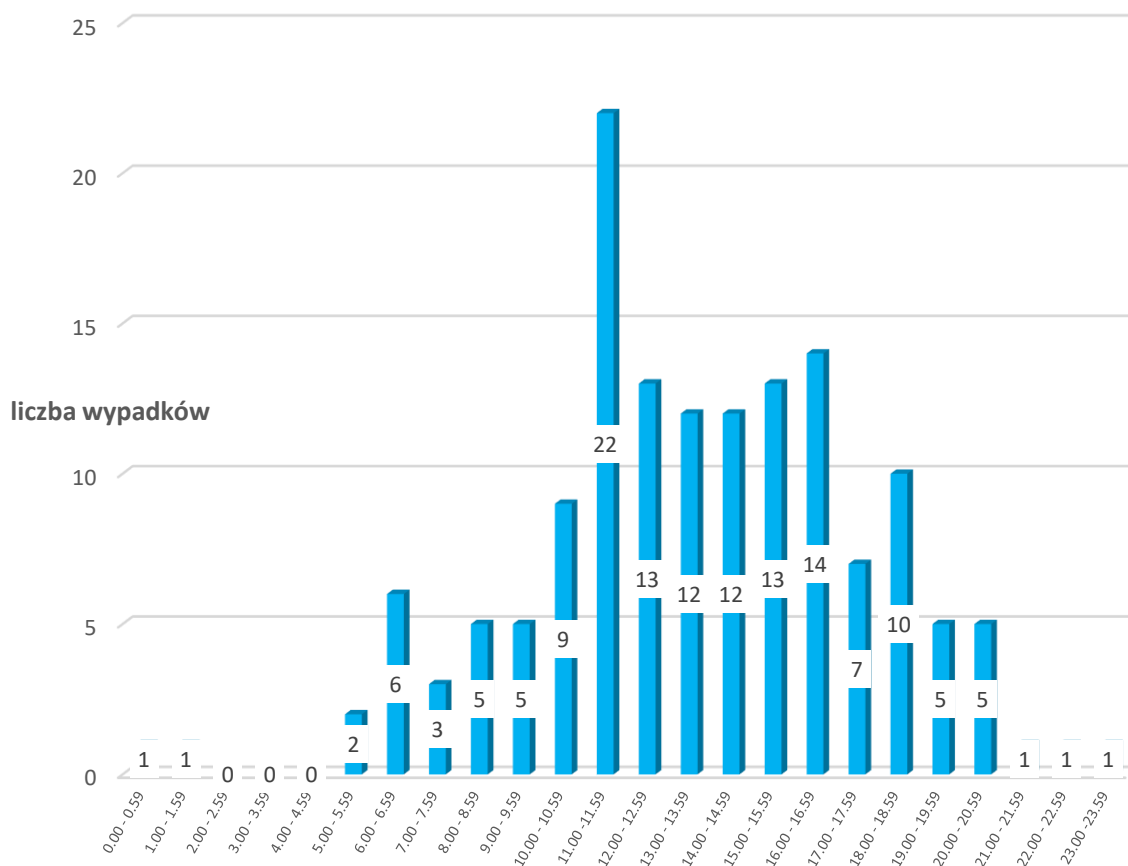


Rys. 2 Liczba wypadków na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w poszczególnych miesiącach 2024 roku

Przedział czasowy 6-godzinny o największej liczbie wypadków to godziny około południowe i popołudniowe: **11:00 – 16:59**.

Przypada na tę porę **86 wypadków**, co stanowi **58,1 %** wszystkich wypadków.

Przedział czasowy godzinny o największej liczbie wypadków to **11.00 - 11.59 - 22 wypadki**, czyli **14,9 %** ogółu wypadków.



Rys. 3 Liczba wypadków na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w poszczególnych okresach godzinowych 2024 roku

2.2. Wskaźniki wypadkowości

- wskaźnik ciężkości wypadków – **2,7** zabitych na 100 wypadków
- wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych - **2,44** zabitych na 100 rannych
- gęstość wypadków D_w – **0,26** wypadków na km drogi

2.3. Okoliczności i przyczyny wypadków

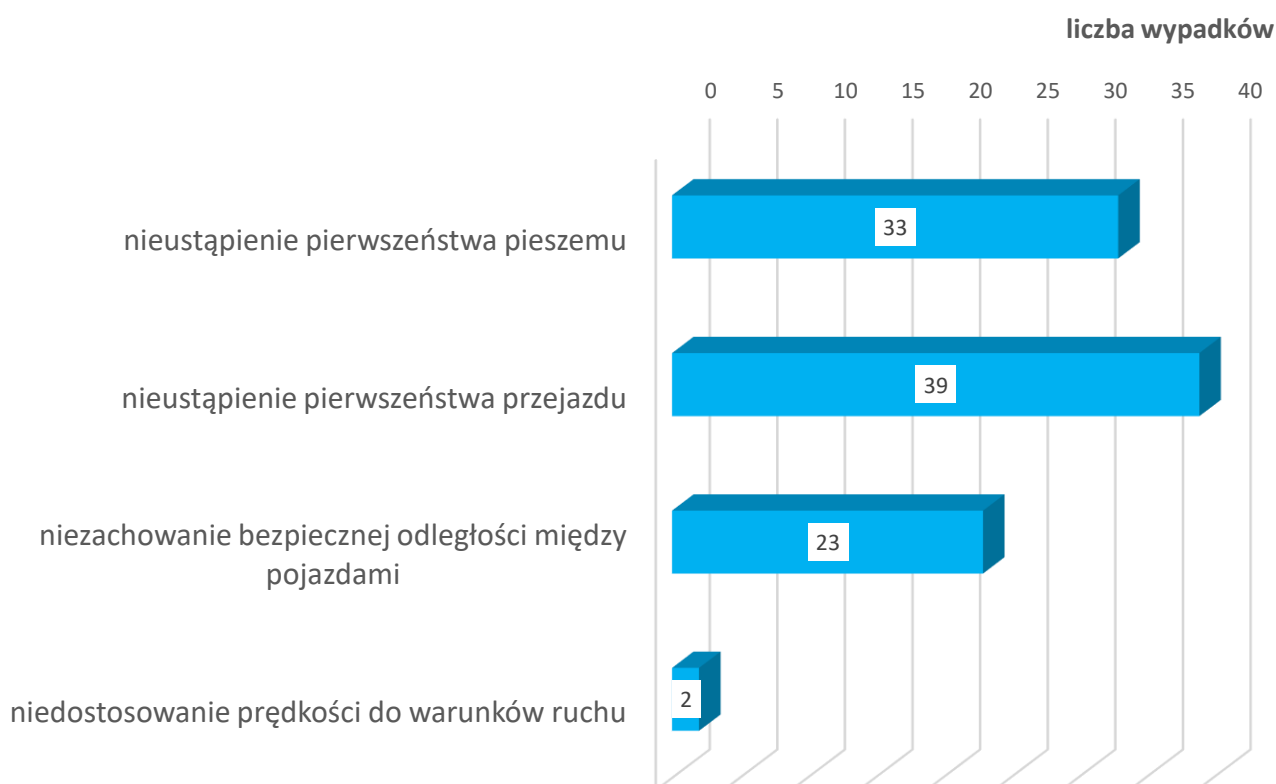
Najczęściej występującym rodzajem wypadków było zderzenie boczne pojazdów – **53** wypadków czyli **35,8 %** ogółu wypadków.

Winnymi wypadków byli:

- kierujący pojazdami: **137**
- piesi: **5**
- współwina uczestników lub inne przyczyny: **6**

Najczęstsze przyczyny wypadków z winy kierujących:

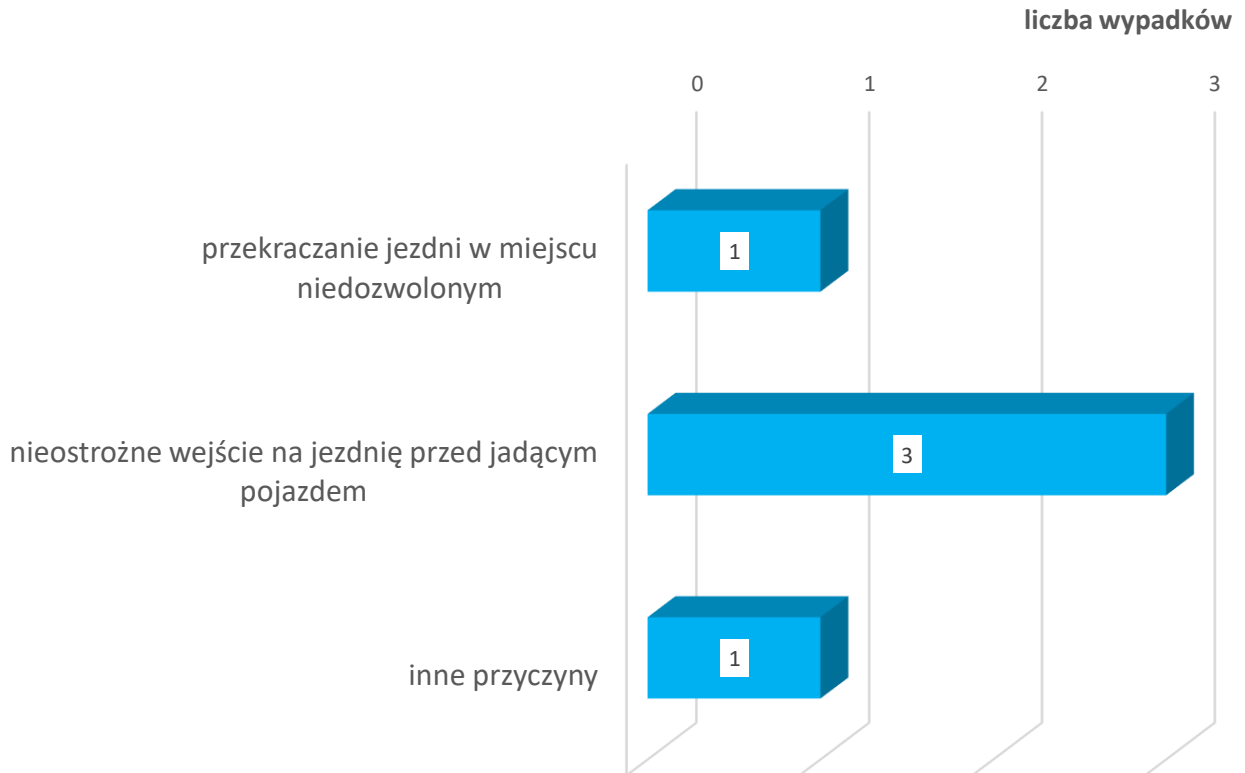
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu (33 wypadki),
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (39 wypadków),
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (23 wypadki),
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (2 wypadki).



