



Krajowa Rada
**BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO**

**Stan bezpieczeństwa ruchu
drogowego oraz działania
realizowane w tym zakresie
w 2016 r.**

SŁOWNIK POJĘĆ¹

WYPADEK DROGOWY

Zdarzenie drogowe, w wyniku którego była osoba zabita lub ranna.

KOLIZJA DROGOWA

Zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne².

ZDARZENIE DROGOWE

Wypadek drogowy lub kolizja drogowa.

ŚMIERTELNA OFIARA WYPADKU

Osoba zmarła na miejscu wypadku drogowego lub w ciągu 30 dni od dnia wypadku drogowego na skutek doznanych w jego wyniku obrażeń ciała.

OFIARA (OSOBA) CIĘŻKO RANNA

Osoba, która doznała uszczerbku na zdrowiu w postaci:

- a) pozbawienia wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zespечения lub zniekształcenia ciała,
- b) innych obrażeń powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

OFIARA (OSOBA) LEKKO RANNA

Osoba, wobec której lekarz lub ratownik medyczny stwierdził, że doznała ona uszczerbku na zdrowiu lub obrażeń innych niż wskazane w definicji ofiary (osoby) ciężko rannej

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

Stosunek liczby wypadków na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą tego wskaźnika jest liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców.

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

Stosunek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą tego wskaźnika jest liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców.

CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

Stosunek liczby ofiar śmiertelnych do liczby wypadków, w których ofiary uczestniczyły. Miarą ciężkości wypadków jest liczba zabitych na 100 wypadków.

GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

Stosunek liczby wypadków na danym obszarze do długości sieci drogowej. Miarą gęstości wypadków jest liczba wypadków na 100 km długości dróg.

¹ Definicje wypadku drogowego, kolizji drogowej, zdarzenia drogowego, śmiertelnej ofiary wypadku, ofiary (osoby) ciężko rannej oraz lekko rannej na podstawie Zarządzenia nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych. Ofiary lekko i ciężko ranne liczone łącznie w dokumencie określa się jako „ofiary ranne”.

² Liczby kolizji podawane w niniejszym opracowaniu, to jedynie kolizje zgłoszone Policji. W Polsce nie ma obowiązku zgłaszania zaistnienia kolizji do Policji.



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

**STAN BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
oraz
działania realizowane
w tym zakresie
w 2016 r.**

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa
00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6

Spis treści

SŁOWNIK POJĘĆ	2
WPROWADZENIE	7
POLSKA NA TLE PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ	9
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE W ROKU 2016.....	11
KOSZTY ZDARZEŃ DROGOWYCH	49
ZARZĄDZANIE PRĘDKOŚCIĄ NA DROGACH SAMORZĄDOWYCH	51
DZIAŁANIA MAJĄCE WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO REALIZOWANE PRZEZ SEKRETARIAT KRBRD W 2016 ROKU	54
INNE DZIAŁANIA MAJĄCE WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO REALIZOWANE W 2016 R.	58
DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZA I PUBLIKACJE	83
WYKONANIE PROGRAMU REALIZACYJNEGO NA LATA 2015 – 2016	98
STAN WDROŻENIA REKOMENDACJI NA PRZYSZŁOŚĆ	111
ZAŁĄCZNIK 1	119
ZAŁĄCZNIK 2	153
ZAŁĄCZNIK 3	154



Przedstawiam Państwu dzisiaj kolejny raport mówiący o stanie bezpieczeństwa na drogach w naszym kraju. To mój drugi raport, w którym podejmujemy się bardzo wnikliwej analizy tego wszystkiego, co wpłynęło na to, by poczuć się bezpieczniej na drogach, a z drugiej strony pomogło we wskazaniu na największe zagrożenia dla ludzkiego życia i bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Postawiliśmy sobie bardzo ambitne cele z pełną świadomością, że są one do zrealizowania tylko przy konsekwentnej współpracy wszystkich organów państwa, a także we współpracy ze wszystkimi użytkownikami dróg. Wiedzieliśmy wtedy, co potwierdził miniony rok, że poprawa stanu bezpieczeństwa nie stanie się jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki natychmiast. To jest proces

długofalowy, który wymaga mądrego prawodawstwa, a także umiejętnego wpływania na zachowanie ludzi na drodze, na ich psychikę, wzajemną życzliwość i akceptację prawa. Wiemy, że nie wystarczy przygotować i wprowadzić w życie przepisy regulujące zachowanie ludzi i organizację ruchu, ale trzeba jeszcze doprowadzić do wspólnego zrozumienia i akceptacji przez wszystkich. Dopiero wtedy możemy powiedzieć że jesteśmy na właściwej drodze aby także czas zaczął działać na korzyść życia i zdrowia ludzi. Pogorszenie się stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w niektórych segmentach jest dla wszystkich dziś ostrzeżeniem i jasną wskazówką, że wprowadzanie polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego w życie ma być procesem przemyślanym, długofalowym i opartym na realnych oraz empirycznie udowodnionych danych i procesach, co nie zawsze jak wiemy z historii miało miejsce podczas podejmowania kluczowych dla bezpieczeństwa ruchu drogowego decyzji. Kiedy więc możemy oczekiwać pozytywnych skutków?

Postawiliśmy sobie cel redukcji tych najtragiczniejszych wypadków i ten cel jest w sposób przemyślany konsekwentnie realizowany. Pamiętajmy o tym że zmieniliśmy sposób wprowadzania prawa, które ma ograniczać wypadki drogowe. Ta nowa forma działania to nie tylko analiza naukowa każdego z wprowadzanych przepisów i jego konsekwencji ale także słuchanie opinii kierowców, stowarzyszeń, organizacji związanych z bezpieczeństwem na drogach w Polsce. To być może wydłuża czas dochodzenia do celu, ale daje szansę na to, że prawo które zaczyna obowiązywać jest mądre, przewidywalne i organizuje nasze życie na lata, a nie doraźnie. Nie chcemy, tak jak bywało w niedawnej przeszłości, aby poważne katastrofy drogowe powodowały histeryczne reakcje najwyższych czynników państwowych. Tworzone w ten sposób nowe przepisy najczęściej surowo zaostrzające odpowiedzialność karną bez dogłębnej analizy rzeczywistości spowodowały że dziś musimy wprowadzić do naszego myślenia czynnik ludzki, nie w drodze emocjonalnego działania, ale poprzez przemyślane i mądre decyzje. Naszym celem jest działanie długofalowe nawet kiedy pierwsze oznaki pogorszenia sytuacji na drogach mogą spowodować krytykę naszego działania. Jeszcze raz przypominam – mądra poprawa bezpieczeństwa na drodze wymaga cierpliwej pracy, dlatego wsłuchujemy się we wszystkie głosy, zarówno krytyczne jak i aprobujące. Chciałbym bardzo, aby ten raport który dziś przedstawiam był, nie tylko zachętą ale także przyjęciem na siebie zobowiązania każdego organu państwowego do współpracy w tej dziedzinie, bo chodzi przecież o ludzkie życie.

Zwracam się ze szczególnym apelem, aby odczytywać ten raport jako przyjęcie na siebie zobowiązania do współpracy w tej jednej z najbardziej dramatycznych inicjatyw zmierzających do ratowania ludzkiego życia i zdrowia. Chcę przypomnieć wszystkim,

że bez względu na to czy jesteście ministrami, dyrektorami, przedsiębiorcami, studentami i uczniami to łączy nas jedno – wszyscy jesteście uczestnikami ruchu drogowego i poprawy bezpieczeństwa na drodze bez nas wszystkich nie da się przeprowadzić. To jest nasz cel.

Andrzej Adamczyk

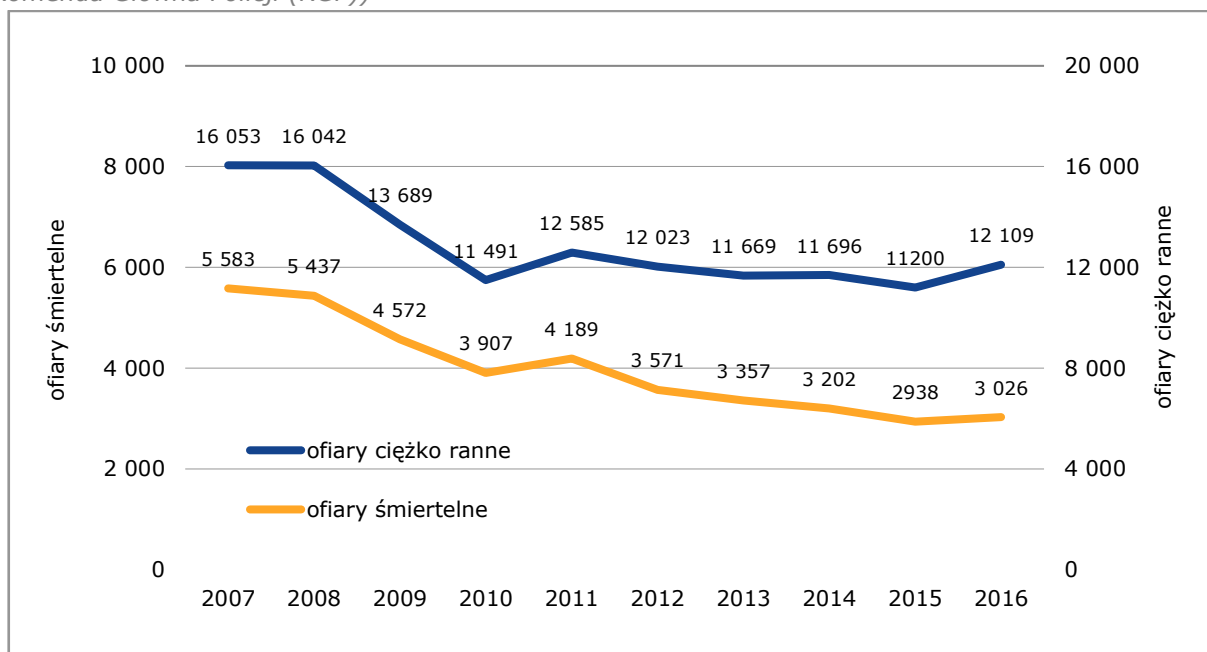
**Przewodniczący Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Minister Infrastruktury i Budownictwa**

Wprowadzenie

TRENDY

Ostatnie lata przyniosły zauważalną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. W roku 2015 spadek liczby wypadków, zabitych i rannych w tych wypadkach mieścił się w przedziale od 5 do 10 %. Porównując jednak te dane z danymi dotyczącymi wypadkowości w 2016 r. zauważalny jest wzrost liczby zdarzeń drogowych jak również ich skutków.

Rys. Ofiary śmiertelne i ciężko ranne w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2007–2016 (źródło: Komenda Główna Policji (KGP))



Wprost przeciwnie wygląda porównanie statystyk dotyczących 2016 roku z danymi dotyczącymi wypadkowości w 2014 roku. Obserwujemy wówczas spadek liczby wypadków i ofiar śmiertelnych tych wypadków.

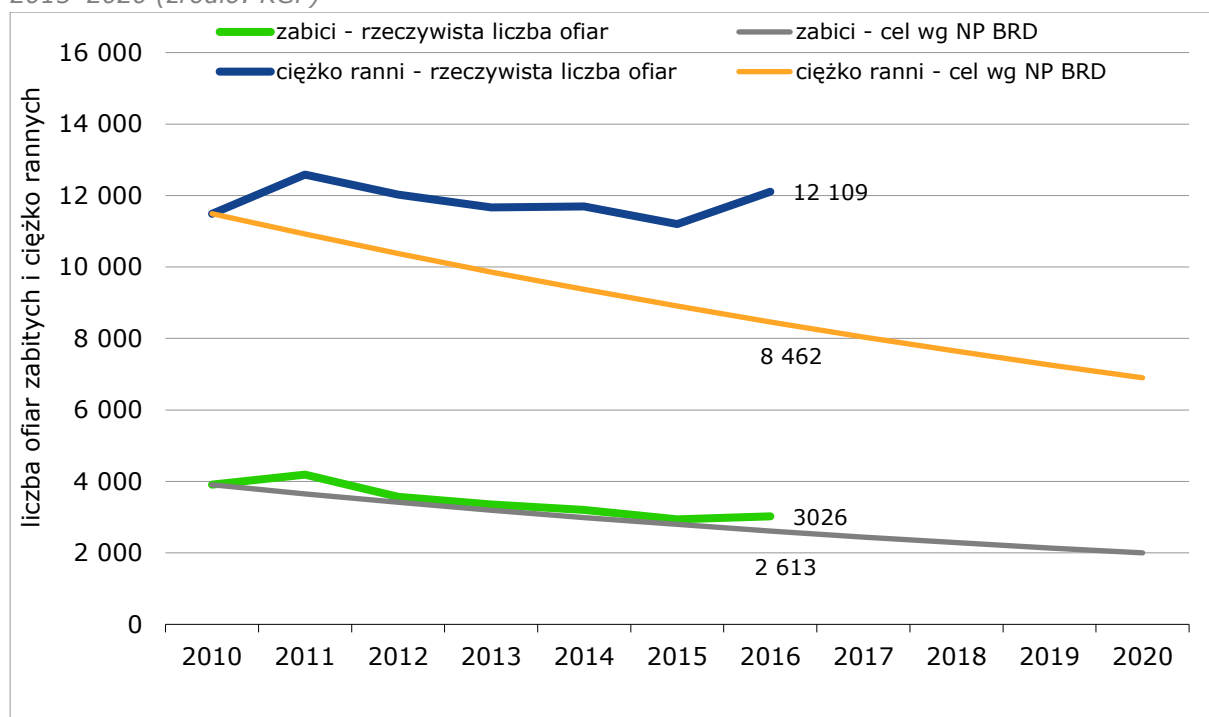
Dokonując analizy danych statystycznych dotyczących wypadków drogowych w dłuższej perspektywie czasowej, można zaobserwować utrzymujący się od 2011 roku trend spadkowy, z wyjątkowo korzystnymi wskaźnikami w zakresie liczby wypadków drogowych i ich ofiar śmiertelnych w 2015 r. Pomimo to dynamika postępu w tym zakresie jest ciągle zbyt mała. Powoduje to, że ryzyko śmierci na polskich drogach jest wciąż znacznie wyższe niż średnie europejskie.

PROGRAMOWANIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Wstępując do Unii Europejskiej Polska zobowiązała się do realizacji polityki unijnej również w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przyjęty w 2013 roku Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 zakłada m.in. osiągnięcie w 2020 roku wymiernego celu w postaci nie więcej niż 2 000 ofiar śmiertelnych i 6 900 ciężko rannych. W odniesieniu do tych celów liczba ofiar śmiertelnych w 2016 r. przekroczyła założoną wartość o 15,8%, a liczba ciężko rannych o 43,1%. To bez wątpienia wyraźny sygnał, że podejmowane dotychczas działania nie przyniosły pożądanych efektów. Na 2017 rok zaplanowane jest przeprowadzenie procesu ewaluacji NPBRD, co pozwoli na precyzyjną ocenę dotychczasowo podejmowanych działań w polityce państwa

w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz określenie dalszych działań i kierunków niezbędnych interwencji w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rys. Barometr realizacji celów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020 (źródło: KGP)



Statystyki dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego potwierdzają, że europejskie drogi wciąż pozostają najbezpieczniejsze na świecie pomimo niedawnego spowolnienia w spadku liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Obserwując doświadczenia innych krajów można przyjąć założenie, że długoterminowe programy działań ukierunkowane na osiągnięcie przyjętych celów ilościowych są bardziej efektywne i produktywnie w sensie kosztów społecznych, niż działania podejmowane doraźnie.

Polska na tle państw Unii Europejskiej

Analizując statystyki dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2016 rok można zaobserwować wyraźne zróżnicowanie poziomu zagrożenia na sieci dróg europejskich. Z danych opublikowanych przez Komisję Europejską wynika, że w 2016 r. na unijnych drogach śmierć poniosło 25 500 osób, tj. o 600 osób mniej niż w roku 2015 i 6 000 mniej niż w roku 2010. Według szacunków Komisji 135 000 osób odniosło poważne obrażenia na drogach. Średni w UE poziom zagrożenia, który osiągnął w 2016 roku wartość 5,0 zabitych/100 tyś. mieszkańców jest nadal dużo niższy od wartości osiągniętej w Polsce – 7,9 zabitych/100 tyś. mieszkańców.