Rys. 4 Najczęstsze przyczyny wypadków z winy kierujących na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w 2024 roku

Przyczyny wypadków z winy pieszych:

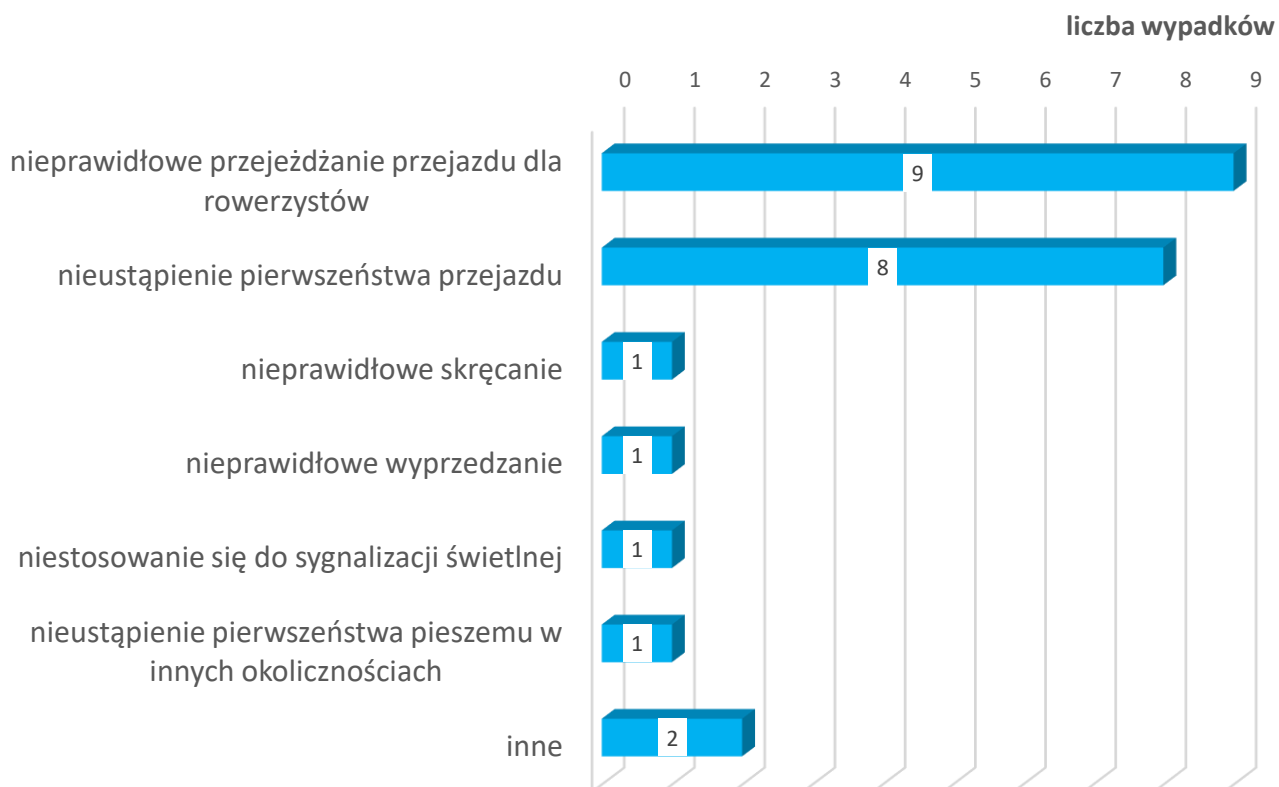
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym (1 wypadek),
- nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem (3 wypadki),
- inne przyczyny (1 wypadek).



Rys. 5 Przyczyny wypadków z winy pieszych na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w 2024 roku

Przyczyny wypadków z udziałem rowerzystów:

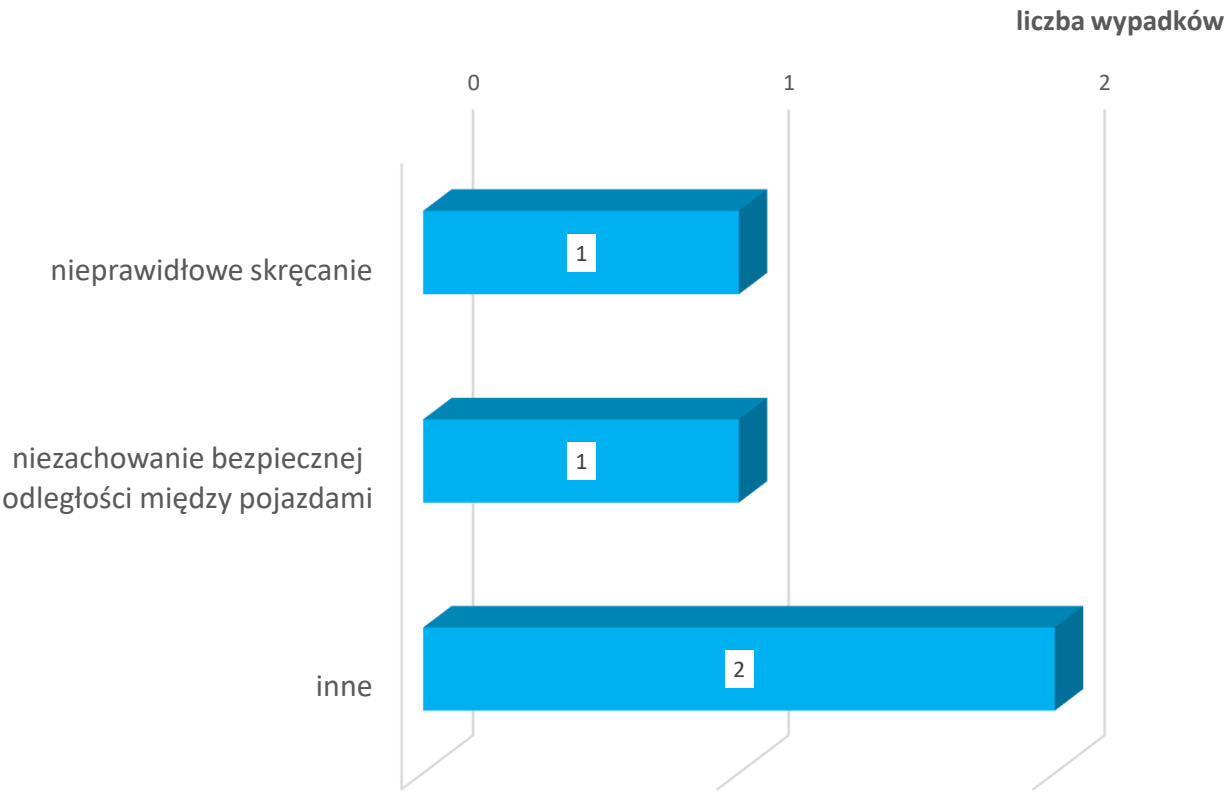
- nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów (9 wypadków),
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (8 wypadków),
- nieprawidłowe skręcanie (1 wypadek),
- nieprawidłowe wyprzedzanie (1 wypadek),
- niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej (1 wypadek),
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach (1 wypadek),
- inne (2 wypadki).



Rys. 6 Przyczyny wypadków z udziałem rowerzystów na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w 2024 roku

Przyczyny wypadków ze skutkiem śmiertelnym:

- nieprawidłowe skręcanie (1 wypadek),
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (1 wypadek),
- inne (2 wypadki).



Rys. 7 Przyczyny wypadków ze skutkiem śmiertelnym na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w 2024 roku

Rodzaj użytkownika	Liczba rannych	Liczba zabitych
piesi	41	1
motorowerzyści	5	0
rowerzyści	23	1
użytkownicy motocykli	8	1
użytkownicy samochodów ciężarowych	68	0
użytkownicy samochodów osobowych	3	0
użytkownicy tramwajów	2	0
użytkownicy autobusów	7	1
hulajnoga elektryczna	5	0
inne	2	0

Tab. 1 Poszkodowani w wypadkach drogowych na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w 2024 roku

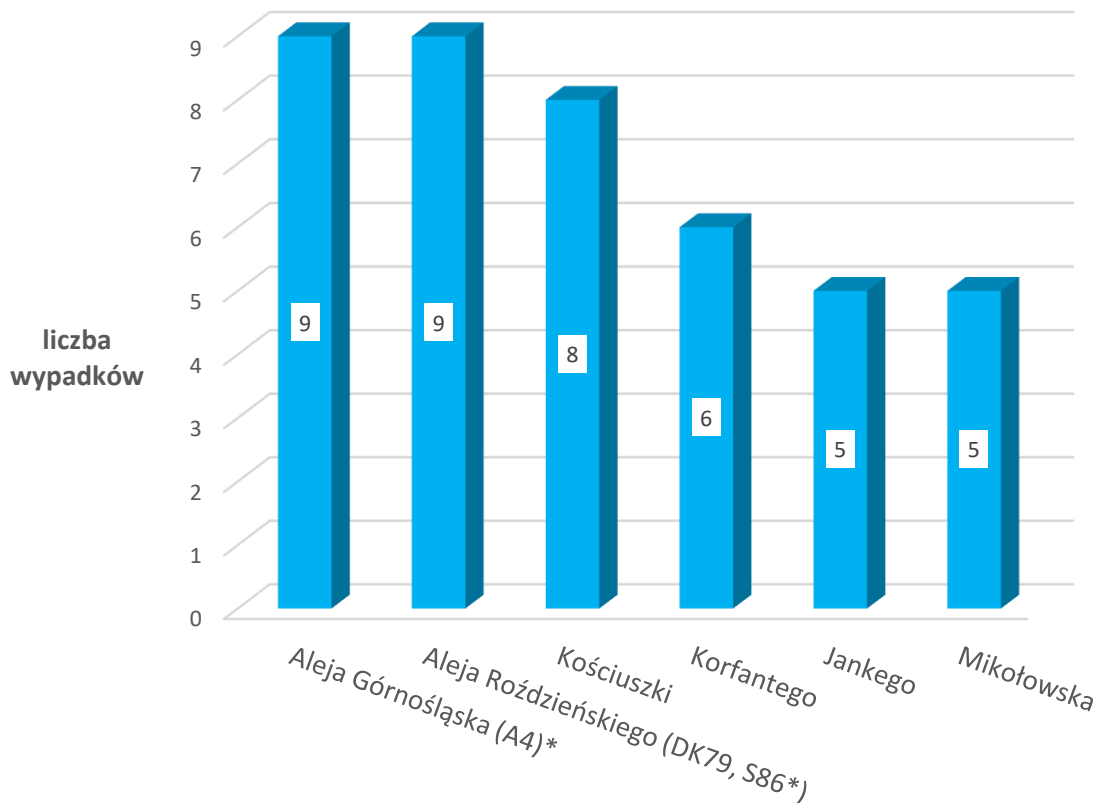
2.4. Rozkład wypadków na sieci drogowo - ulicznej

L.p.	Ulica	Rodzaj Zdarzenia	Przyczyna zdarzenia	Winny wg karty zdarzenia	Ofiara
1	73-go Pułku Piechoty	najechanie na pieszego	nieprawidłowe skręcanie	kierujący pojazdem	pieszy
2	Aleja Górnośląska (A4)*	zderzenie pojazdów tylne	niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	kierujący motocyklem	kierujący motocyklem
3	Kałuży	wywrócenie się pojazdu	inne	rowerzysta	rowerzysta
4	Skargi	zdarzenie z pasażerem	inne	kierujący autobusem	pasażer autobusu

Tab. 2 Wypadki ze skutkiem śmiertelnym na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w 2024 roku

L.p.	Ulica / droga	Liczba wypadków
		2024
1	Aleja Górnośląska (A4)*	9
2	Aleja Roździeńskiego (DK79, S86*)	9
3	Kościuszki	8
4	Korfantego	6
5	Jankego	5
6	Mikołowska	5

Tab. 3 Wykaz ulic na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice o największej ilości wypadków w 2024 roku – liczba wypadków



Rys. 8 Ulice na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice o największej ilości wypadków w 2024 roku – liczba wypadków

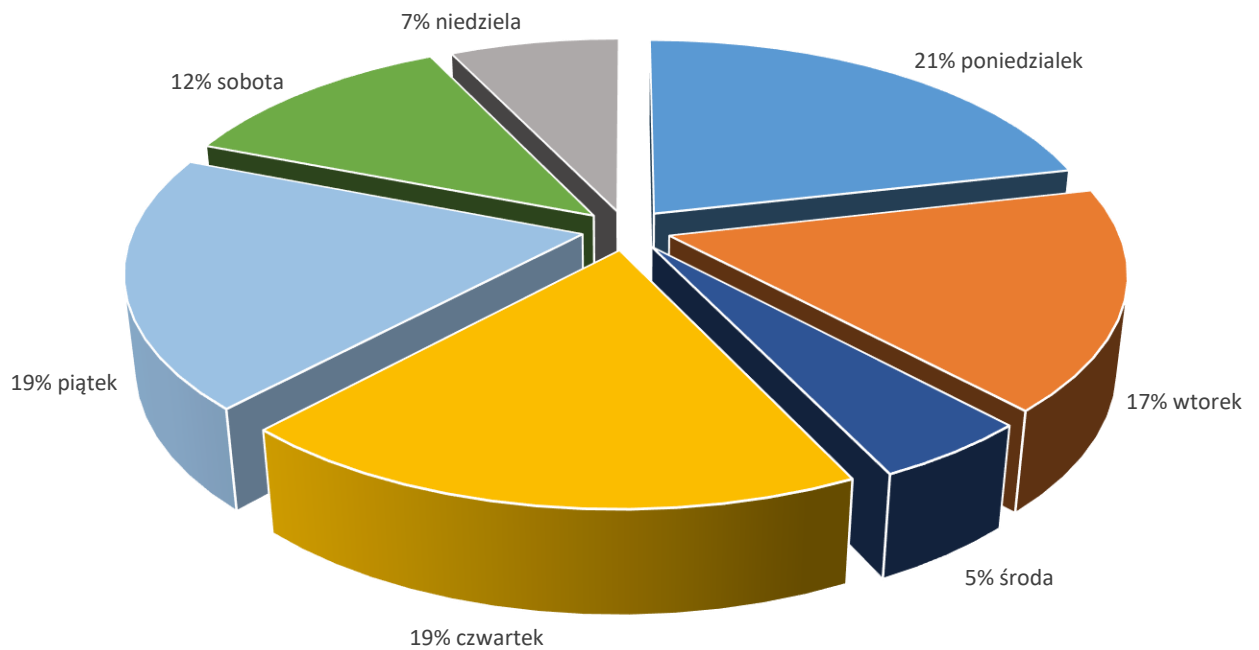
*odcinki dróg zarządzane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad

2.5. Wypadki z udziałem pieszych

	Liczba wypadków		
	Z udziałem pieszych	Ogółem	Udział procentowy
Liczba wypadków	42	148	28,4%
Liczba rannych	41	164	25,0%
Liczba zabitych	1	4	25,0%

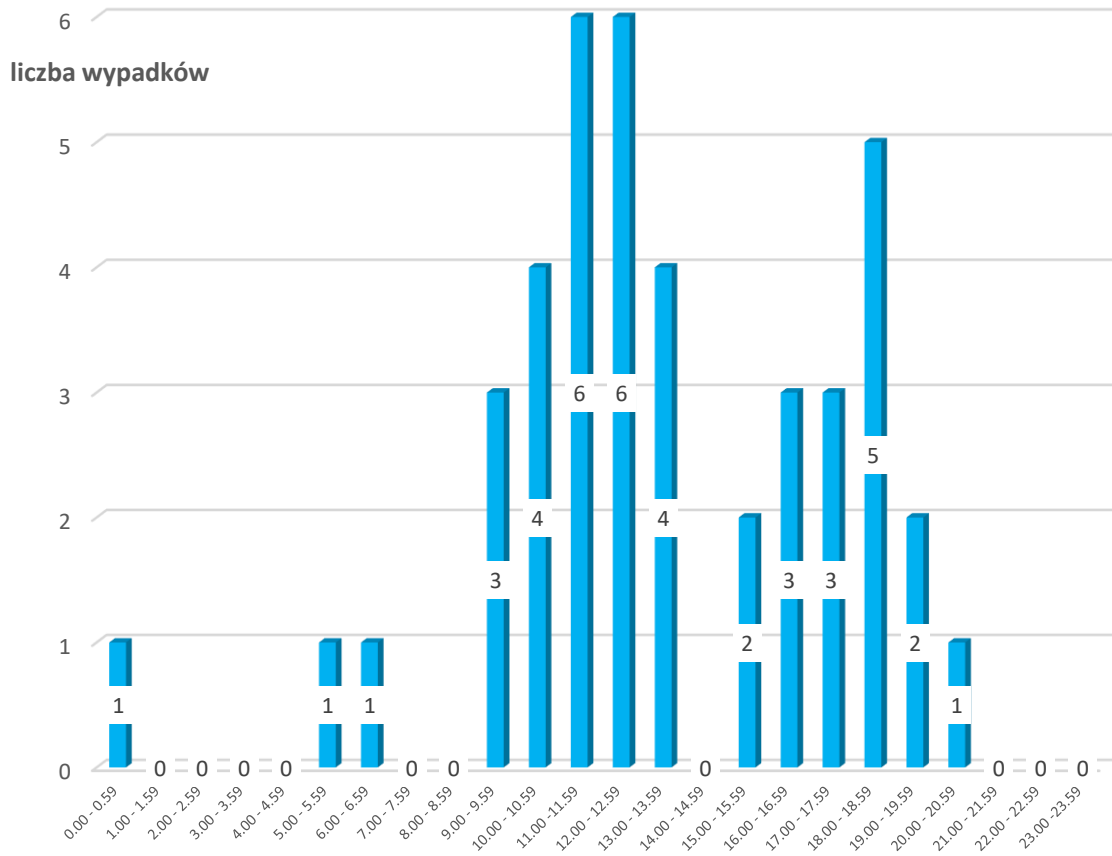
Tab. 4 Procentowy udział liczby wypadków z udziałem pieszych do ogólnej liczby wypadków w 2024 roku w Katowicach

Dzień tygodnia w którym zdarzyło się najwięcej wypadków z udziałem pieszych – **poniedziałek** tj. **21%** ogółu wypadków, najmniej w **środe** tj. **5%** ogółu wypadków.



Rys. 9 Procentowy udział wypadków z udziałem pieszych w poszczególnych dniach tygodnia na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w 2024 roku

Przedział czasowy godzinny o największej liczbie wypadków z udziałem pieszych to **8:00 – 13:59** - **23** wypadki, czyli **54,8 %** ogółu wypadków.



Rys. 10 Liczba wypadków z udziałem pieszych na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w poszczególnych okresach godzinowych 2024 roku

Ulica	Liczba wypadków	Liczba rannych	Liczba zabitych
73-go Pułku Piechoty	1	0	1
Bożogrobców	1	1	0
Chorzowska	1	1	0
Damrota	2	2	0
Dworcowa	1	1	0
Dębowa	1	1	0
Bocheńskiego	1	1	0
Franciszkańska	1	1	0
Francuska	1	1	0
Le Ronda	1	1	0
Jankego	1	1	0
Gliwicka	1	1	0
Graniczna	1	1	0
Baildona	1	1	0
Józefowska	1	1	0
Kochłowska	1	1	0
Korfańskiego	2	2	0
Kościuszki	3	3	0
Kraśnickiego	2	2	0
Lotnisko	1	1	0
Mikołowska	1	1	0
Morawa	1	1	0
Mysłowska	1	1	0
Obroki	1	1	0
Ossowskiego	1	1	0
Panewnicka	1	1	0
Al. Roździeńskiego (DK79, S86*)	2	2	0
Rynek	1	1	0
Skłodowskiej-Curie	1	1	0
Strzelców Bytomskich	1	1	0
Szewska	1	1	0
Szopienicka	1	1	0
Techników	1	1	0
Warszawska	1	1	0
Wiosny Ludów	1	1	0
Zgody	1	1	0

Tab. 5 Wykaz ulic na których miały miejsce wypadki z udziałem pieszych na sieci drogowej - ulicznej miasta Katowice w 2024 roku

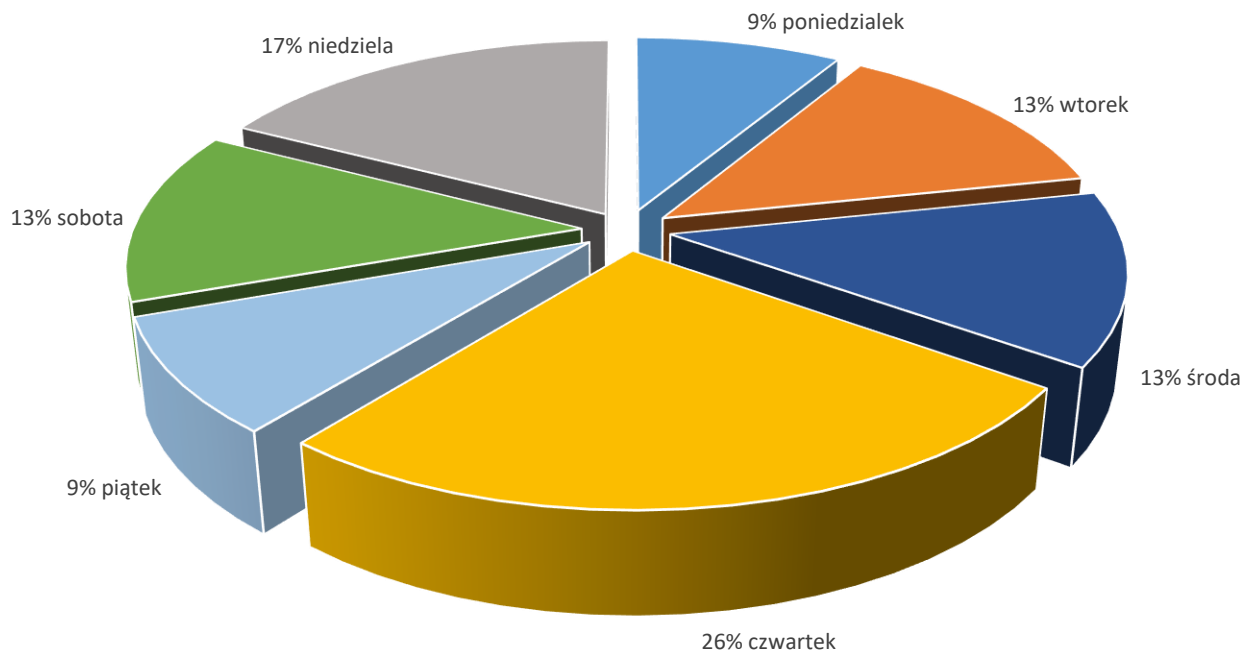
* odcinek drogi zarządzany przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad

2.6. Wypadki z udziałem rowerzystów

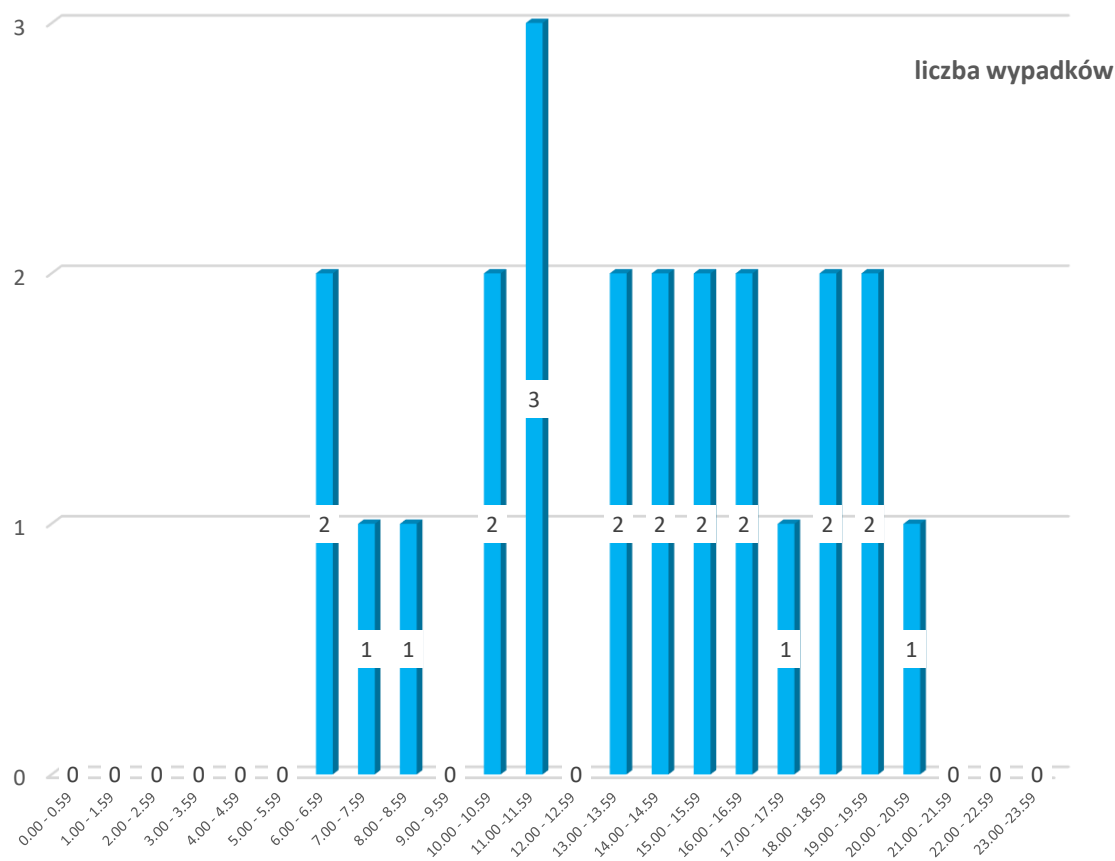
	Liczba wypadków		
	Z udziałem rowerzystów	Ogółem	Udział procentowy
Liczba wypadków	23	148	15,5%
Liczba rannych	23	164	14,0%
Liczba zabitych	1	4	25,0%

Tab. 6 Procentowy udział liczby wypadków z udziałem rowerzystów do ogólnej liczby wypadków w 2024 roku w Katowicach

Dzień tygodnia w którym zdarzyło się najwięcej wypadków z udziałem rowerzystów – **czwartek** tj. **26%** ogółu wypadków, najmniej w **poniedziałek** i **piątek** - 2 wypadki.



Rys. 11 Procentowy udział wypadków z udziałem rowerzystów w poszczególnych dniach tygodnia na sieci drogowo – ulicznej miasta Katowice w 2024 roku



Rys. 12 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w poszczególnych okresach godzinowych 2024 roku

Ulica	Liczba wypadków	Liczba rannych	Liczba zabitych
1-go Maja	1	1	0
Bytkowska	1	1	0
Jankego	2	2	0
Hallera	1	1	0
Józefowska	2	3	0
Kałuży	1	0	1
Kochłowska	1	1	0
Korfańtego	3	3	0
Kościuszki	2	2	0
Lotnisko	2	2	0
Milowicka	1	1	0
Obroki	1	1	0
Panewnicka	1	1	0
Piotrowicka	1	1	0
Pukowca	1	1	0
Szopienicka	1	1	0
Zabrška	1	1	0

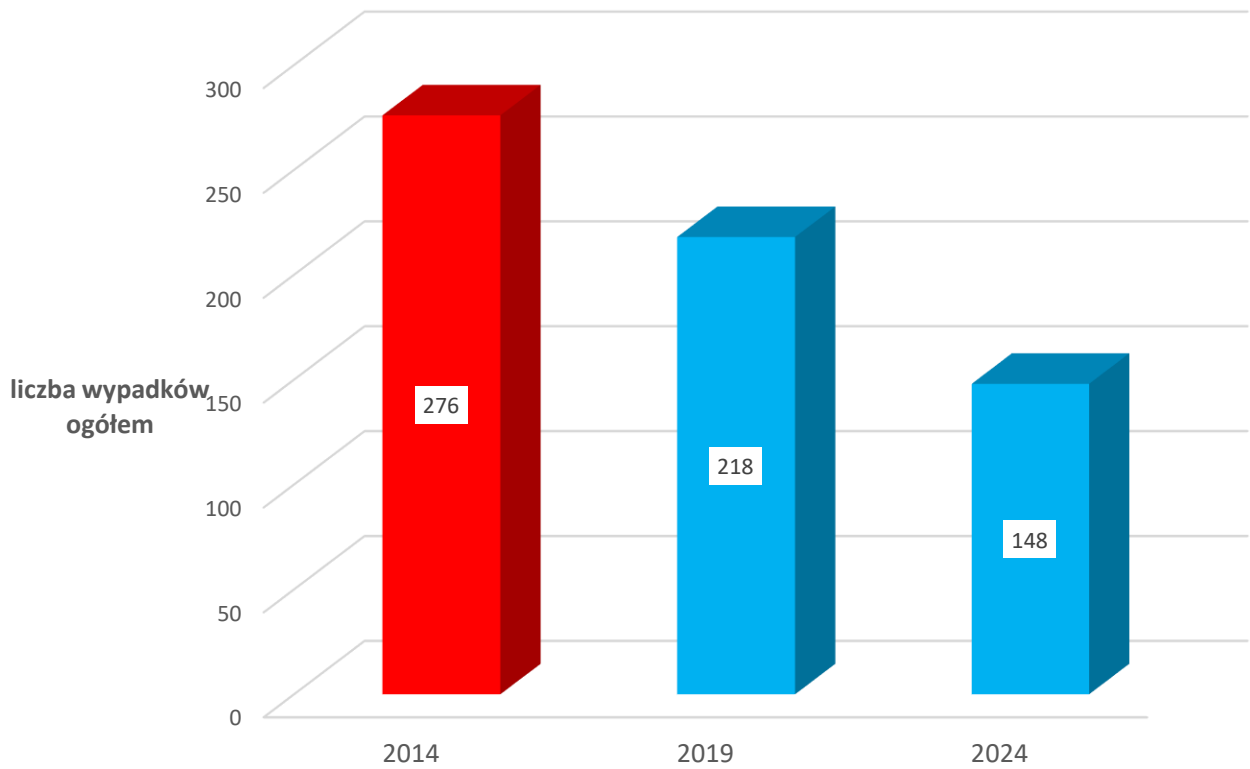
Tab. 7 Wykaz ulic na których miały miejsce wypadki z udziałem rowerzystów na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w 2024 roku

3. Analiza porównawcza wypadkowości na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice za rok 2024 z latami 2014 i 2019

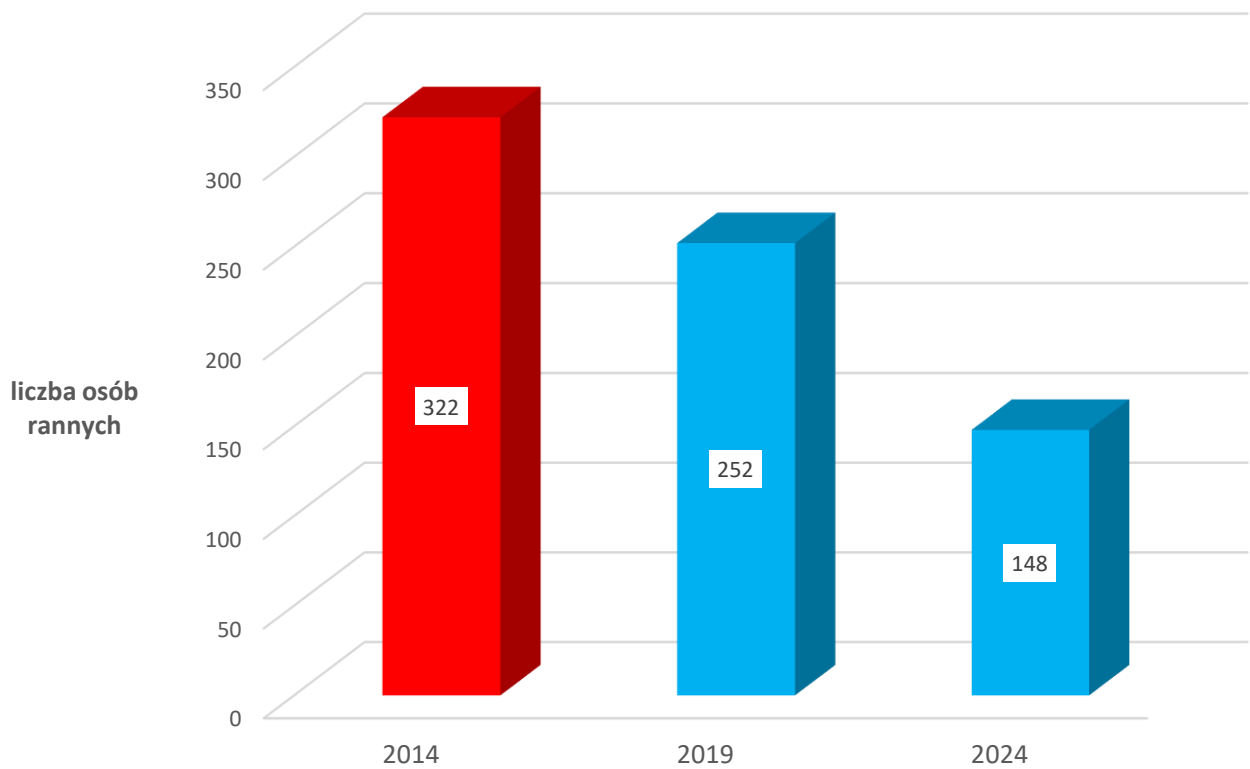
Lp.	DANE	2014 r.	2019 r.	2024 r.
1.	Liczba wypadków	276	218	148
2.	Liczba osób rannych	322	252	164
3.	Liczba osób zabitych	14	12	4
4.	Dzień tygodnia o największej liczbie wypadków	Poniedziałek	Czwartek	Czwartek
5.	Przedział czasowy 6-godzinny o największej liczbie wypadków	14:00 – 19:59 123 wypadki	11:00 – 16:59 97 wypadków	11:00 – 16:59 86 wypadków
6.	Najczęściej występujący rodzaj wypadków	Najechnanie na pieszego - 155 56,2% ogółu wypadków	Najechnanie na pieszego – 63 28,9% ogółu wypadków	Zderzenie boczne – 53 35,8% ogółu wypadków