Rys. Liczba ofiar śmiertelnych na drogach w przeliczeniu na milion mieszkańców. Wstępne dane statystyczne dla poszczególnych krajów za 2016 r.¹ (źródło: Komisja Europejska)

	2010	2015	2016	2015–2016 ²	2010–2016
Belgia	77	65	56	-13%	-24%
Bułgaria	105	98	99	0%	-9%
Republika Czeska	77	70	59	-16%	-23%
Dania	46	31	37	18%	-18%
Niemcy	45	43	39	-7%	-12%
Estonia	59	51	54	6%	-10%
Irlandia	47	36	40	13%	-11%
Grecja	112	73	75	2%	-35%
Hiszpania	53	36	37	2%	-31%
Francja	64	54	54	0%	-13%
Chorwacja	99	82	73	-12%	-28%
Włochy³	70	56	54	-5%	-21%
Cypr	73	67	54	*	-23%
Łotwa	103	95	80	-16%	-28%
Litwa	95	83	65	-22%	-37%
Luksemburg	64	64	52	*	-6%
Węgry	74	65	62	-6%	-18%
Malta	36	26	51	*	69%
Niderlandy⁴	32	31	33	4%	3%
Austria	66	56	49	-11%	-23%
Polska	102	77	79	2%	-23%
Portugalia	80	57	54	-10%	-40%
Rumunia	117	95	97	1%	-19%
Słowenia	67	58	63	8%	-6%
Słowacja	65	57	50	-12%	-22%
Finlandia	51	49	45	-6%	-8%
Szwecja	28	27	27	2%	-1%
Zjednoczone Królestwo⁴	30	28	28	1%	-4%
UE	63	51,5	50	-2%	-19%

¹ Dane liczbowe za 2016 r. są danymi wstępnymi; ostateczne dane dotyczące poszczególnych państw mogą się od nich nieznacznie różnić.

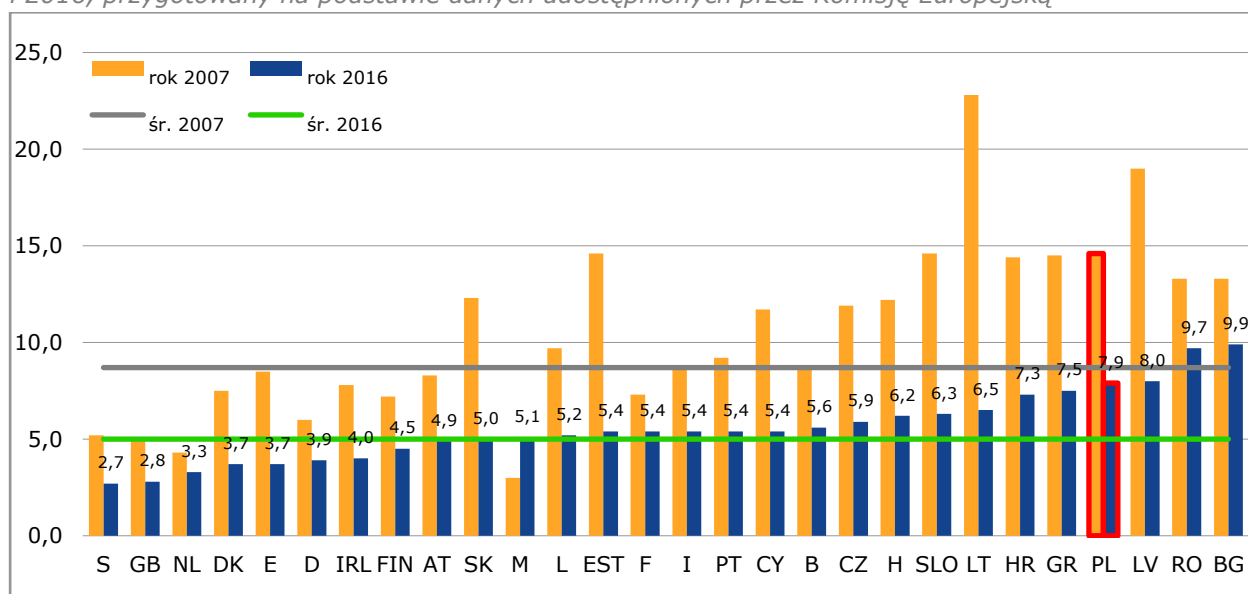
² Procentowa zmiana liczby ofiar śmiertelnych

³ Szacunki na podstawie danych za okres od stycznia do czerwca

⁴ Szacunki na podstawie danych za okres od stycznia do września

* Nieistotne statystycznie

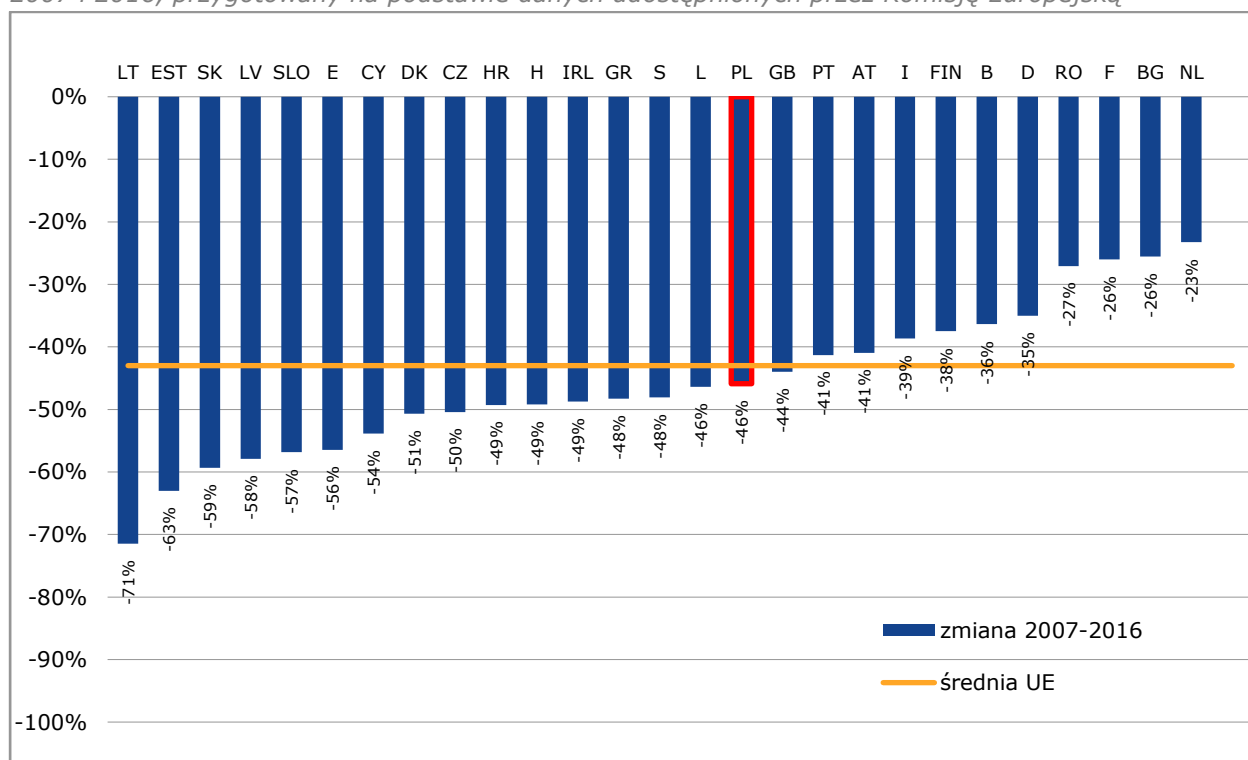
Rys. Wskaźnik demograficzny: liczba zabitych/100 tys. mieszkańców w krajach UE w roku 2007 i 2016, przygotowany na podstawie danych udostępnionych przez Komisję Europejską



W dalszym ciągu Polska znajduje się w gronie państw o najwyższym zagrożeniu życia i zdrowia w ruchu drogowym. W podobnej sytuacji są Łotwa, Rumunia i Bułgaria.

Od 2007 roku ryzyko śmierci w wypadkach drogowych zmniejszyło się w naszym kraju o 46%, i choć w perspektywie pozytywnych zmian obserwowanych w ostatnich latach w Polsce mamy powody do optymizmu, to ich dynamika nadal nie jest wystarczająca na tyle, by dorównać średniej europejskiej, a tym bardziej dogonić czołówkę.

Rys. Zmiana wskaźnika demograficznego: liczba zabitych/100 tys. mieszkańców w krajach UE w roku 2007 i 2016, przygotowany na podstawie danych udostępnionych przez Komisję Europejską



Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w roku 2016

Opracowanie przedstawia dane obrazujące stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2016 roku, a także opis działań realizowanych w tym okresie w celu poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. W formie wykresów i tabel (opatrzonych komentarzami i wnioskami) zilustrowano podstawowe charakterystyki zdarzeń drogowych mających miejsce w 2016 roku, oraz ich porównanie z danymi przedstawionymi w dokumencie „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 r.”. Dodatkowo w ostatniej części działu zawarto wykresy wskazujące trendy obserwowane na przestrzeni ostatnich 10 lat, a także mapy obrazujące zestaw wskaźników zagrożeń dla różnych kategorii wypadków drogowych we wszystkich województwach w 2016 roku. Daje to możliwość łatwego porównania województw między sobą.

Informacje podstawowe



POLSKA

Liczba mieszkańców

38 437,2 tys.

Powierzchnia

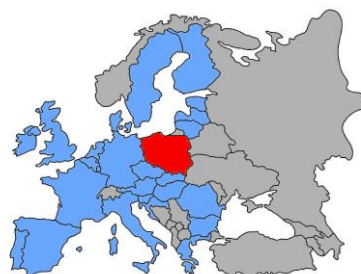
312 679 km²

Długość dróg publicznych

419 636 km

Zarejestrowane pojazdy³

27 409,1 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII ⁴			STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	19 293 km		4,6%	
wojewódzkie	29 109 km		6,9%	
powiatowe	125 092 km		29,8%	
gminne	246 143 km		58,7%	
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH ⁵			TRENDY	
wypadki	33 664	↗		
zabici	3 026	↗		
ranni	40 766	↗		
ciężko ranni	12 109	↗↗		
kolizje	406 622	↗↗↗		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

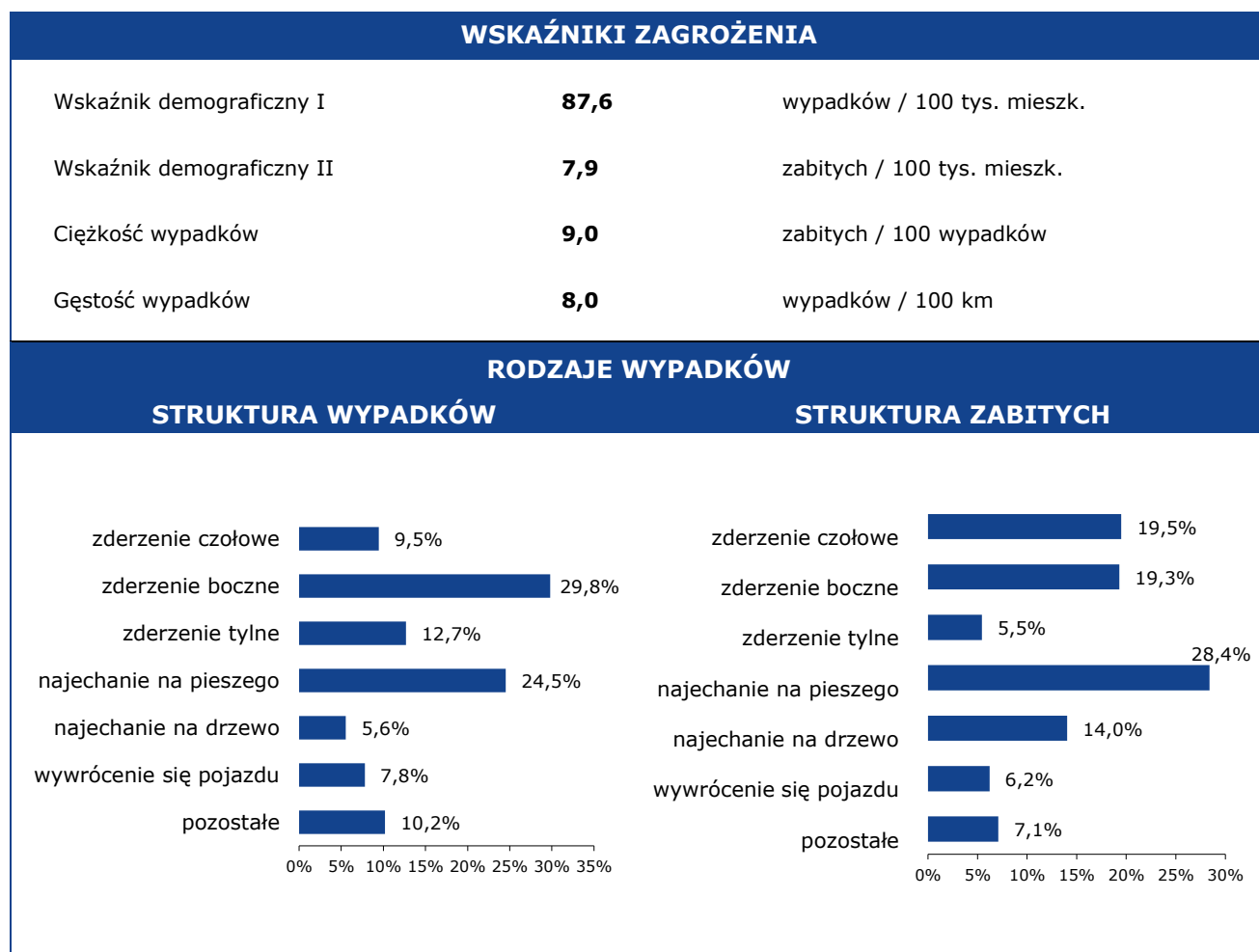
³ GUS Transport - wyniki działalności w 2015 r., GUS, 2016 r.

⁴ GUS Transport - wyniki działalności w 2015 r. – suplement, GUS, 2016 r.

⁵ Dane SEWIK wg stanu na dzień 5 lutego 2017 r.

W 2016 r. w Polsce odnotowano 33 664 wypadki drogowe, tj. o 697 (+2,1%) więcej niż w roku 2015. W wypadkach tych zginęło 3 026 osób, tj. o 88 (+3,0%) więcej niż w roku 2015. Liczba rannych (w tym ciężko rannych) również uległa zwiększeniu i wyniosła 40 766, tj. o 988 (+2,5%) więcej niż rok wcześniej, a ciężko rannych o 909 (+8,1%) więcej. Porównanie powyższych danych do statystyk z 2014 r. wskazuje, że jedynie liczba ciężko rannych wzrosła o 3,5% natomiast liczba wypadków i ich ofiar śmiertelnych uległa zmniejszeniu (odpowiednio o: -3,7% i -5,5%). Ponieważ statystyki dotyczące wypadków drogowych należy analizować w dłuższej perspektywie czasowej, to porównanie danych z roku 2016 z danymi za rok 2014 może świadczyć, że długookresowy **trend spadkowy trwający od 2011 r. nie został odwrócony**, a rok 2015 charakteryzował się wyjątkowo korzystnymi wskaźnikami w zakresie liczby wypadków drogowych i ich ofiar śmiertelnych.

W odniesieniu do celów przyjętych w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020* liczba ofiar śmiertelnych w 2016 r. przekroczyła założoną wartość o 15,8%, a liczba ciężko rannych o 43,1%. Na szczególną uwagę zasługuje bardzo duża liczba ofiar ciężko rannych znacznie odbiegająca od celów zakładanych w Narodowym Programie BRD przyjętym w 2013 r.



UDZIAŁ WYPADKÓW		
	2015	2016
Z udziałem pieszych	26,0%	25,1%
Spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu	20,6%	21,4%
Spowodowanych przez młodych ⁶ kierowców	16,9%	17,3%
Z udziałem rowerzystów	14,1%	14,1%
Z udziałem nietrzeźwych	9,5%	8,8%
Z udziałem motocyklistów	6,5%	6,8%
W wyniku najechania na drzewo	5,4%	5,6%

W 2016 r. struktura udziału wypadków nie zmieniła się znacząco w porównaniu do roku 2015. W 2016 r. odnotowano spadki udziału wypadków, w których uczestniczyli piesi, a także osoby nietrzeźwe. Natomiast wzrósł nieznacznie udział wypadków:

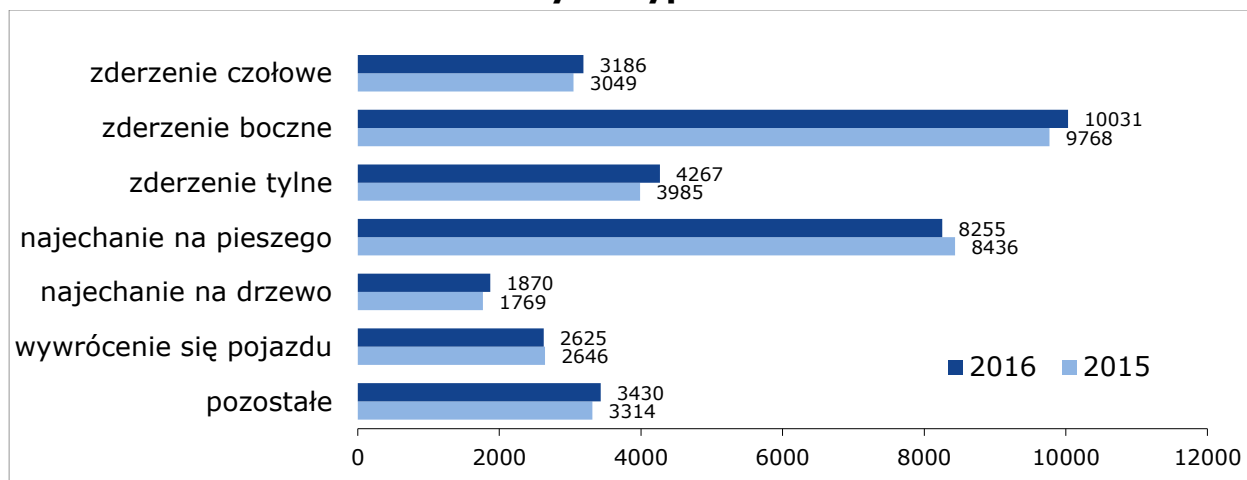
- spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu,
- spowodowanych przez młodych kierowców,
- z udziałem motocyklistów,
- powstałych w wyniku najechania na drzewo.

W celu uzyskania wiedzy o przyczynach wzrostów udziałów powyższych czterech grup wypadków, prowadzone są obecnie prace nad pogłębionymi analizami - zwłaszcza, że od dłuższego czasu należą one do głównych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, a niektóre wprowadzone w minionych latach przepisy prawne mogły sprzyjać tym niekorzystnym zmianom.

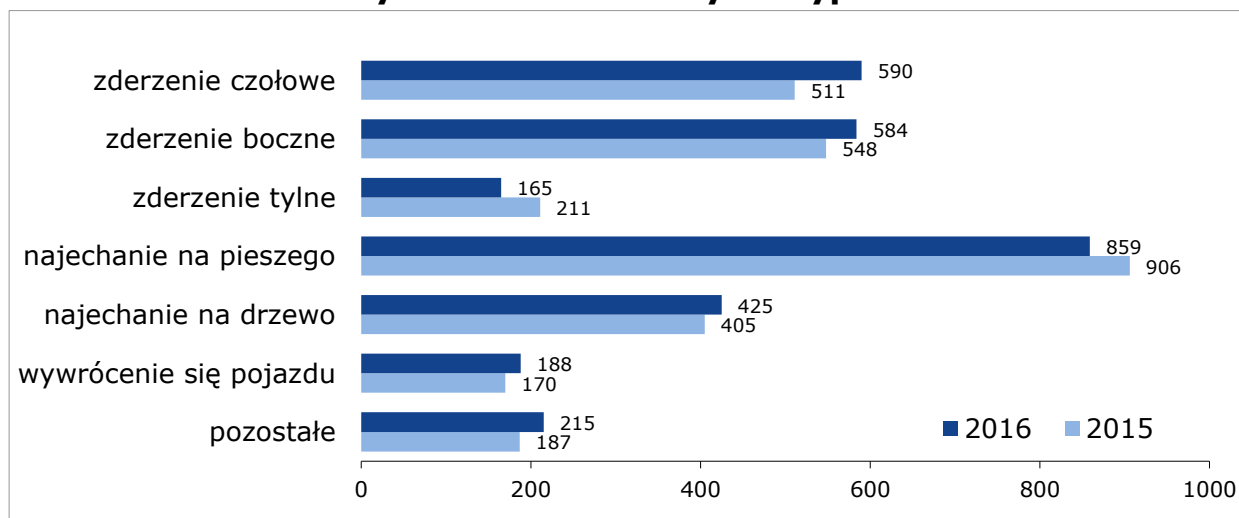
⁶ W wieku 18-24 lat

Rodzaje wypadków

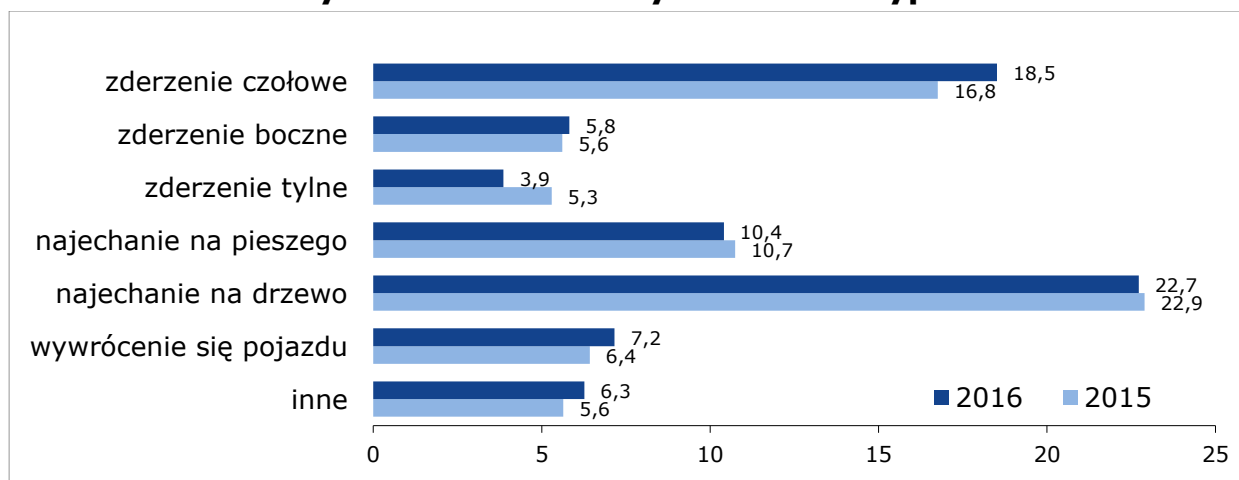
...ile było wypadków?



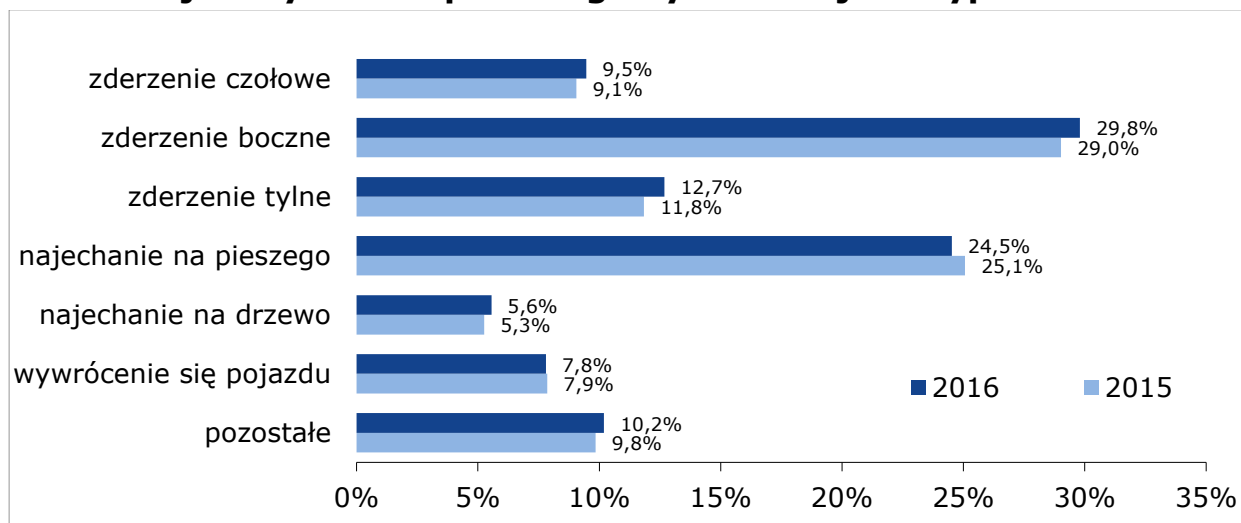
...ile było ofiar śmiertelnych wypadków ?



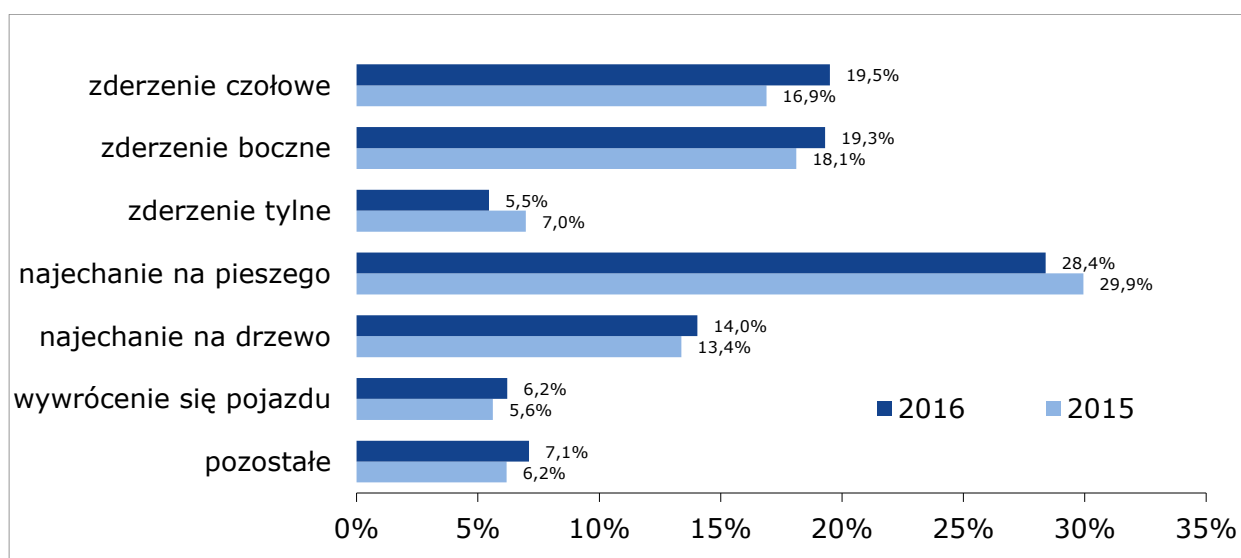
... ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



... jaki był udział poszczególnych rodzajów wypadków?



... jaki był udział ofiar śmiertelnych w poszczególnych rodzajach wypadków?



Wzrost liczby wypadków polegających na zderzeniu pojazdów w ruchu (czyli zderzenia czołowe, boczne i tylne) czy najeżdżaniu na drzewo, odnotowany w 2016 r. w połączeniu ze wzrostem udziału wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu sprawił, że ich skutki (zwłaszcza dla zderzeń czołowych i bocznych) były dużo cięższe. W 2016 r. w zderzeniach czołowych zginęło o 79 osób (tj. o 15,5%) więcej, a w zderzeniach bocznych o 36 osób (tj. o 6,6%) więcej, niż w roku 2015. W przypadku zderzeń czołowych znacząco wzrosła liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków – z 16,8 w 2015 r. do 18,5 w roku 2016. Największy wzrost liczby zderzeń czołowych oraz ich ofiar odnotowano w obszarach niezabudowanych – liczba wypadków tego rodzaju wzrosła o 5,3%, liczba ofiar śmiertelnych o 18,8%, liczba rannych o 6,0%, a liczba ciężko rannych o 13,8%. W obszarach zabudowanych również odnotowano zwiększenie liczby zderzeń czołowych oraz ich ofiar, ale był on zdecydowanie mniejszy niż w obszarach niezabudowanych i wyniósł:

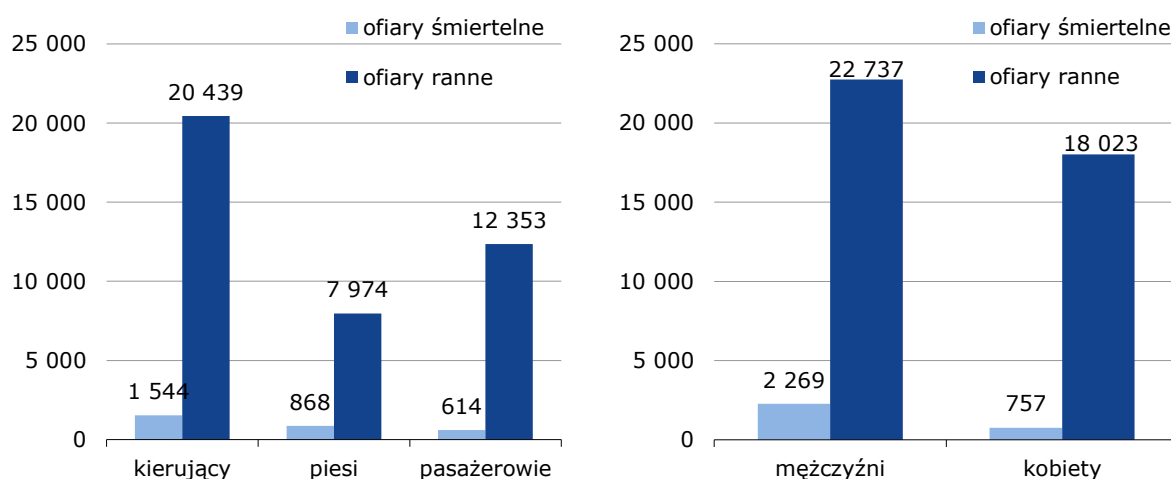
wypadki +3,8%, zabici +4,9%, ranni +1,1%, ciężko ranni +1,4%.

Również najechanie na drzewa przyniosło w 2016 r. o 20 ofiar śmiertelnych (tj. o 4,9%) więcej niż w roku 2015. W obszarach niezabudowanych liczba wypadków tego typu wzrosła o 6,1%, liczba ofiar śmiertelnych o 4,0%, rannych o 5,7%, a ciężko rannych o 13,7%. Natomiast w obszarach zabudowanych liczby wypadków, ofiar śmiertelnych i rannych wzrosły w stosunku do roku 2015 odpowiednio o: 4,8%, 8,4%, 3,7%, a liczba ciężko rannych nie zmieniła się.

W 2016 roku w wypadkach drogowych polegających na zderzeniach czołowych i bocznych pojazdów oraz najechaniach na drzewo zginęło 135 osób więcej niż w roku poprzednim. Powyższe liczby i wskaźniki potwierdzają związek przyczynowo skutkowy pomiędzy wzrostem liczby wypadków spowodowanych nadmierną prędkością, a wzrostem ciężkości wypadków.

Ofiary i sprawcy wypadków

... kto był ofiarą?



W 2016 r. odnotowano wzrost (w stosunku do roku 2015) liczby ofiar wśród kierowców i pasażerów pojazdów. Ogółem w obszarach zabudowanych i niezabudowanych liczba zabitych kierowców wzrosła o 4,0%, a pasażerów o 14,1%. Liczba ciężko rannych ofiar wśród kierowców wzrosła w porównywanym okresie o 7,9%, a wśród pasażerów o 11,7%. O 5,1% zmalała liczba śmiertelnych ofiar wśród pieszych, natomiast liczba ciężko rannych pieszych wzrosła o 4,2%. Od kilku lat zauważalny jest wzrost udziału zabitych, rannych (w tym ciężko rannych) kierowców wśród wszystkich ofiar wypadków – w 2010 roku wynosił on dla zabitych kierowców 47,6%, a w 2016 – już 51,0%. W przypadku rannych i ciężko rannych kierowców ofiar wypadków drogowych wzrost ten w latach 2010-2016 wyniósł odpowiednio: 4,9 pp. i 5,2 pp. W tym samym okresie zmalał natomiast najbardziej udział ofiar wśród zabitych pieszych – z 32,4% do 28,7%.