Tab. 8 Porównanie danych o wypadkach - lata 2014, 2019 oraz za rok 2024

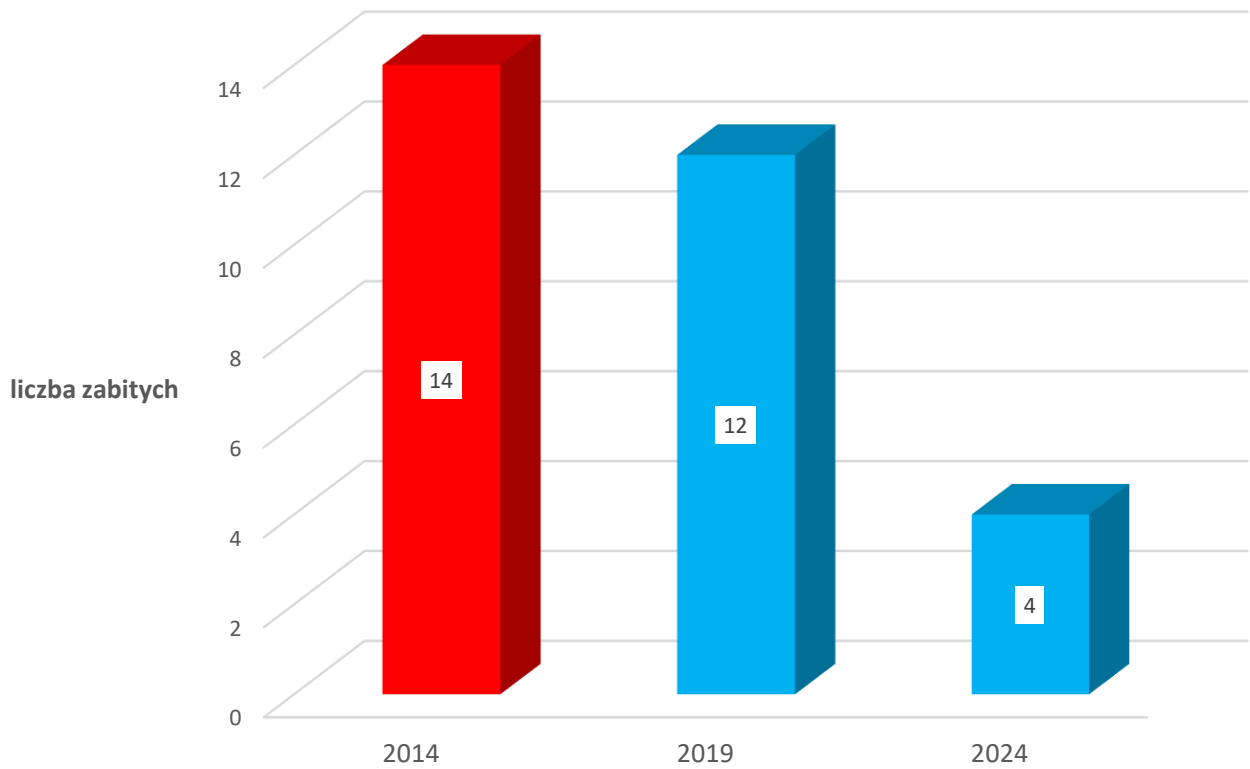
Na przestrzeni 10 lat liczba wypadków na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice wyraźnie zmalała, z zarejestrowanych 276 wypadków w 2014 r. do 148 wypadków w 2024 r. Nastąpiła również istotna poprawa w zakresie ciężkości wypadków. W 2014 r. w wypadkach obrażeń doznały 322 osoby i 14 osób poniosło śmierć, a w 2024 r. ranne zostały 164 osoby i śmierć poniosły 4 osoby. Porównanie danych o wypadkach drogowych w 2024 r. z danymi za 2019 r. również wskazuje na istotny spadek liczby wypadków na przestrzeni ostatnich 5 lat. Głównymi przyczynami wypadków jest zderzenie boczne wynikające najczęściej z nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu. Najczęściej występującym rodzajem wypadku nie jest już najechnanie na pieszego..



Rys. 13 Liczba wypadków drogowych na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice – lata 2014, 2019 oraz rok 2024

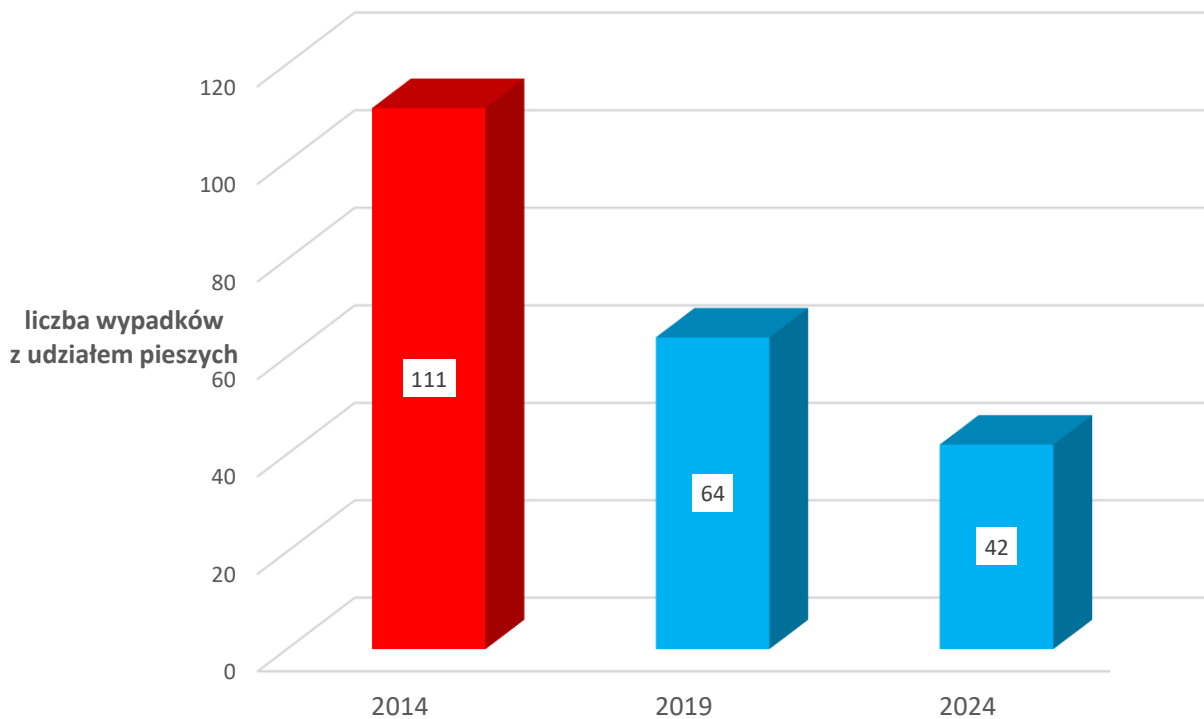


Rys. 14 Liczba osób rannych w wypadkach na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice – lata 2014, 2019 oraz rok 2024

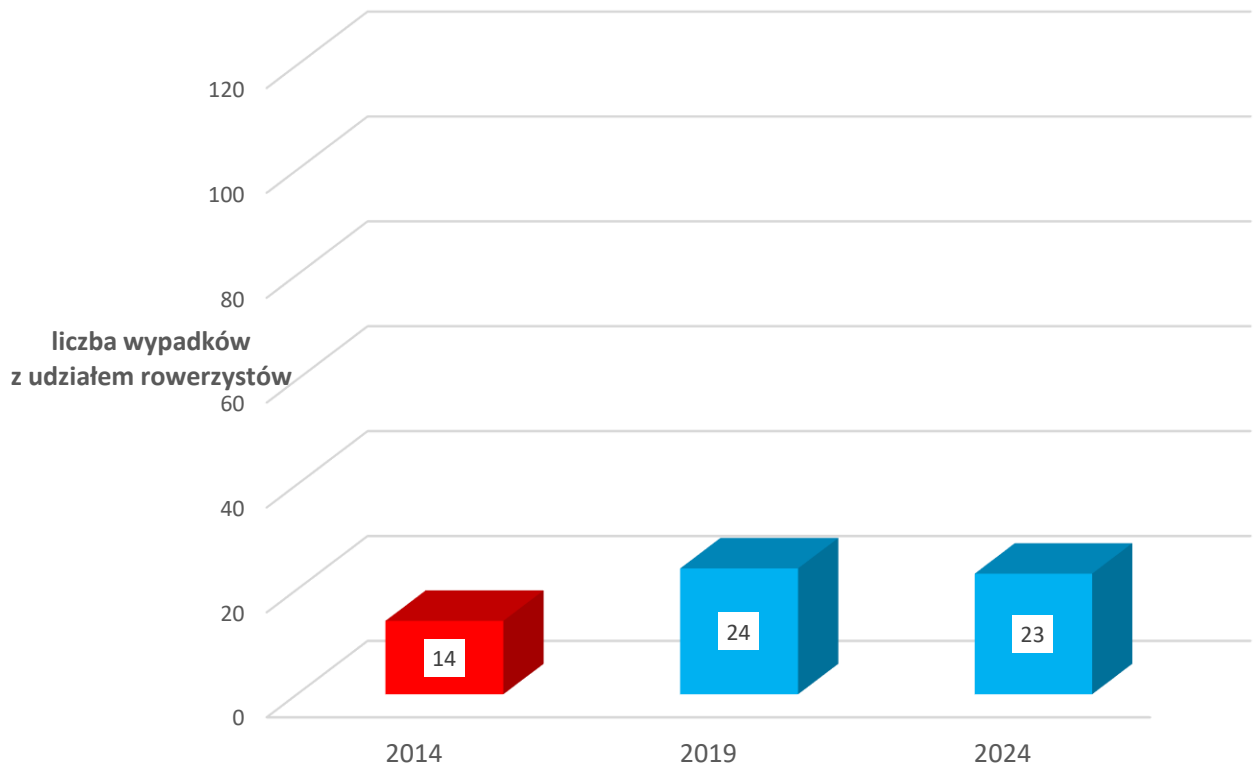


Rys. 15 Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice – lata 2014, 2019 oraz rok 2024