W wypadkach, które wydarzyły się w 2016 r. w obszarach zabudowanych zginęło o 8,7% więcej kierowców niż w roku 2015, a o 14,3% więcej pasażerów pojazdów odniosło ciężkie obrażenia. Również liczba ciężko rannych pieszych wzrosła o 4,2%. Wypadki, które wydarzyły się w obszarach niezabudowanych charakteryzowały się w 2016 r. większą o 15,3% liczbą ciężko rannych kierowców (w stosunku do roku 2015), 19,0% procentowym

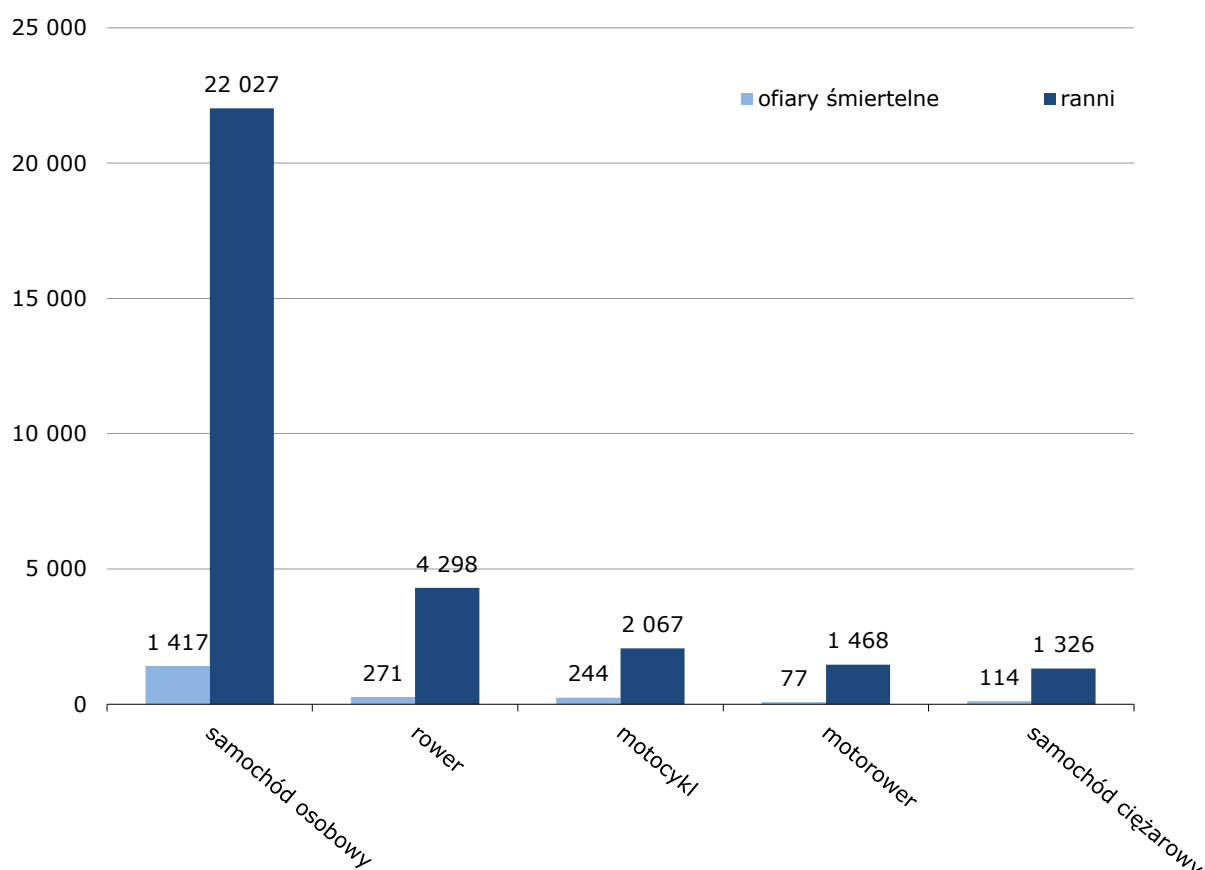
wzrostem liczby zabitych pasażerów i 9,3% wzrostem liczby ciężko rannych w tej grupie uczestników ruchu drogowego. W porównywanym okresie odnotowano również istotny spadek liczby śmiertelnych ofiar wśród pieszych, którzy poruszali się poza obszarami zabudowanymi – wyniósł on 9,2%.

Od kilku lat zarówno w obszarach zabudowanych, jak i niezabudowanych spada liczba pieszych zabitych w wyniku najechania w nocy przez pojazd. Spadek na obszarach niezabudowanych wyniósł w 2014 r. (w stosunku do 2013 r.) 7,6%, w 2015 r. (w stosunku do 2014 r.) 14,8%, a w 2016 r. (w stosunku do 2015 r.) 10,9%. Na obszarach zabudowanych spadki były mniejsze i wyniosły odpowiednio 0,5%, 14,1%, 5,0%.

Takie dane mogą wskazywać na skuteczność funkcjonowania przepisu nakazującego pieszym noszenie po zmierzchu elementów odblaskowych poza obszarem zabudowanym.

Wśród ofiar wypadków warto podkreślić wyraźnie zarysowujący się w ciągu ostatnich 7 lat trend zmniejszania się zagrożenia pieszych przy jednoczesnym wzroście zagrożenia kierujących pojazdami.

... jakim pojazdem poruszały się ofiary?



W 2016 r. odnotowano wzrost (w stosunku do roku 2015) liczby ofiar wśród osób poruszających się samochodami osobowymi. Ogółem liczba ofiar śmiertelnych w samochodach osobowych wzrosła o 6,4% (4,3% w obszarach niezabudowanych, a 13,7% w zabudowanych), a ciężko rannych o 10,4% (12,9% w obszarach

niezabudowanych, a 7,6% w zabudowanych).

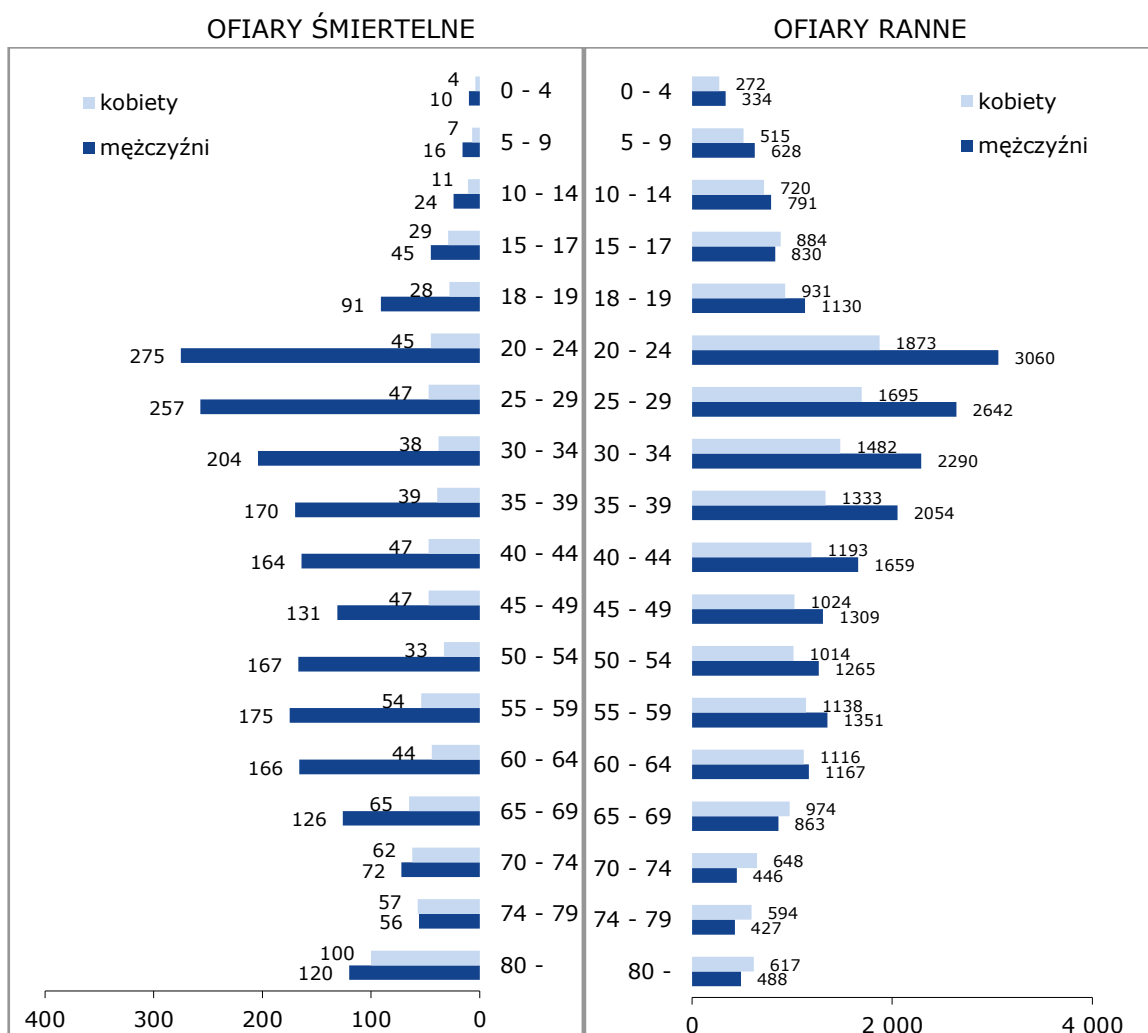
Wśród rowerzystów odnotowano poprawę w zakresie zmniejszenia o 9,7% liczby ofiar śmiertelnych (5,6% w obszarach niezabudowanych, a 12,6% w zabudowanych) oraz wzrost w zakresie liczby ciężko rannych – o 11,0% (9,0% w obszarach niezabudowanych, a 11,3% w zabudowanych).

Liczba motocyklistów, którzy ponieśli śmierć wzrosła w porównywanym okresie o 17,3% (21,9% w obszarach niezabudowanych, a 13,4% w zabudowanych), a ciężko rannych o 8,9% (26,3% w obszarach niezabudowanych, a 2,1% w zabudowanych).

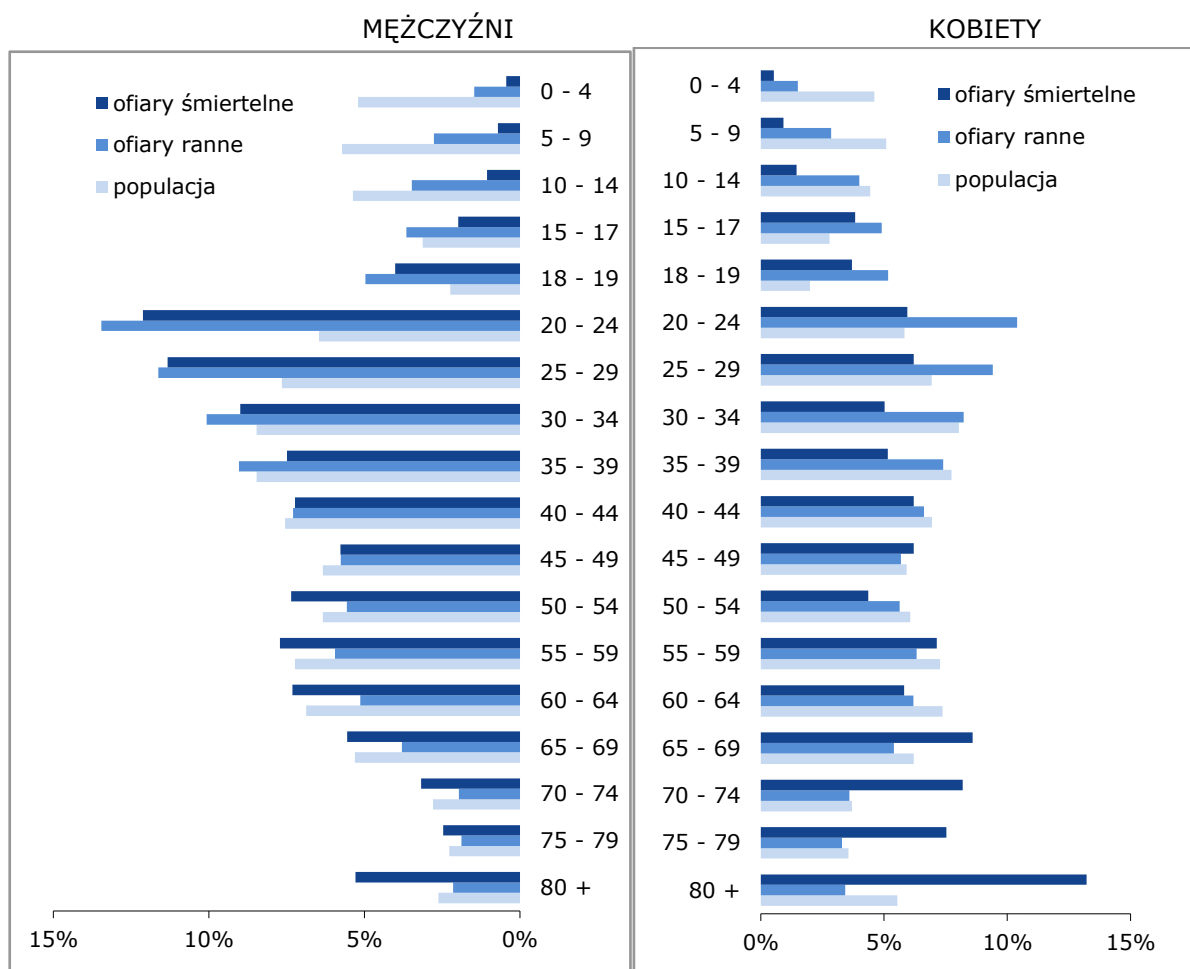
Wśród motorowerzystów odnotowano wzrost o 18,5% w zakresie liczby ofiar śmiertelnych (5,6% w obszarach niezabudowanych, a 34,5% w zabudowanych) oraz poprawę w zakresie zmniejszenia liczby ciężko rannych – o 4,8%.

Wśród ofiar śmiertelnych wypadków szczególnie niepokojący jest znaczący wzrost motorowerzystów i motocyklistów.

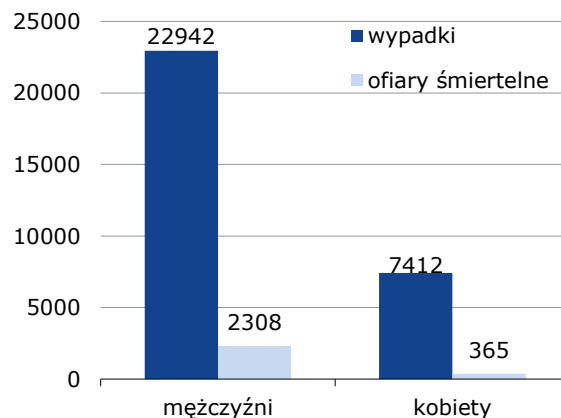
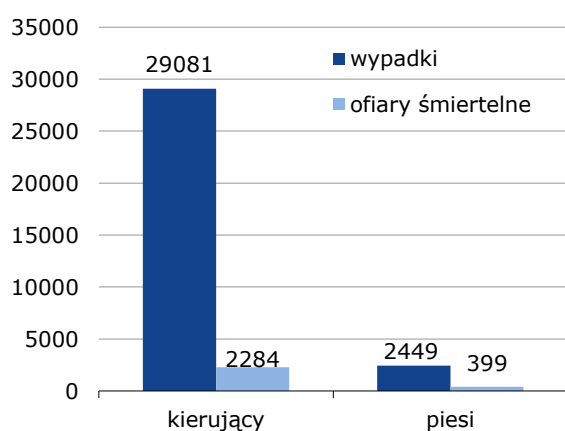
... w jakim wieku były ofiary?



... jakiej płci były ofiary? (udział w populacji)



... kto był sprawcą?

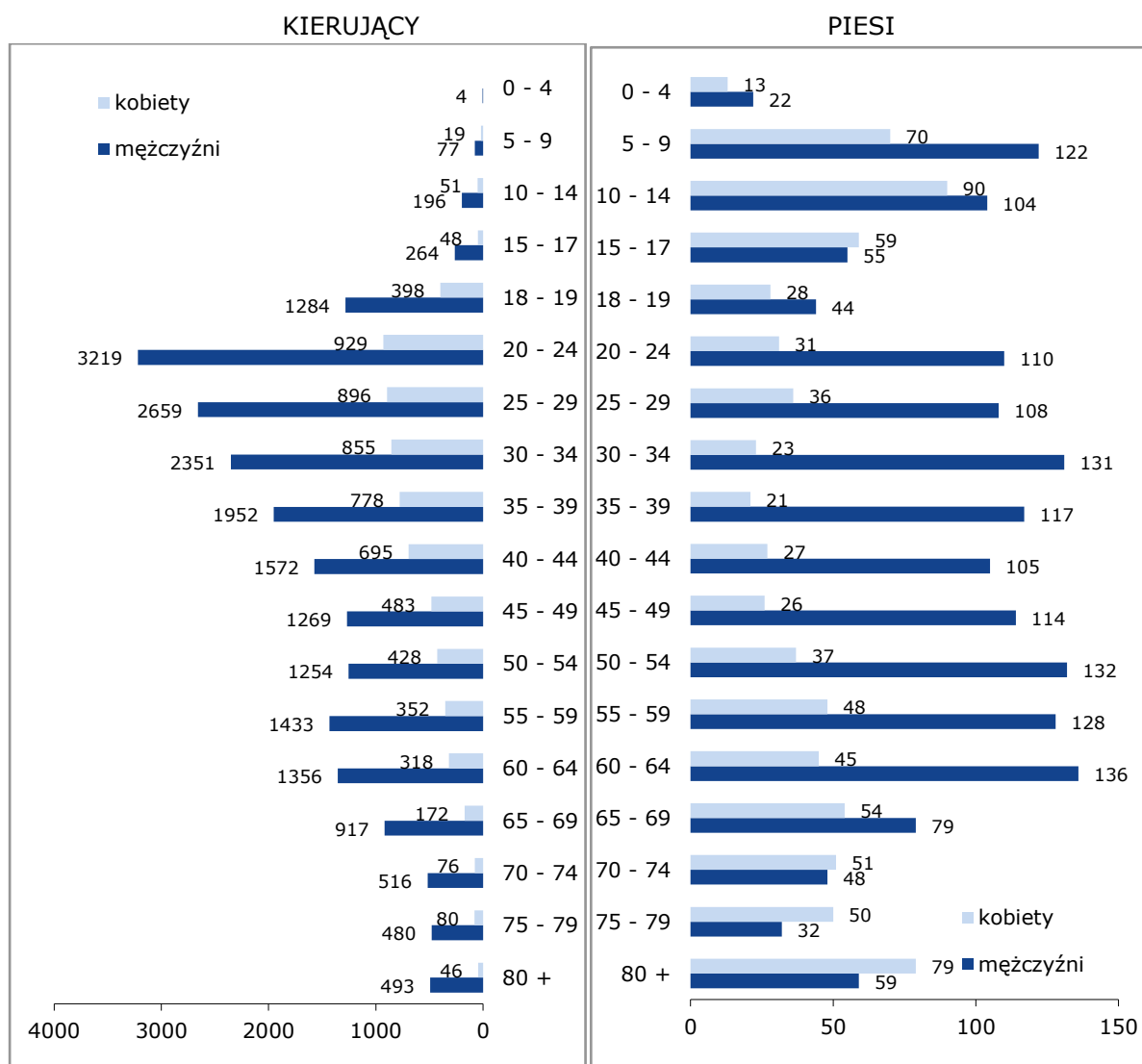


W 2016 r. w 29 081 wypadkach spowodowanych przez kierujących zginęły 2 284 osoby, a w 2 449 wypadkach, których sprawcami byli piesi śmierć poniosło 399 osób. W 2016 r. odnotowano wzrost (w porównaniu do roku 2015) o 6,5% liczby wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami, który przyniósł również wzrost liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków – o 13,6%.

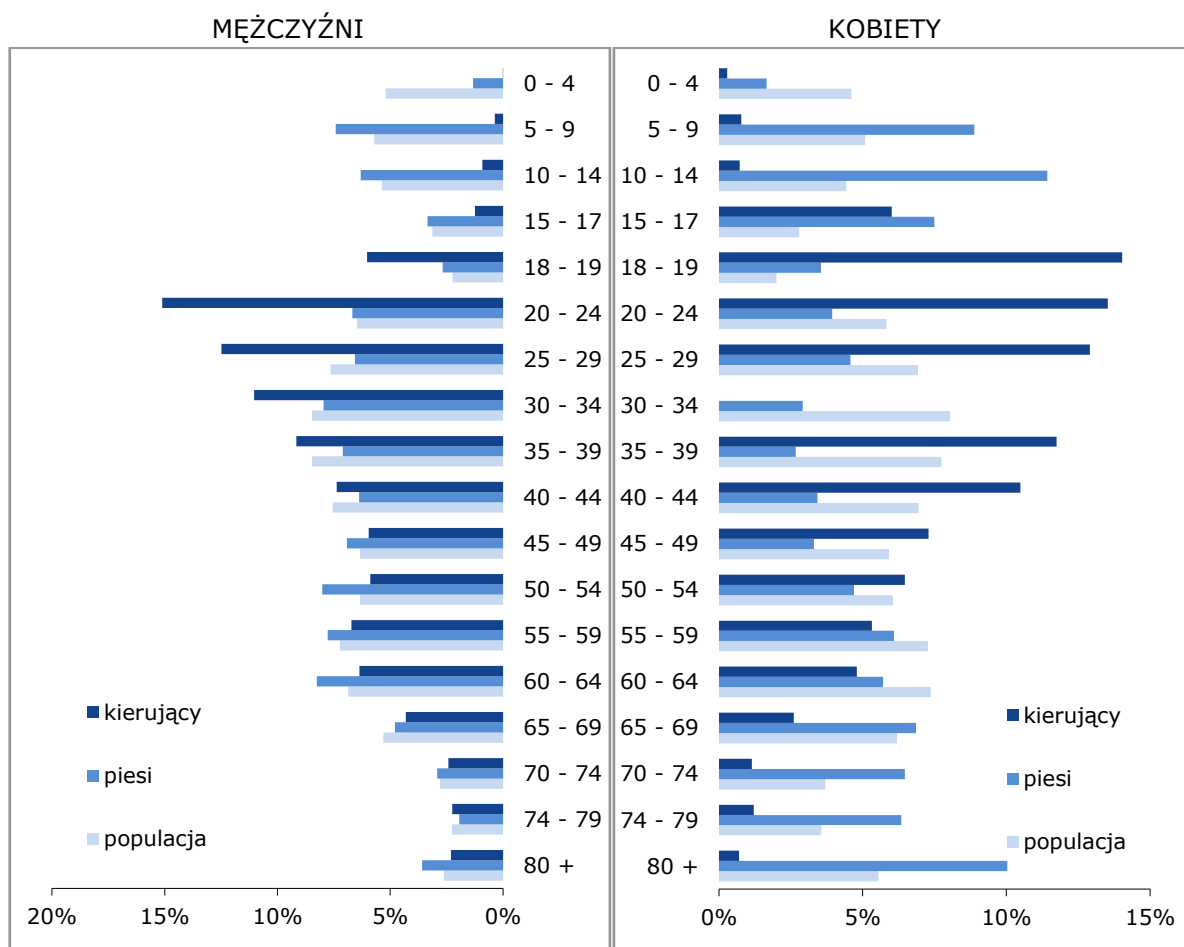
Jednocześnie w porównywanym okresie odnotowano spadek o 6,5% liczby wypadków spowodowanych przez pieszych oraz spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków, których sprawcami byli piesi – o 11,3%.

W 2016 roku odnotowany został wyraźny wzrost wypadków śmiertelnych powodowanych przez kierujących pojazdami, przy jednoczesnym spadku takich wypadków powodowanych przez pieszych. Podobnie jak w latach ubiegłych sprawcami jak i najbardziej poszkodowaną grupą w tym zakresie byli mężczyźni.

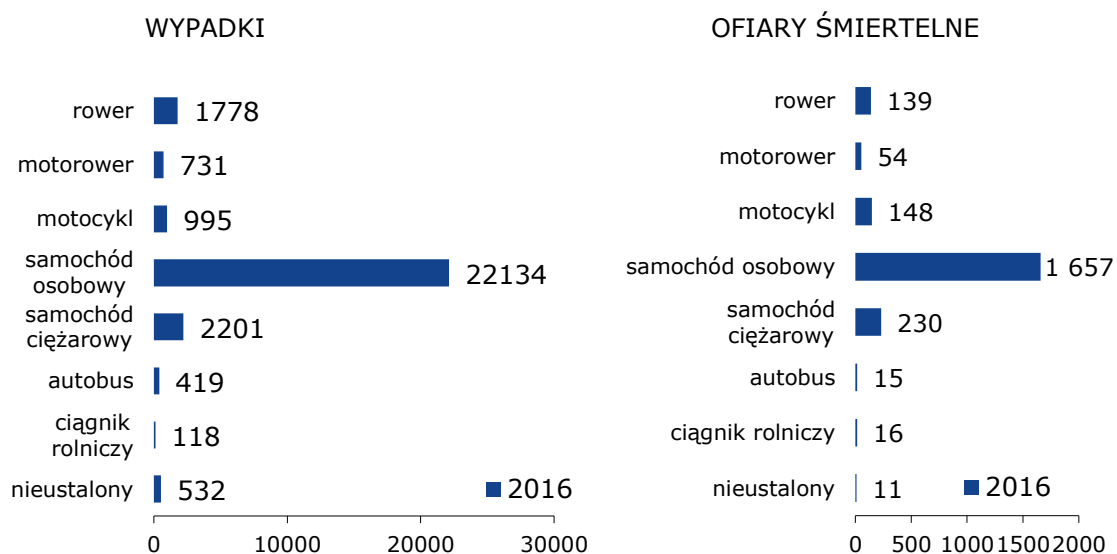
... w jakim wieku byli sprawcy?



... jakiej płci byli sprawcy? (udział w populacji - kierujący)



... jakim pojazdem się poruszali?



*wskazano sumę samochodów ciężarowych o DMC do 3,5 t oraz o DMC powyżej 3,5 t.

** wskazano sumę motocykli wraz z motocyklami poj. skokowej silnika do 125 cm³ (do 11 kW mocy maksymalnej silnika i maksymalnym stosunku mocy silnika do masy własnej pojazdu do 0,1 kW/kg)

W 2016 r. największy odsetek (76,1% ogółu wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami) stanowiły wypadki spowodowane przez osoby prowadzące samochody osobowe. Porównując liczbę wypadków w 2016 r., których sprawcami byli kierujący samochodami osobowymi, to w odniesieniu do roku 2015 odnotowano wzrost o 3,9%, a liczba śmiertelnych ofiar tych wypadków wzrosła o 11,0%. Kolejną pod względem liczebności grupę sprawców wypadków stanowią kierujący samochodami ciężarowymi, jednakże ze względu na różnice przyjęte w 2016 r. w sposobie rejestrowania wypadków z udziałem samochodów ciężarowych w SEWiK porównywanie danych dla tej kategorii pojazdów nie jest możliwe.

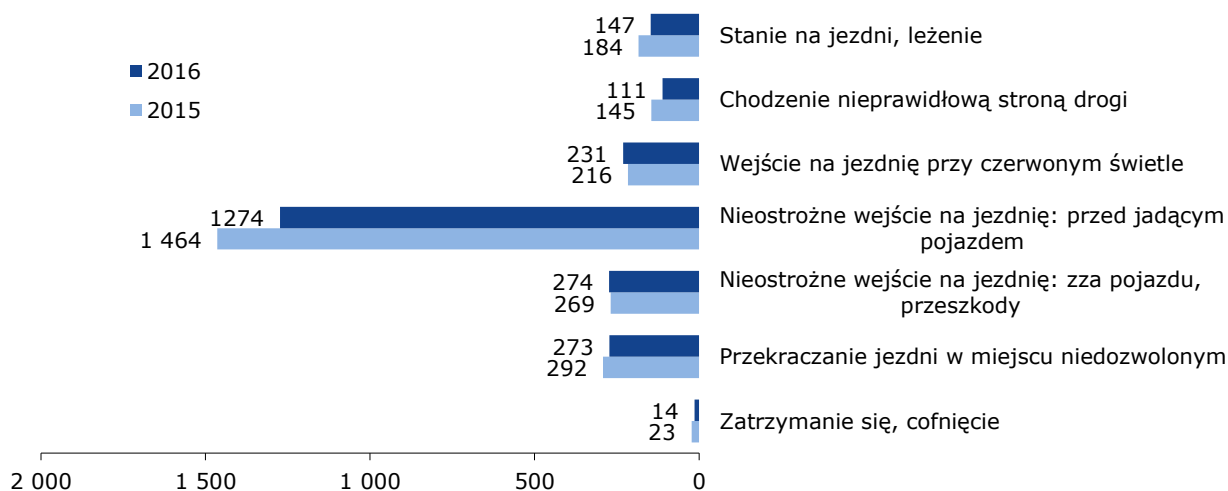
W 2016 r. wypadki spowodowane przez rowerzystów stanowiły 6,1% ogółu wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami. W odniesieniu do roku 2015, odnotowano wzrost o 8,2% liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę kierujących, a liczba śmiertelnych ofiar tych wypadków wzrosła o 4,5%. Motocykliści spowodowali w 2016 r. 3,4% ogółu wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami. W porównaniu do 2015 r., odnotowano wzrost o 16,4% liczby wypadków spowodowanych przez motocyklistów, a liczba śmiertelnych ofiar tych wypadków wzrosła o 29,8%.

Największy wzrost zanotowano w odniesieniu do wypadków spowodowanych przez motocyklistów oraz liczbie ofiar śmiertelnych tych wypadków. Ten problem wymaga dalszych pogłębionych badań oraz na ich podstawie sformułowania konkretnego katalogu zakresu działań i interwencji.

Okoliczności wypadków

... jakie było zachowanie pieszego?