3.1 Wypadki drogowe

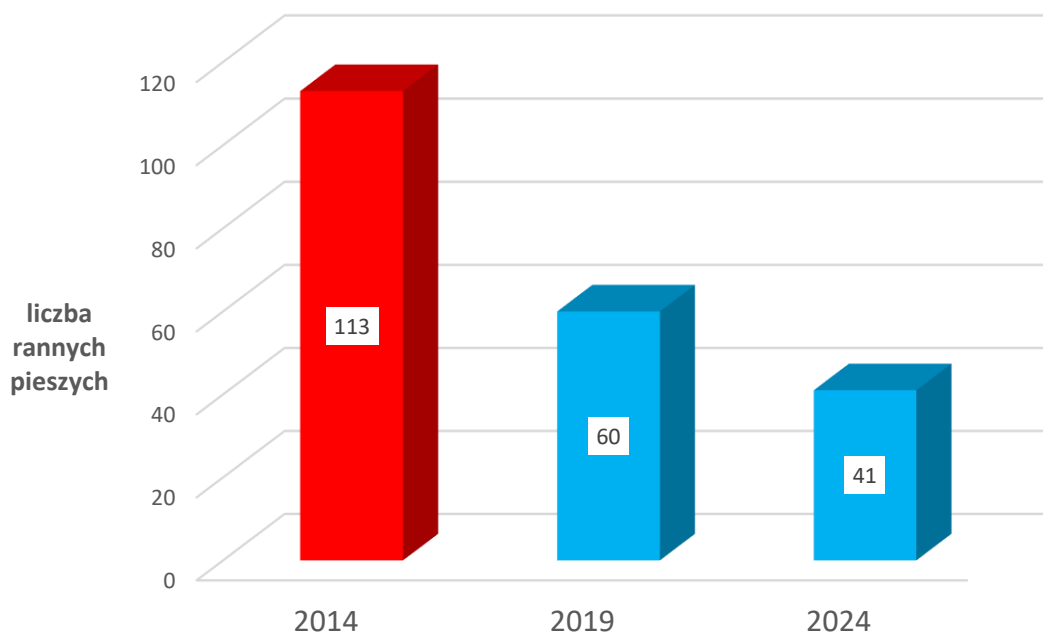


Rys. 16 Porównanie liczby wypadków z udziałem pieszych w Katowicach lata 2014, 2019 oraz rok 2024

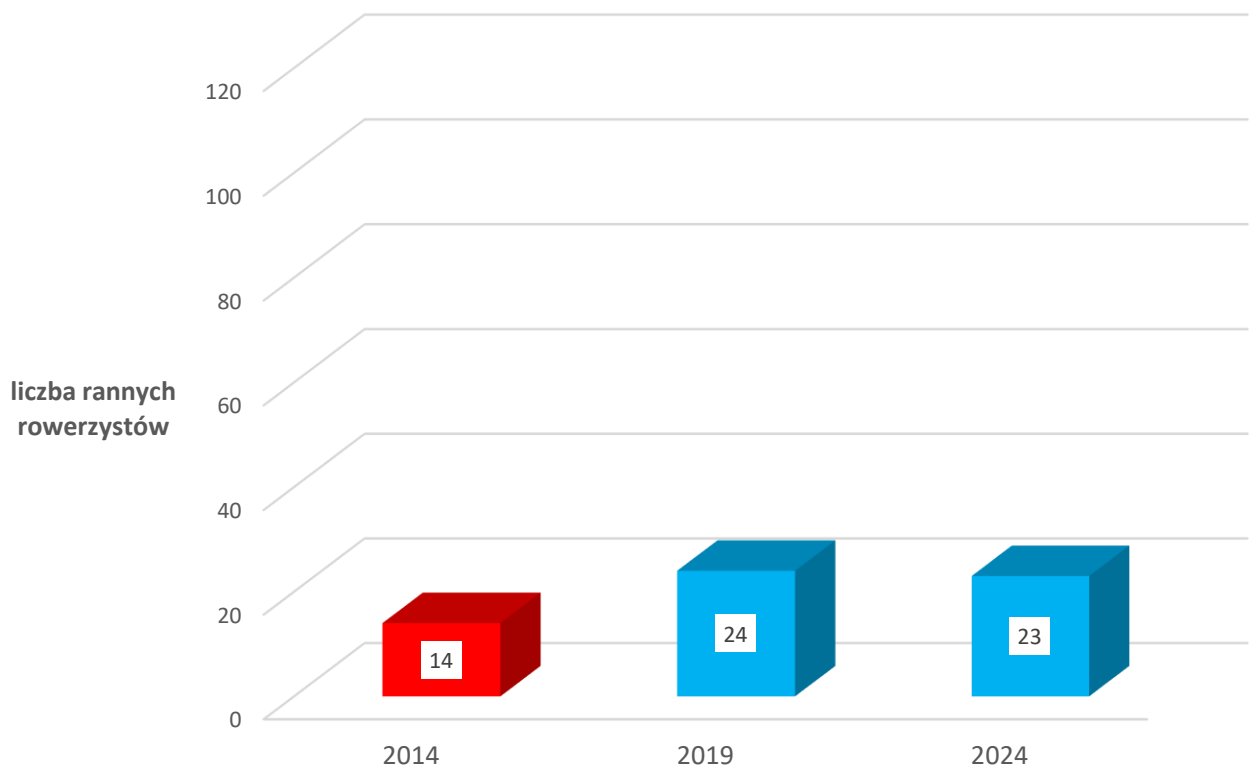


Rys. 17 Porównanie liczby wypadków z udziałem rowerzystów w Katowicach lata 2014, 2019 oraz rok 2024

3.2 Liczba osób rannych w wypadkach drogowych

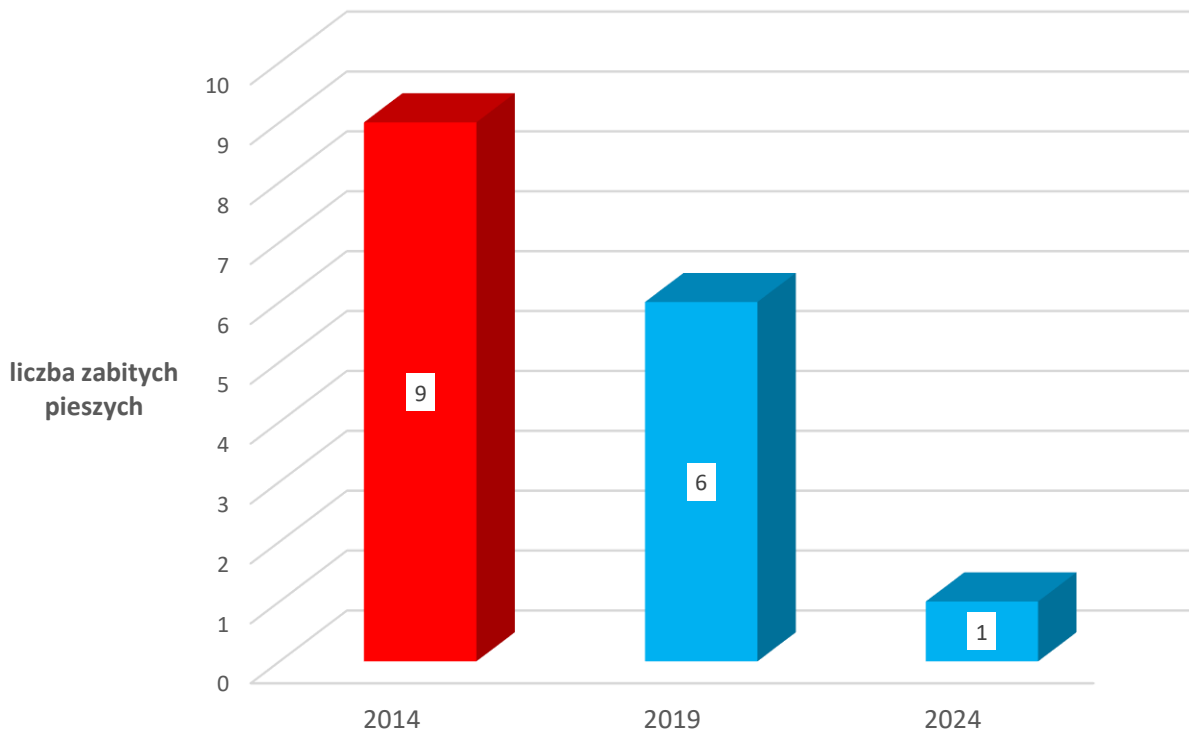


Rys. 18 Porównanie liczby rannych pieszych w wypadkach w Katowicach lata 2014, 2019 oraz rok 2024

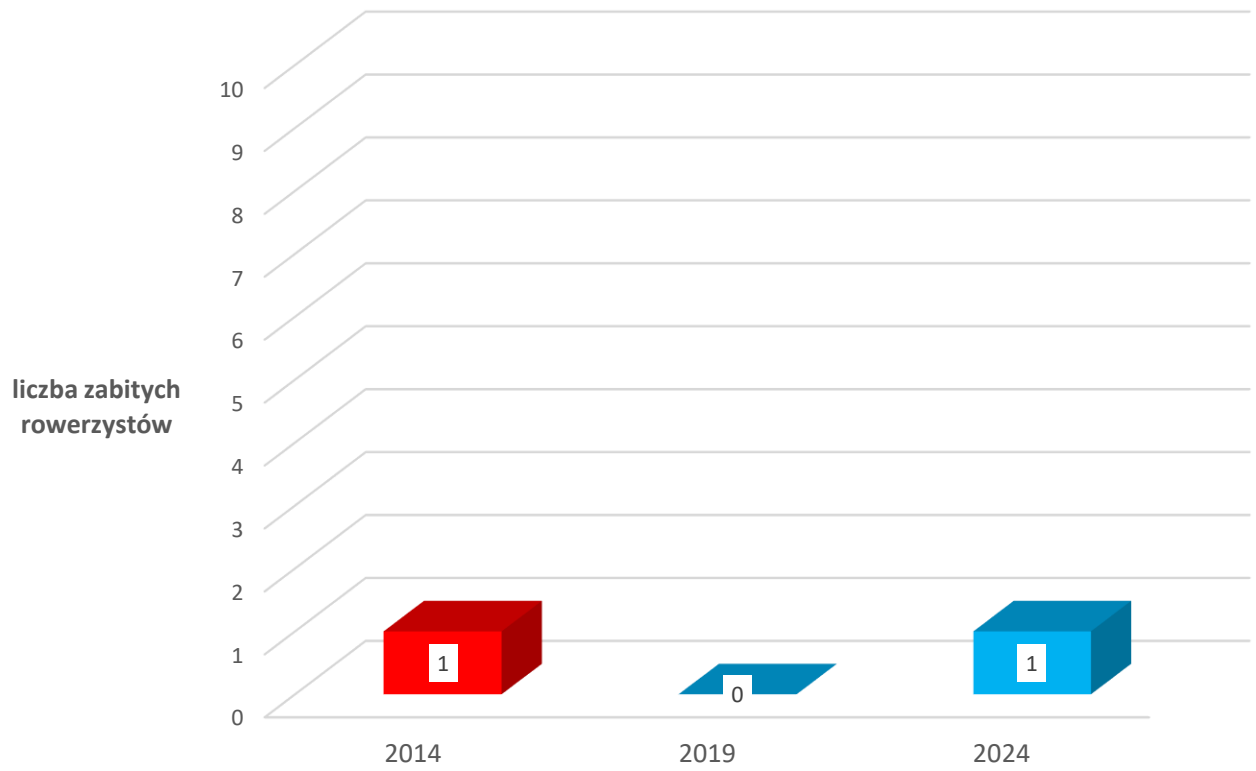


Rys. 19 Porównanie liczby rannych rowerzystów w wypadkach w Katowicach lata 2014, 2019 oraz rok 2024