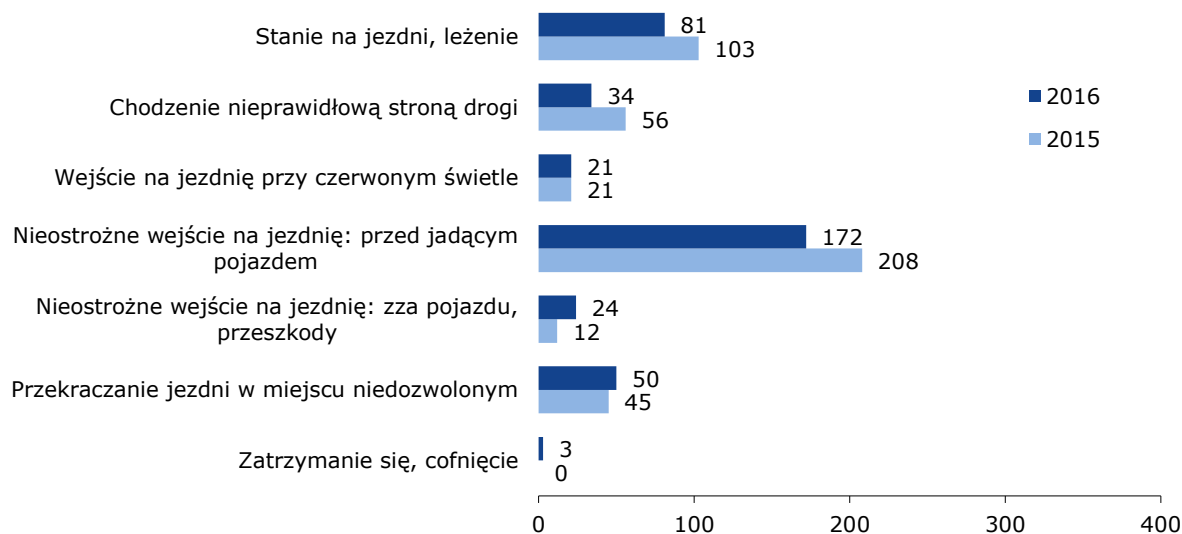
WYPADKI



Głównymi przyczynami wypadków spowodowanych w 2016 r. przez pieszych było:

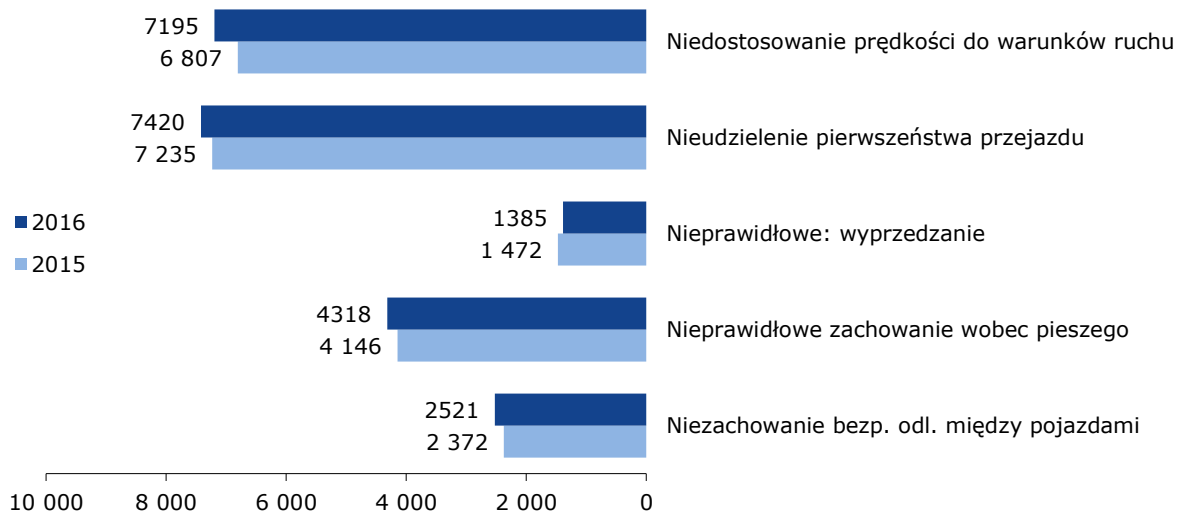
- wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 1 274 wypadki; spadek w porównaniu z 2015 r. o 14,9%,
- wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody – 274 wypadki; wzrost w porównaniu z 2015 r. o 1,8%,
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 273 wypadki; spadek w porównaniu z 2015 r. o 7,0%,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 231 wypadków; wzrost w porównaniu z 2015 r. o 6,5%.

OFIARY ŚMIERTELNE



... jakie było zachowanie kierującego?

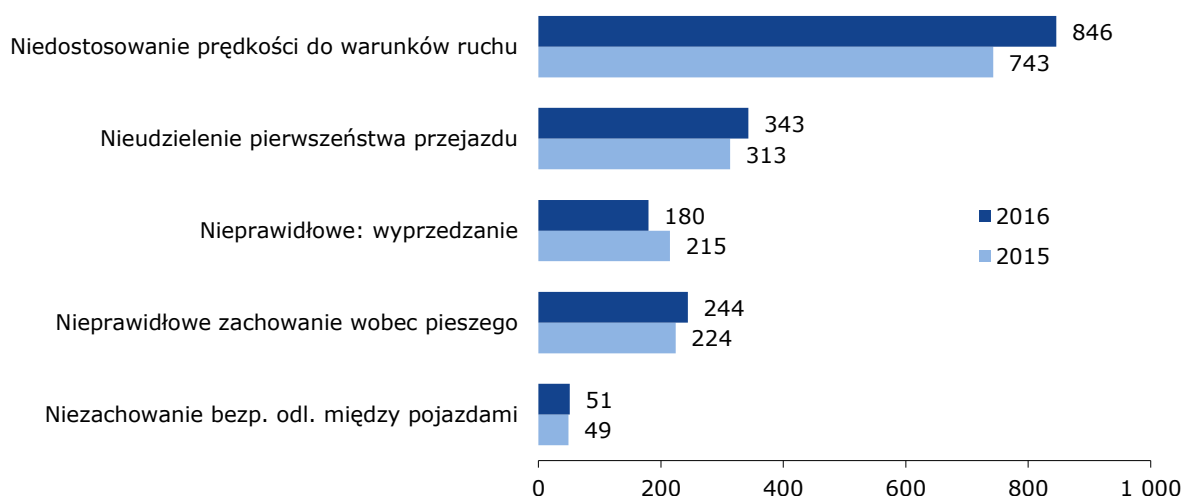
WYPADKI



Główne przyczyny wypadków, których sprawcami byli w 2016 r. kierujący pojazdami to:

- nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu – 7 420 wypadków; wzrost w porównaniu z 2015 r. o 2,5%,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 7 195 wypadków; wzrost w porównaniu z 2015 r. o 5,4%,
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego – 4 318 (w tym nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych – 3 487 wypadków); wzrost w porównaniu z 2015 r. o 4,0%.

OFIARY ŚMIERTELNE



... ile było wypadków z udziałem nietrzeźwych oraz jakie były ich konsekwencje ?

W 2016 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg (kierujący, piesi, pasażerowie) uczestniczyli w 2 967 wypadkach drogowych, w których zginęło 383 osób, a 3 392 osób zostało rannych. W porównaniu z ubiegłym rokiem odnotowano spadek liczby wypadków o 5%, zabitych o 5,9% i rannych o 4,8%. Do zdarzeń drogowych z udziałem osób będących pod działaniem alkoholu najczęściej dochodziło w ostatnich dniach tygodnia: soboty (20,7%) i niedziele (17,9%). W grupie kierujących będących pod działaniem alkoholu, największe zagrożenie bezpieczeństwa stanowili kierujący samochodami osobowymi, którzy spowodowali 1 138 wypadków (67,5% wypadków spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu). Wskaźnik ten jest niższy niż w roku ubiegłym. W wypadkach zawinionych przez kierujących samochodami osobowymi zginęło 167 osób, tj. 75,6% śmiertelnych ofiar zdarzeń spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu (2015 rok – 79,8%), a rannych w tych wypadkach zostało 1 546 osób tj. 73,6% (2015 rok – 76,2%).

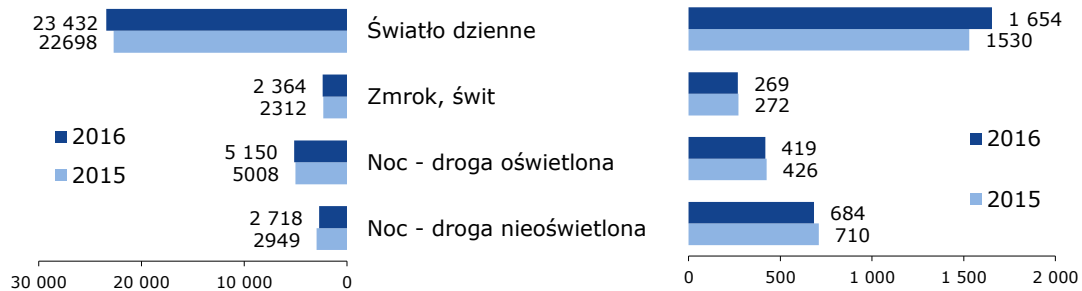
W 2016 roku odnotowano 573 wypadków spowodowanych przez pieszych będący pod działaniem alkoholu w wyniku których śmierć poniosło 81 osób, a 500 zostało rannych. W porównaniu do roku 2015 nastąpił spadek liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę uczestników ruchu o 27 (-4,5%).

Kierujący pojazdami będący pod działaniem innego środka byli sprawcami 45 wypadków, w których 14 osób zginęło, a 55 zostało rannych oraz 115 kolizji. Do głównych przyczyn wypadków zaliczamy: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu: 21 wypadków, 7 zabitych, 24 ranne, a także nieprawidłowe wyprzedzanie: 5 wypadków, 3 zabite, 10 rannych.

... przy jakim oświetleniu?

WYPADKI

OFIARY ŚMIERTELNE



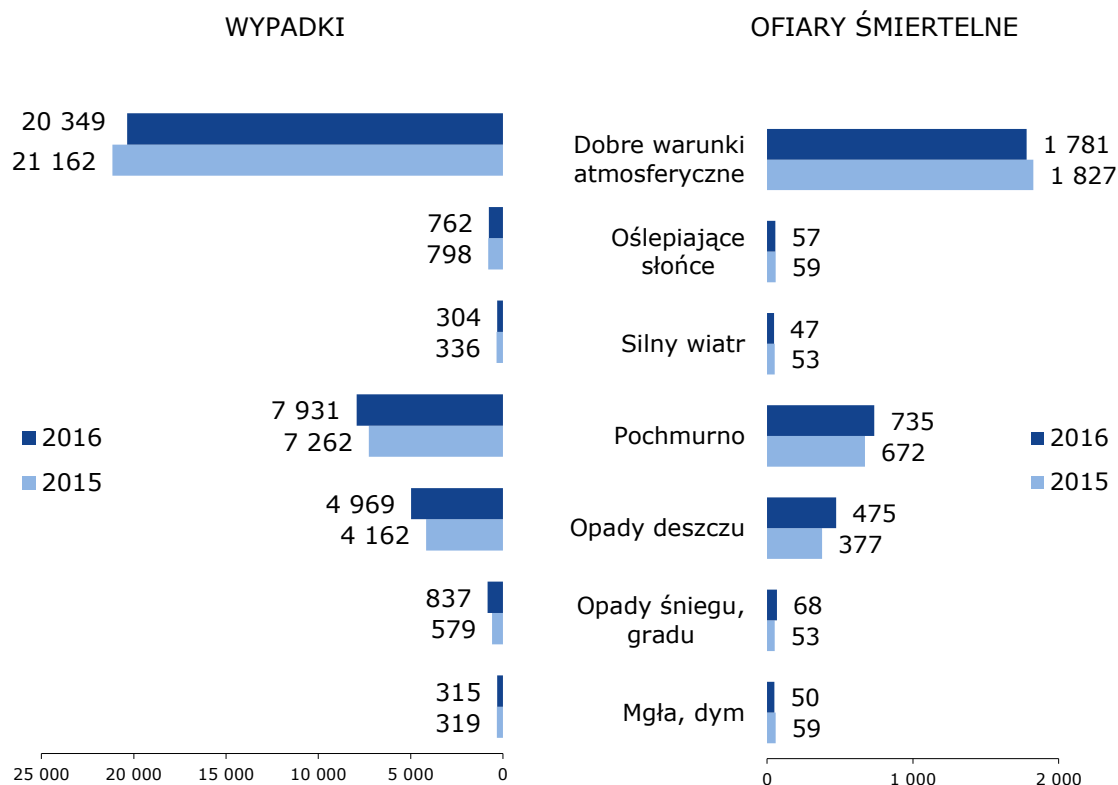
Ponieważ największy ruch na drogach odbywa się przy świetle dziennym, to również w tej porze doby odnotowywana jest największa liczba wypadków oraz ich ofiar. Natomiast wypadki, które wydarzają się w nocy charakteryzują się największą ciężkością. W 100 wypadkach, które miały miejsce na drogach w obszarach niezabudowanych, w nocy na drodze nieoświetlonej zginęło średnio 28 osób, na drogach oświetlonych 16, a przy świetle dziennym 15. Tymczasem w obszarach zabudowanych na drodze nieoświetlonej zginęło średnio 19 osób, na drogach oświetlonych 8, a przy świetle dziennym 4.

Od kilku lat, zarówno na obszarach zabudowanych, jak i niezabudowanych, sukcesywnie spada liczba wypadków, które wydarzyły się w nocy na drogach nieoświetlonych oraz liczba ofiar śmiertelnych tych wypadków. W 2016 r. w nocy na drogach nieoświetlonych przebiegających przez obszary niezabudowane wydarzyło się 1 945 wypadków (tj. o 7,8% mniej niż w 2015 r. i o 25,0% mniej niż w 2010 r.), w których zginęło 538 osób (tj. o 3,2% mniej niż w 2015 r. i o 26,6% mniej niż w 2010 r.). Natomiast na obszarach zabudowanych wydarzyły się 773 wypadki (tj. o 7,9% mniej niż w 2015 r. i o 38,2% mniej niż w 2010 r.), w których zginęło 146 osób (tj. o 5,2% mniej niż w 2015 r. i o 39,9% mniej niż w 2010 r.). Inaczej sytuacja przedstawia się w odniesieniu do dróg oświetlonych, na których w obszarach niezabudowanych wydarzyło się 388 wypadków, tj. o 3,5% więcej niż w 2015 r. (o 9,6% więcej niż w 2010 r.), ale liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się do 61 tj. o 22,8% (o 20,8% mniej niż w 2010 r.). W nocy na drogach oświetlonych w obszarach zabudowanych wydarzyły się w 2016 r. 4 762 wypadki (o 2,8% więcej niż w 2015 r., a o 3,2% mniej niż w 2010 r.), a liczba ofiar śmiertelnych zwiększyła się do 358 tj. o 3,2% (o 24,8% mniej niż w 2010 r.).

Powyższe analizy wskazują również, że wprowadzenie obowiązku noszenia elementów odbłaskowych na obszarach niezabudowanych mogło mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa na drogach pozamiejskich nieoświetlonych w nocy.

... podczas jakiej pogody?

W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.



Liczba wypadków, które wydarzyły się przy dobrych warunkach atmosferycznych w obszarach niezabudowanych od kilku lat utrzymuje się na średnim poziomie około 5 800, natomiast liczba ofiar śmiertelnych stopniowo maleje i w 2016 r. zmniejszyła się o 2,0% w porównaniu do roku 2015, a w porównaniu do 2010 r. spadek wyniósł 23,0%. Bardziej dynamiczną poprawę odnotowuje się w zakresie liczby ofiar śmiertelnych i liczby wypadków, które miały miejsce w obszarach zabudowanych. Liczba wypadków zmniejszyła się pomiędzy rokiem 2016 i 2015 o 6,1%, a zabitych o 3,4%, natomiast w dłuższej perspektywie czasowej (tj. w porównaniu do roku 2010) poprawa ta wyniosła odpowiednio 17,7% i 49,8%. Sytuacja w zakresie wypadków, które wydarzyły się podczas opadów deszczu, śniegu czy gradu uległa pogorszeniu w stosunku do roku poprzedniego, natomiast w skali 7 lat uległa poprawie. I tak – w 2016 r. w obszarach niezabudowanych zaistniało o 22,3% więcej wypadków niż w roku poprzednim (poprawa w stosunku do roku 2010 o 21,5%), w których zginęło o 25,5% więcej osób (w stosunku do roku 2010 mniej o 16,8%). W porównaniu do 2015 r. w obszarach zabudowanych zaistniało o 16,5% więcej wypadków (o 17,5% mniej niż w 2010 r.), a zginęło w nich o 14,0% więcej osób (o 23,4% mniej niż w 2010 r.).

... na jakiej nawierzchni?

W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.



Miejsca powstawania wypadków

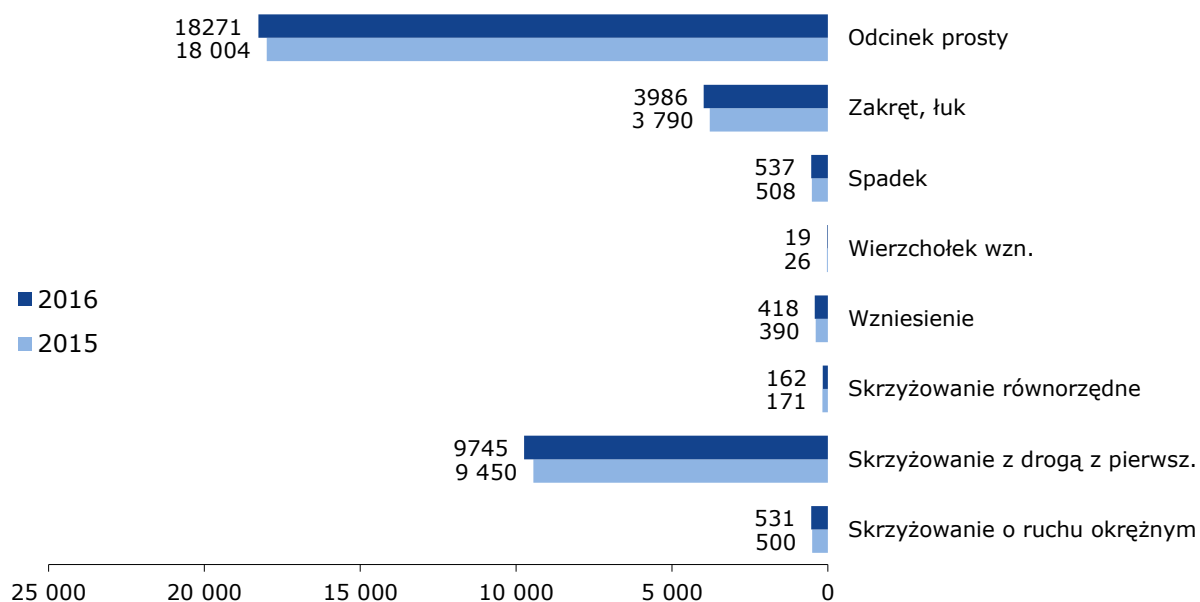
... na jakim obszarze?