3.3 Liczba osób zabitych w wypadkach drogowych



Rys. 20 Porównanie liczby zabitych pieszych w wypadkach w Katowicach lata 2014, 2019 oraz rok 2024



Rys. 21 Porównanie liczby zabitych rowerzystów w wypadkach w Katowicach lata 2014, 2019 oraz rok 2024

4. Analiza wypadkowości za 2024 rok na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w części obejmującej strefę Tempo 30 w Śródmieściu

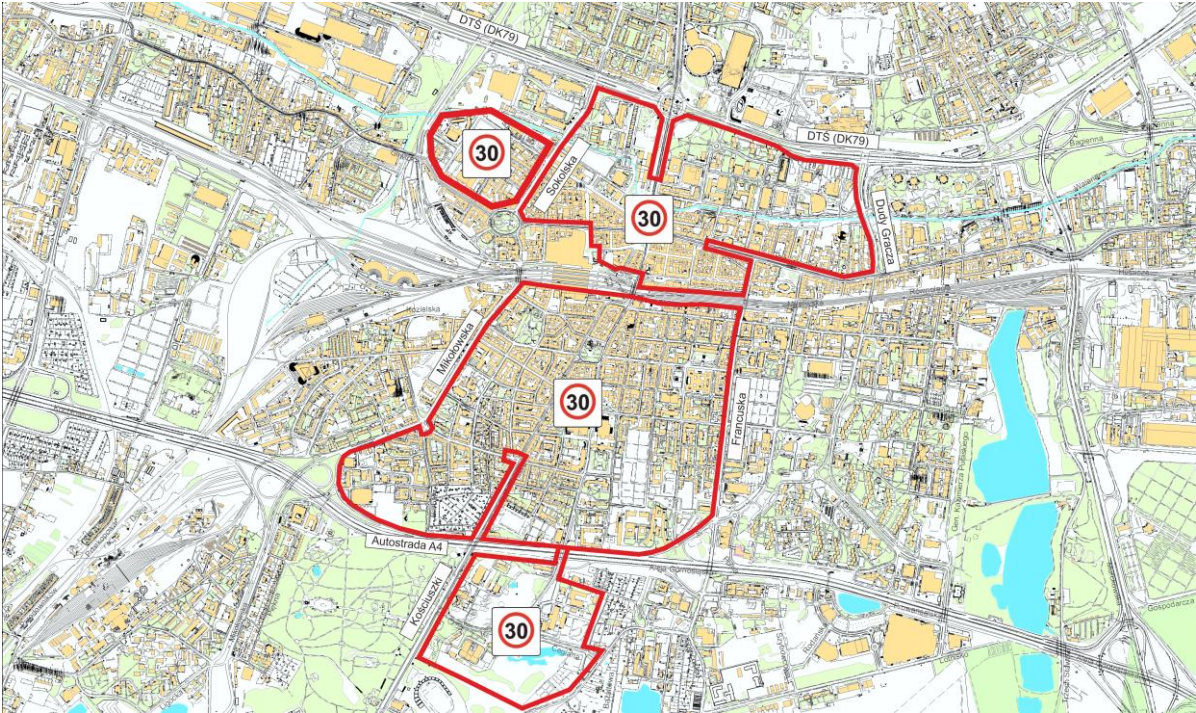
4.1. Informacje ogólne

Strefa Tempo 30 została wprowadzona na obszarze Śródmieścia Katowic w sierpniu 2015 roku na obszarze ulic:

- | | | |
|------------------------|---------------------------|----------------------|
| - Al. Korfantego 1-5 | - Konckiego | - Różana |
| - Andrzeja | - Konopnickiej | - Rybnicka |
| - Astrów | - Kopernika | - Rymera |
| - Bankowa | - Kordeckiego | - Sienkiewicza |
| - Barbary | - Kościuszki 1-59 | - Skalna |
| - Batorego | - Krzywa | - Skargi |
| - Bratków | - Ligonía | - Skłodowskiej Curie |
| - Chełkowskiego | - Lompy | - Słowackiego 1-33 |
| - Chopina | - Mickiewicza 1-15 i 2-30 | - i 2-20 |
| - Czempieła | - Moniuszki | - Stalmacha |
| - Dąbrowskiego | - Narcyzów | - Starowiejska |
| - Dłuskiego | - Opolska 1-8 | - Szeligiewicza |
| - Domina | - Pańki | - Szkolna |
| - Drzymały | - PCK | - Szmausa |
| - Dworcowa | - Piastowska | - Teatralna |
| - Fiołków | - Plac Miarki | - Tylina Mariacka |
| - Fliegera Głowackiego | - Plac Oddziałów | - Uniwersytecka |
| - Hercena | - Młodzieży Powstańczej | - Warszawska 1-11 |
| - Jagiellońska | - Plebiscytowa | - i 2-12 |
| - Jordana | - Podchorążych | - Winklera |
| - Kilińskiego | - Podgórna | - Wita Stwosza 1-31 |
| - Kobylińskiego | - Poniatowskiego | - Wojewódzka 1-48 |
| - Kochanowskiego | - Powstańców 1-37 | - Zajączka |
| | - Reymonta | - Żwirki i Wigury |

Rozszerzenie Strefy Tempo 30 nastąpiło w 2019 roku o ulice:

- Ceglana
- Dąbrówki
- Mickiewicza
- Opolska
- Sobieskiego
- Wita Stwosza
- Zabrska



Rys. 22 Zakres Strefy Tempo 30

4.2. Analiza wypadkowości w Strefie Tempo 30

Wypadki w 2024 roku ogółem

Liczba wypadków	11
Liczba rannych	10
Liczba zabitych	1

Wypadki z udziałem pieszych i rowerzystów w 2024 roku

Liczba wypadków	6
Liczba rannych	6
Liczba zabitych	0

Lokalizacje wypadków w Strefie Tempo 30 w 2024 roku

L.p.	Ulica	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna zdarzenia	Liczba osób rannych	Liczba osób zabitych
1	Al. Korfantego	nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów	zdarzenie z osobą korzystającą z urządzenia wspomagającego ruch (UWR)	1	0
2	Al. Korfantego	nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów	zderzenie pojazdów czołowe	1	0
3	Dworcowa	najechanie na pieszego	nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	1	0
4	Jagiellońska	zderzenie pojazdów boczne	nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	1	0
5	Kościuszki	zdarzenie z pasażerem	nieprawidłowe skręcanie	1	0
6	Kościuszki	zdarzenie z pasażerem	inne przyczyny	1	0
7	Kościuszki	najechanie na pieszego	nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	1	0
8	Skargi	zdarzenie z pasażerem	inne przyczyny	0	1
9	Skłodowskiej Curie	najechanie na pieszego	nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych	1	0
10	Szkolna	zderzenie pojazdów boczne	niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	1	0
11	Zabrska	zderzenie pojazdów boczne	nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	1	0

Tab. 9 Wykaz wypadków w Strefie Tempo 30 w 2024 roku

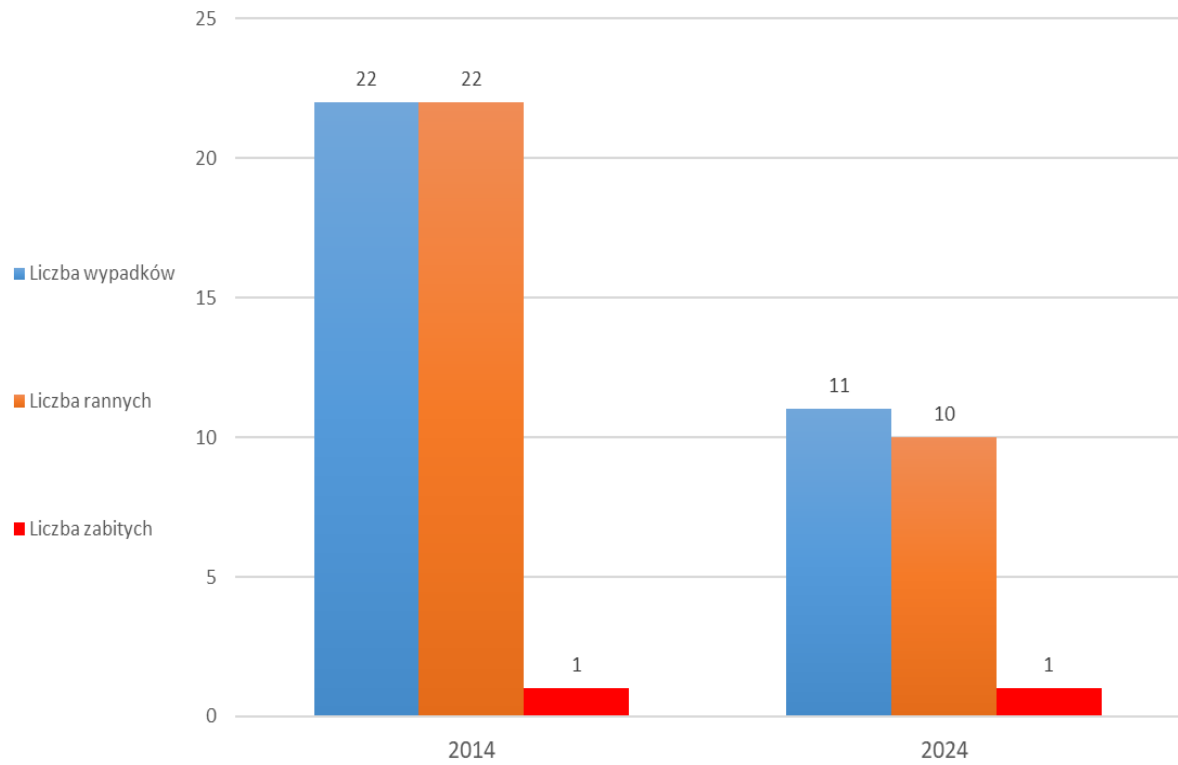
Lokalizacje wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów w Strefie Tempo 30 w 2024 roku

L.p.	Ulica	Rodzaj zdarzenia	Przyczyna zdarzenia	Liczba osób rannych	Liczba osób zabitych
1	Al. Korfantego	nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów	zdarzenie z osobą korzystającą z urządzenia wspomagającego ruch (UWR)	1	0
2	Al. Korfantego	nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów	zderzenie pojazdów czołowe	1	0
3	Dworcowa	najechanie na pieszego	nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych	1	0
4	Kościuszki	najechanie na pieszego	nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych	1	0
5	Skłodowskiej Curie	najechanie na pieszego	nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych	1	0
6	Zabrska	zderzenie pojazdów boczne	nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	1	0

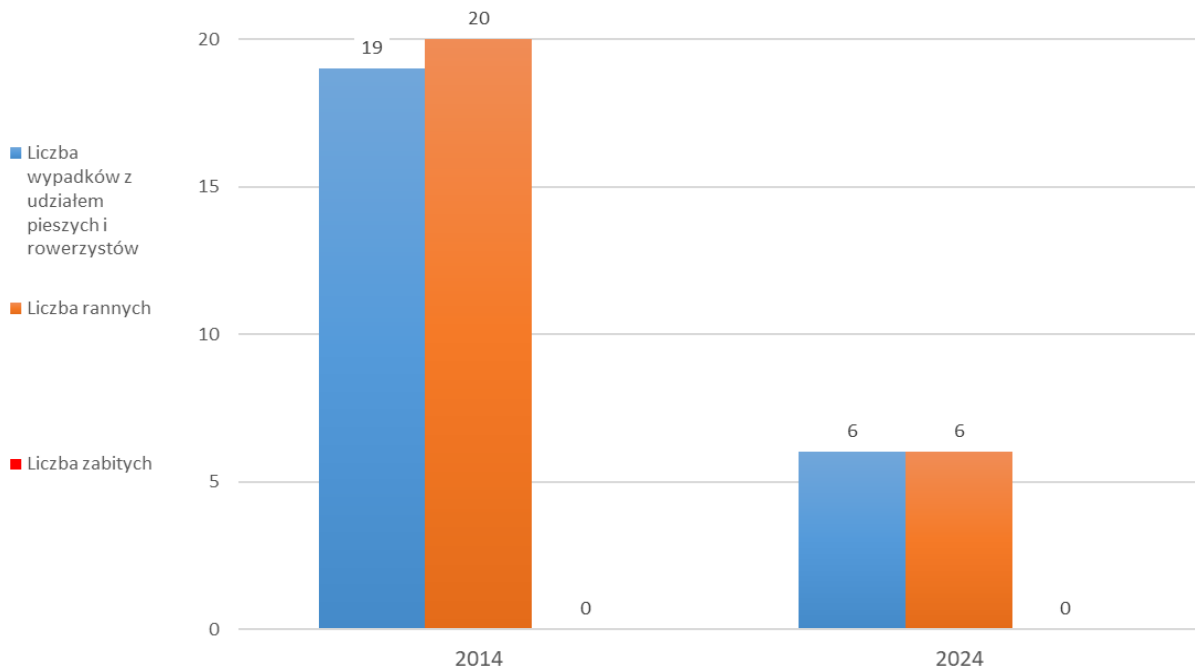
Tab. 10 Wykaz wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów w Strefie Tempo 30 w 2024 roku

4.3. Porównanie wypadków z 2014 roku i 2024 roku

Do analizy porównawczej wypadkowości w Strefie Tempo 30 przyjęto dane dotyczące wypadków drogowych z 2024 roku oraz z 2014 r. dla obszaru, na którym w sierpniu 2015 roku wprowadzona została Strefa Tempo 30, natomiast w 2019 roku nastąpiło jej rozszerzenie.



Rys. 23 Porównanie wypadków w Strefie Tempo 30 z 2014 roku i 2024 roku



Rys. 24 Porównanie wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów w Strefie Tempo 30 z 2014 roku i 2024 roku

4.4. Ocena funkcjonowania Strefy Tempo 30

Przeprowadzona analiza wypadkowości na obszarze Strefy Tempo 30 potwierdziła zasadność i skuteczność wprowadzania rozwiązań organizacyjnych i infrastrukturalnych dotyczących Strefy Tempo 30. Porównując dane dotyczące obszaru Strefy Tempo 30 z 2014 roku i 2024 roku można zaobserwować, że łączna liczba wypadków w 2024 r. stanowi 50 %, wypadków występujących na tym obszarze przed wprowadzeniem strefy ograniczonej prędkości, natomiast łączna liczba wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu: pieszych i rowerzystów spadła o około 68 %.

5. Podsumowanie wyników

5.1. Liczba wypadków na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice wyniosła:

- w 2024 roku – 148 wypadków,
- w 2019 roku – 218 wypadków,
- w 2014 roku – 276 wypadków.

Liczba osób rannych w wypadkach drogowych wyniosła:

- w 2024 roku – 164 rannych,
- w 2019 roku – 252 rannych,
- w 2014 roku – 322 rannych.

Liczba osób zabitych w wypadkach drogowych wyniosła:

- w 2024 roku – 4 zabitych,
- w 2019 roku – 12 zabitych,
- w 2014 roku – 14 zabitych.

5.2. Liczba wypadków na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice z udziałem pieszych wyniosła:

- w 2024 roku – 42 wypadki,
- w 2019 roku – 64 wypadki,
- w 2014 roku – 111 wypadków.

Liczba rannych pieszych w wypadkach drogowych wyniosła:

- w 2024 roku – 41 rannych,
- w 2019 roku – 60 rannych,
- w 2014 roku – 113 rannych.

Liczba zabitych pieszych w wypadkach drogowych wyniosła:

- w 2024 roku – 1 zabity,
- w 2019 roku – 6 zabitych,
- w 2014 roku – 9 zabitych.

5.3. Liczba wypadków na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice z udziałem rowerzystów wyniosła:

- w 2024 roku – 23 wypadki,
- w 2019 roku – 24 wypadki,
- w 2014 roku – 14 wypadków.

Liczba rannych rowerzystów w wypadkach drogowych wyniosła:

- w 2024 roku – 23 rannych,
- w 2019 roku – 24 rannych,
- w 2014 roku – 14 rannych.

Liczba zabitych rowerzystów w wypadkach drogowych wyniosła:

- w 2024 roku – 1 zabity,
- w 2019 roku – 0 zabitych,
- w 2014 roku – 1 zabity.

6. Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci drogowo - ulicznej miasta Katowice w 2024 roku

Na bezpieczeństwo ruchu drogowego bezpośredni wpływ mają następujące czynniki - człowiek, pojazd, droga. Niniejsza analiza i ocena bezpieczeństwa dotyczy infrastruktury drogowej, jako jednego z trzech głównych czynników bezpośrednio wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Realizacja przez Miasto Katowice szeregu kluczowych inwestycji drogowych w zakresie rozbudowy i modernizacji sieci drogowo - ulicznej, działania z zakresu inżynierii ruchu oraz działania infrastrukturalne i organizacyjne dotyczące zwiększenia ilości podróży realizowanych środkami publicznego transportu zbiorowego spowodowały, że na przestrzeni ostatnich 10 i 5 lat nastąpił bardzo znaczący spadek ilości wypadków drogowych w Katowicach oraz ilości rannych i ofiar śmiertelnych w wypadkach, szczególnie wypadków z pieszymi oraz wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu na obszarze Centrum w granicach strefy Tempo 30. W Katowicach w 2014 roku miało miejsce 276 wypadków, 322 rannych, 14 zabitych, w 2019 roku – 218 wypadków, 252 rannych, 12 zabitych, w 2024 roku – 148 wypadków, 164 rannych, 4 zabitych.

Wyniki analizy potwierdzają skuteczność podejmowanych do tej pory działań i wskazują na ich kontynuację, szczególnie w zakresie rozwiązań organizacyjnych i infrastrukturalnych dotyczących niechronionych uczestników ruchu - uspokojenie ruchu, wprowadzanie udogodnień dla ruchu pieszego, rozbudowa infrastruktury rowerowej. Na obszarze Centrum objętym strefą Tempo 30 w 2014 roku (ostatni rok przed wprowadzeniem strefy) wystąpiło 19 wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu, w 2024 roku wystąpiło 6 wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu.

W zakresie bezpieczeństwa pieszych na sieci drogowo – ulicznej w Katowicach nastąpił najbardziej znaczący spadek ilości wypadków drogowych oraz ilości rannych i ofiar śmiertelnych na przestrzeni ostatnich 10 i 5 lat. W 2014 roku – 111 wypadków, 113 rannych, 9 zabitych, w 2019 roku – 64 wypadki, 60 rannych, 6 zabitych, w 2024 roku – 42 wypadki, 41 rannych, 1 zabity. Warto w tym miejscu wskazać na systemowe działania Miasta Katowice przeprowadzone w ostatnich latach w związku ze zmianą przepisów dotyczących pierwszeństwa pieszych wchodzących na przejście - doświetlanie przejść dla pieszych oraz likwidacja miejsc postojowych w rejonach przejść w obszarze Centrum.

Przeprowadzona w ostatnich latach znacząca rozbudowa infrastruktury rowerowej - trasy i drogi rowerowe oraz uruchomienie i systematyczne zwiększanie oferty rowerów miejskich, pociągnęły za sobą skokowy wzrost ruchu rowerowego w Katowicach. Podwojenie wielkości ruchu rowerowego na przestrzeni ostatnich trzech lat wskazuje, że rower staje się w Katowicach środkiem transportu dla codziennych podróży, zgodnie z celami realizowanej polityki rowerowej. Zaobserwować można również, że rower w coraz większym zakresie staje się w Katowicach środkiem transportu w działalności komercyjnej, polegającej głównie na przewozie niewielkich towarów np. w branży gastronomicznej. Ponadto, zgodnie z obowiązującymi przepisami kierujący hulajnogą

elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego zobowiązani są korzystać z drogi dla rowerów, co stanowi dodatkowe zwiększenie ruchu na drogach dla rowerów. W 2024 roku miały miejsce w Katowicach 23 wypadki z udziałem rowerzystów, w 2019 roku 24 wypadki z udziałem rowerzystów. Liczby te pokazują, że występującemu w ostatnich latach skokowemu wzrostowi wielkości ruchu rowerowego nie towarzyszy wzrost ilości wypadków. W 2014 roku w Katowicach miało miejsce 14 wypadków z rowerzystami, natomiast proste porównywanie tej liczby z rokiem 2024 rokiem nie może być traktowane jako miarodajne. W 2014 roku ruch rowerowy był wielokrotnie niższy od 2024 roku oraz posiadał przede wszystkim charakter rekreacyjny, odbywający się głównie poza drogami publicznymi. Niemniej jednak, wyniki analizy potwierdzają konieczność dalszej rozbudowy infrastruktury rowerowej w kolejnych latach, co jest planowane przez Miasto Katowice.