Obszar	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ofiary ranne		Ciężkość wypadku (ofiar śmiert. / 100 wypadków)
	ogółem	%	ogółem	%	ogółem	%	
Zabudowany	23 869	70,9	1 275	42,1	27 696	67,9	5,3
Niezabudowany	9 795	29,1	1 751	57,9	13 070	32,1	17,9
O g ó ł e m	33 664	100	3 026	100	40 766	100	9,0

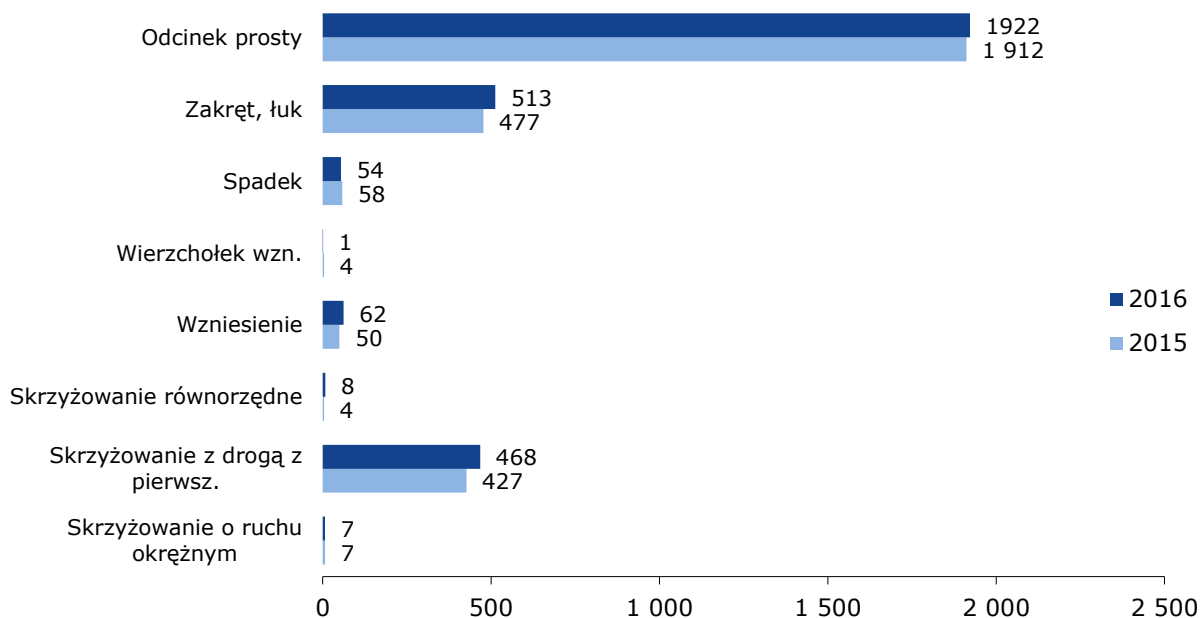
... na jakim odcinku drogi?

W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

WYPADKI

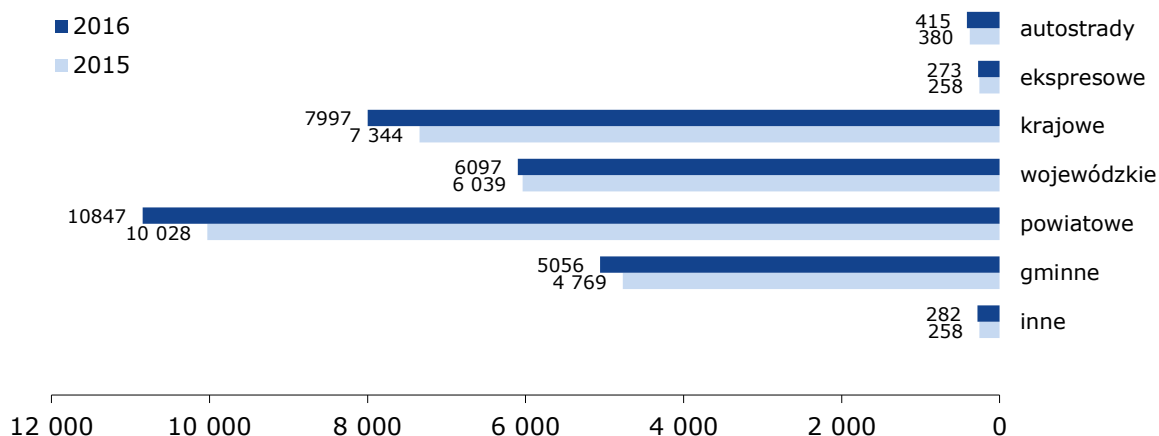


OFIARY ŚMIERTELNE



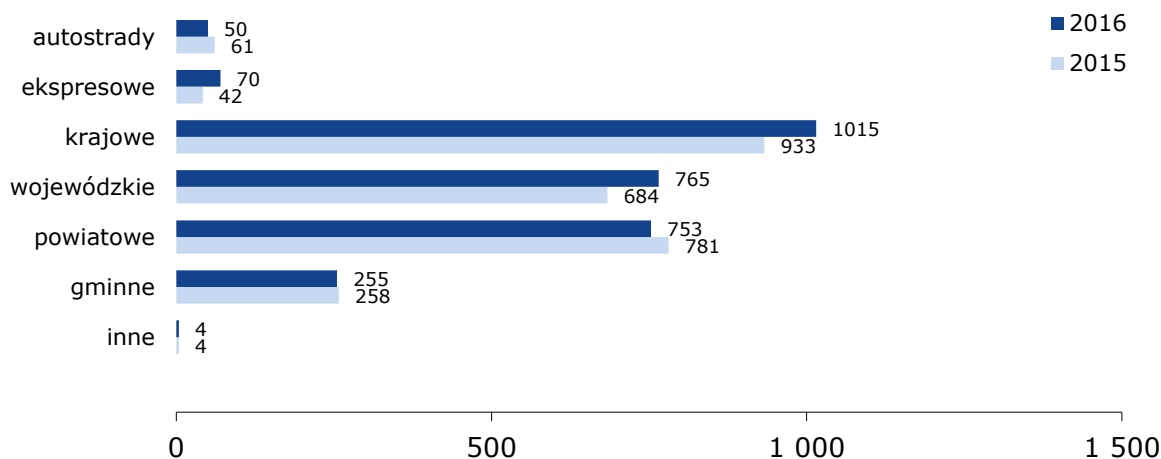
... na drodze jakiej kategorii?

WYPADKI



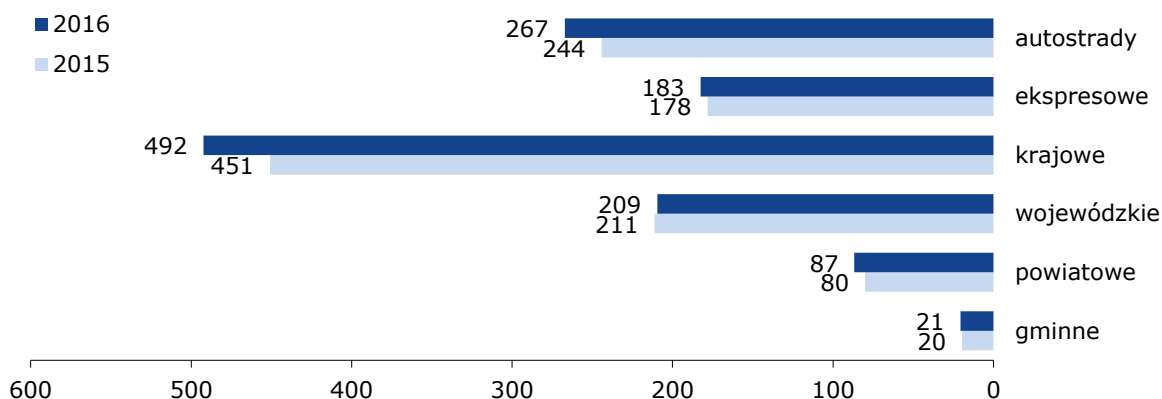
W 2016 r. odnotowano zwiększenie liczby wypadków na wszystkich kategoriach dróg. Najwięcej wypadków wydarzyło się na drogach powiatowych (pomimo, że stanowią one niespełna 30% długości wszystkich dróg w Polsce). Przyrost liczby wypadków w stosunku do danych z 2015 r. wyniósł 9,2% i również był największy spośród wszystkich kategorii dróg. Najmniejszy wzrost liczby wypadków odnotowano na drogach wojewódzkich – wyniósł on 1,0%.

OFIARY ŚMIERTELNE



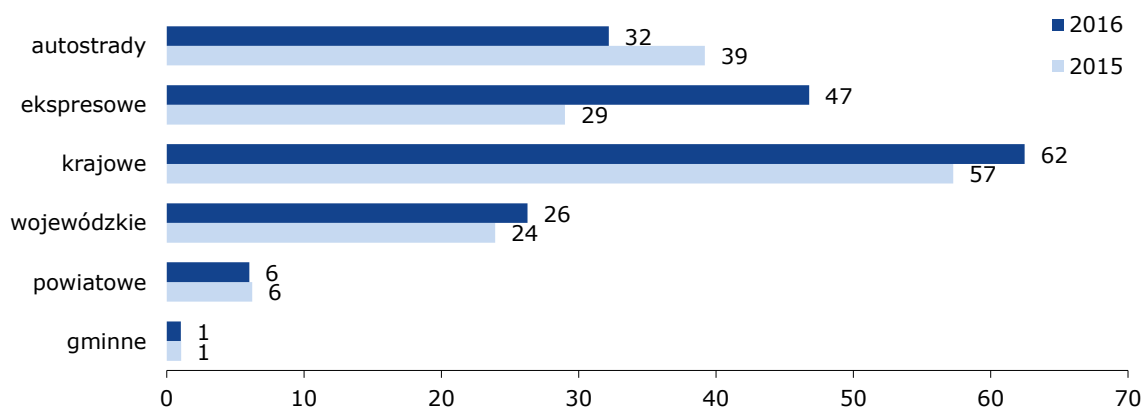
W 2016 r. największą liczbą ofiar śmiertelnych wypadków drogowych charakteryzowały się drogi krajowe, które stanowią 4,6% długości wszystkich dróg w Polsce. Liczba osób zabitych na tej kategorii dróg wzrosła w stosunku do roku 2015 o 8,8%. Natomiast to drogi ekspresowe charakteryzowały się w 2016 r. największym przyrostem liczby ofiar śmiertelnych, który wyniósł w stosunku do roku 2015 66,7%. Największą poprawę odnotowano na autostradach – liczba ofiar śmiertelnych zmalała w 2016 r. o 18,0% w porównaniu do 2015 r.

...ile było wypadków na 1000 kilometrów?



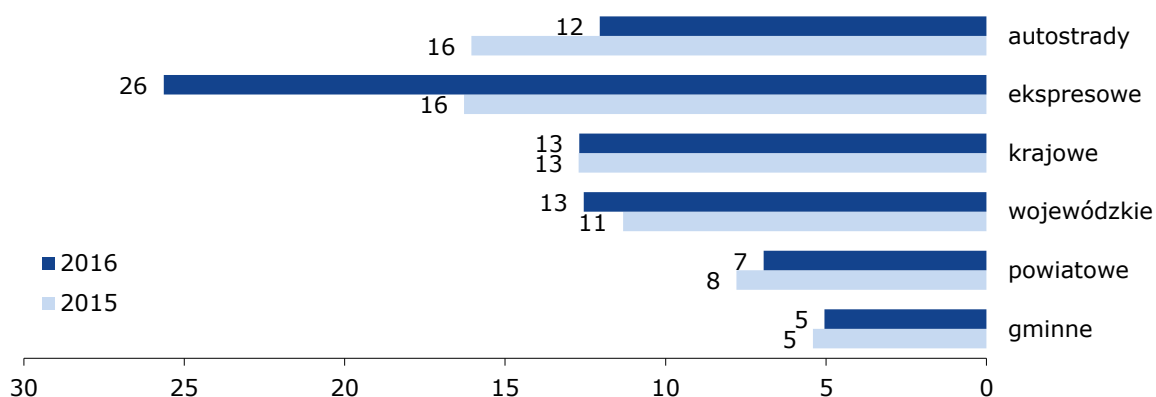
Odnosząc liczbę wypadków do długości dróg najbardziej niekorzystnymi wskaźnikami charakteryzują się drogi krajowe i autostrady. W 2016 r. na każde 1000 km długości dróg krajowych przypadły 492 wypadki, tj. o 9,1% więcej niż w 2015 r., a na autostradach wskaźnik ten wyniósł 267, tj. o 9,1% więcej niż w 2015 r. Nieznaczna poprawę odnotowano dla dróg wojewódzkich – wskaźnik osiągnął wartość 209, tj. 0,9% niższą niż w roku 2015.

...ile było ofiar śmiertelnych na 1000 kilometrów?



Największą liczbą ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 1000 km długości drogi charakteryzowały się w 2016 r. drogi krajowe. Wskaźnik ten wyniósł 62, tj. był o 8,8% wyższy niż w 2015 r. Dla dróg ekspresowych odnotowano wzrost wskaźnika aż o 62,1%, a dla autostrad spadek o 17,9%. Należy jednak podkreślić, że Generalny Pomiar Ruchu w 2015 roku wykazał dużą koncentrację ruchu na wybranych drogach krajowych. Drogi o długości 2700 km (w tym 1880 km dróg klasy A i S), stanowiące tylko 15% sieci dróg krajowych, przenosiły aż 40% pracy przewozowej na całej sieci dróg krajowych.

...jak kształtowała się ciężkość wypadków (liczba ofiar śmiertelnych / 100 wypadków)?



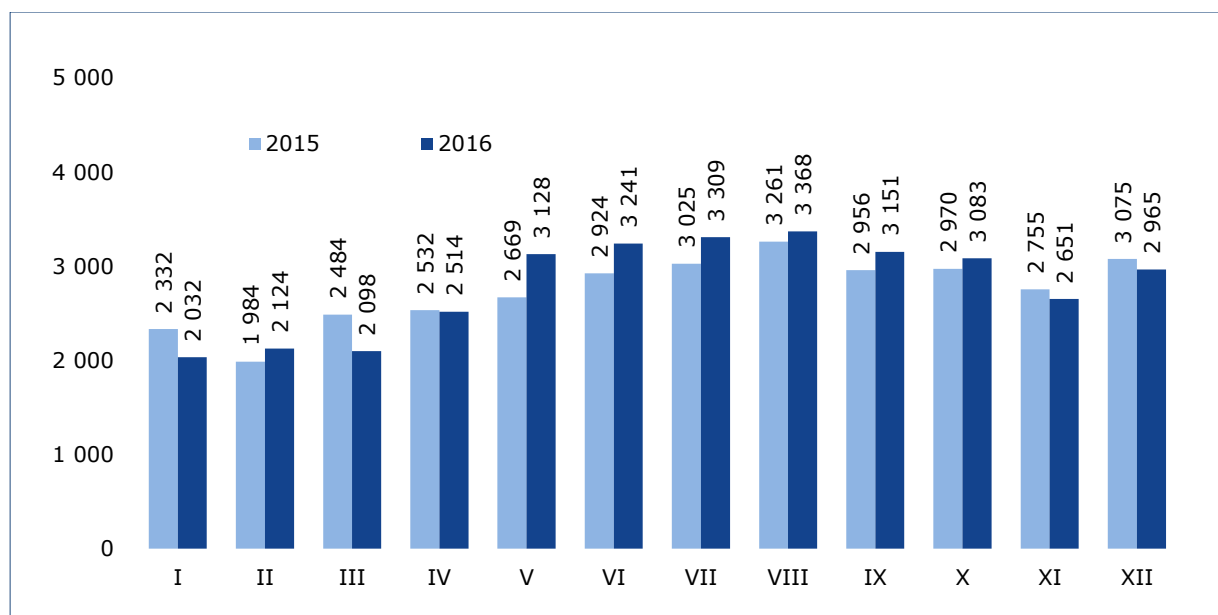
W 2016 największa ciężkość wypadków została odnotowana dla dróg ekspresowych – wyniosła ona 26, tj. aż o 62,5% więcej niż dla roku poprzedniego. Najniższa ciężkość wypadków osiągnęła wartość 5 dla dróg gminnych i pozostała na tym samym poziomie co w roku 2015. Duży, wynoszący 25%, spadek wskaźnika ciężkości wypadków odnotowano dla autostrad, w 2016 r. osiągnął on wartość 12.

Czas powstawania wypadków

... w jakich miesiącach?

WYPADKI

Miesiąc	Wypadki	Miesiąc	Wypadki	Miesiąc	Wypadki	Miesiąc	Wypadki
styczeń	2032	kwiecień	2514	lipiec	3309	październik	3083
luty	2124	maj	3128	sierpień	3368	listopad	2651
marzec	2098	czerwiec	3241	wrzesień	3151	grudzień	2965



Analiza liczby wypadków na polskich drogach w 2016 r. wskazuje, że początek roku (z wyjątkiem lutego) charakteryzował się mniejszą liczbą wypadków niż ten sam okres roku poprzedniego. Natomiast kolejne sześć miesięcy, tj. od maja do października przyniosło istotny wzrost liczby wypadków. W bilansie całorocznym liczba wypadków wzrosła (w stosunku do roku 2015) o 697, a w samym okresie maj-październik o 1 475. Największą poprawę w zakresie liczby wypadków w odniesieniu do analogicznego okresu roku 2015 odnotowano w marcu (spadek o 15,5%) i styczniu (spadek o 12,9%). Natomiast największy przyrost liczby wypadków odnotowano w maju (wzrost o 17,2%) i czerwcu (wzrost o 10,8%). Należy zwrócić uwagę, że na taką sytuację mogło mieć wpływ kilka dodatkowych czynników, nie występujących w latach poprzednich, takich jak:

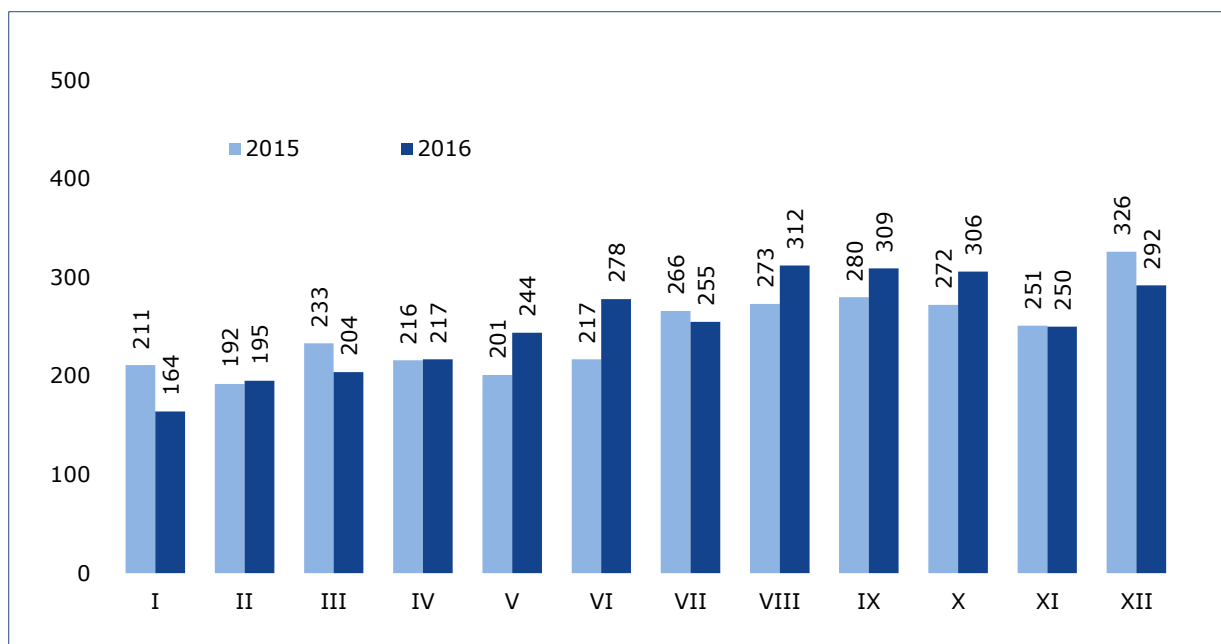
- wyłączenie od 1 stycznia 2016 r. z systemu nadzoru nad ruchem drogowym ok. 400 urządzeń wykorzystywanych przez straże miejskie i gminne, rejestrujących jazdę z nadmierną prędkością oraz przejazd na czerwonym świetle (część kierujących dowiedziała się o tym z kilkumiesięcznym opóźnieniem tj. po opublikowaniu i nagłośnieniu przez media wstępnego raportu z badań przekroczeń prędkości w wybranych miejscach, w których wcześniej ustawione były fotoradary),
- znacznie częstszy niż w latach poprzednich wybór na miejsce wypoczynku wakacyjnego destynacji w kraju (wynikający z rosnącej ilości zagrożeń na świecie, zwłaszcza w krajach dotychczas atrakcyjnych turystycznie),
- stosunkowo korzystne ceny paliw zachęcające do częstszego podróżowania.

Jednocześnie należy wskazać, że 2016 r. o 15% wzrosła w Polsce, w stosunku do roku 2015, liczba zarejestrowanych po raz pierwszy pojazdów. Według danych uzyskanych z CEPIK w 2016 r. zarejestrowano w Polsce po raz pierwszy 1 822 049 pojazdów (w 2015 r. – 1 584 522), co przyczyniło się do dalszego wzrostu natężenia ruchu na naszych drogach. Największy wzrost miesiąc do miesiąca odnotowano w lutym (137 250 pojazdów, w stosunku do 113 891 pojazdów - przyrost o 20,5%), w sierpniu (149 434 pojazdy, w stosunku do 122 634 pojazdów - przyrost o 21,9%) oraz w listopadzie (148 809 pojazdów, w stosunku do 119 082 pojazdów - przyrost o 25,0%).

Ponadto w 2016 r. o 8,4% wzrosła w Polsce, w stosunku do 2015 r. liczba wydanych po raz pierwszy dokumentów prawa jazdy. Według danych uzyskanych z CEPIK w 2016 r. wydano w Polsce po raz pierwszy 453 590 dokumentów prawa jazdy (w 2015 r. – 418 384), co spowodowało znaczny przyrost osób uprawnionych do kierowania pojazdami, o niewielkim doświadczeniu. Największy wzrost, miesiąc do miesiąca, liczby wydanych dokumentów prawa jazdy odnotowano w lutym (37 092, w stosunku do 29 401 – wzrost o 26,2%), w kwietniu (37 101, w stosunku do 29 934 – wzrost o 24,0%) oraz w czerwcu (37 293, w stosunku do 29 617 – wzrost o 25,9%). Jednocześnie należy nadmienić, że w miesiącach listopad i grudzień 2016 r. nastąpił spadek liczby wydanych po raz pierwszy praw jazdy w stosunku do analogicznych miesięcy 2015 r. odpowiednio o 12,0% i 14,0% (XI 2016/XI 2015 – 39 517/44 978, XII 2016/XII 2015 – 42 810/49 940). Taka sytuacja związana była m.in. z kolejnym przesunięciem terminu wdrożenia nowych, zaostrożonych przepisów w zakresie szkolenia kandydatów na kierujących pojazdami i doszkalania młodych stażem kierowców.

OFIARY ŚMIERTELNE

Miesiąc	Ofiary śmiertelne	Miesiąc	Ofiary śmiertelne	Miesiąc	Ofiary śmiertelne	Miesiąc	Ofiary śmiertelne
styczeń	164	kwiecień	217	lipiec	255	październik	306
luty	195	maj	244	sierpień	312	listopad	250
marzec	204	czerwiec	278	wrzesień	309	grudzień	292

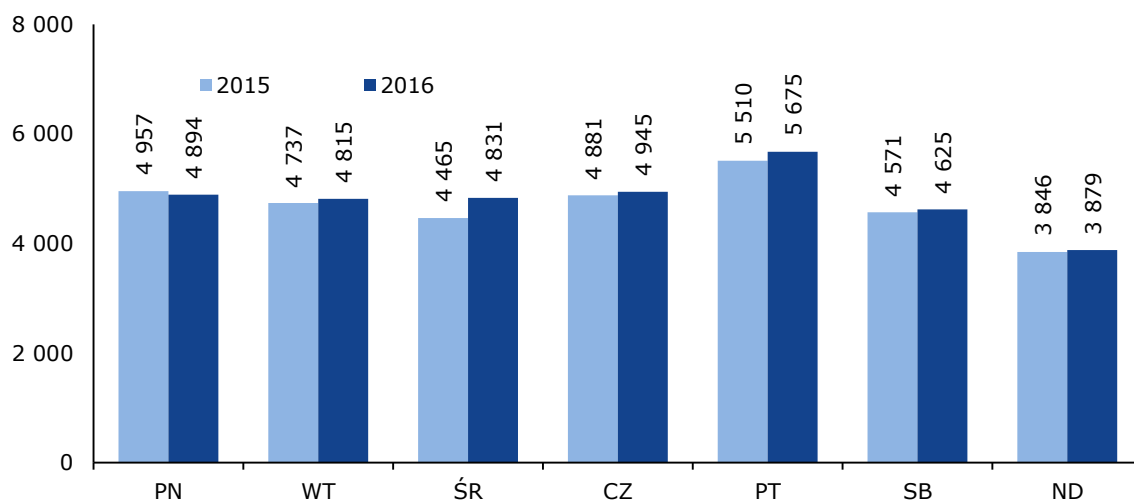


W 2016 r. najwięcej osób zginęło w sierpniu (312 ofiar śmiertelnych), ale największy wzrost liczby zabitych w wypadkach w porównaniu do roku 2015 odnotowano w czerwcu (wzrost o 28,1%) i maju (wzrost o 21,4%). Znaczącą poprawą charakteryzował się natomiast styczeń, w którym zginęło o 22,3% osób mniej niż w analogicznym okresie 2015 r. i marzec – spadek o 12,4%. Ponadto w okresie maj – październik odnotowano bardzo duży wzrost liczby ciężko rannych sięgający maksymalnie 22,7% we wrześniu.

... w jakich dniach tygodnia?

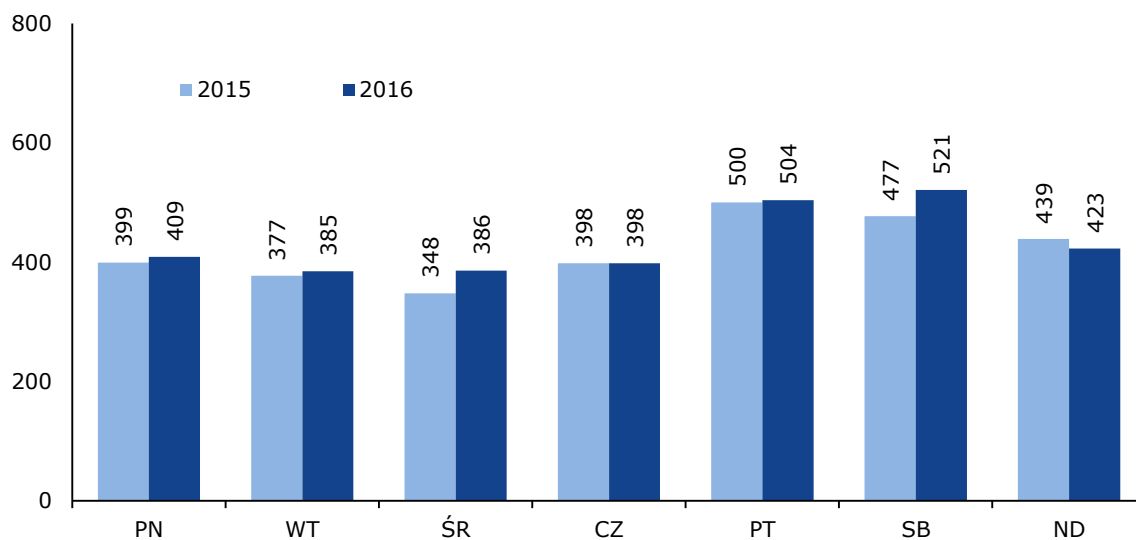
WYPADKI

Dzień	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
Wypadki	4894	4815	4831	4945	5675	4625	3879



OFIARY ŚMIERTELNE

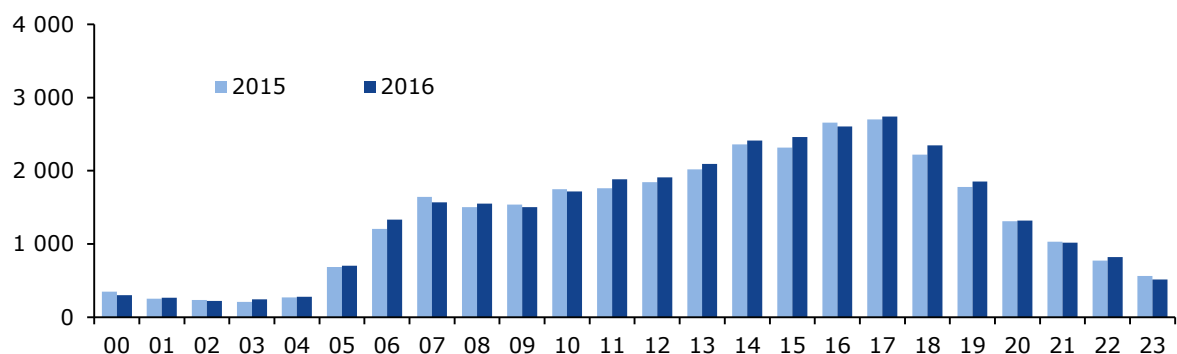
Dzień	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	sobota	niedziela
Ofiary śmiertelne	409	385	386	398	504	521	423



... w jakich godzinach?

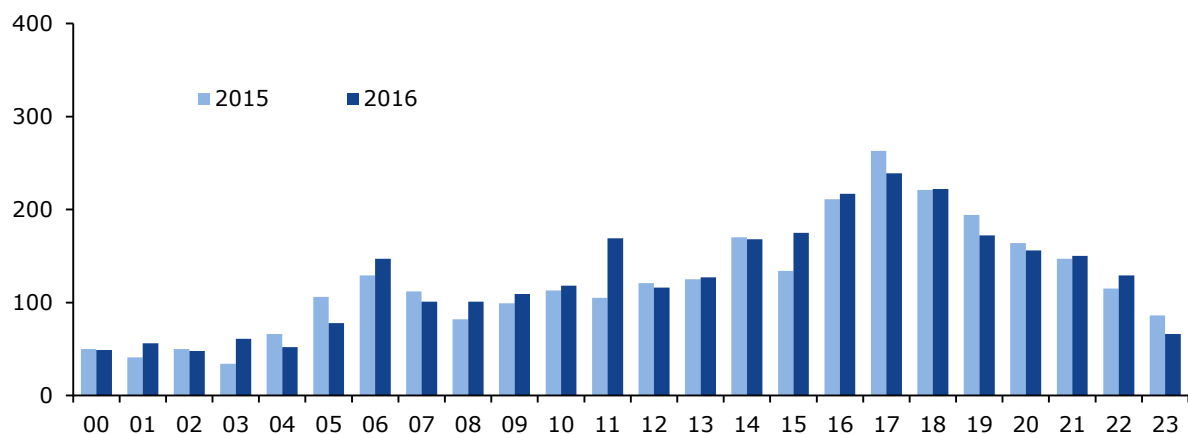
WYPADKI

Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki
0.00 - 0.59	300	8.00 - 8.59	1552	16.00 - 16.59	2606
1.00 - 1.59	265	9.00 - 9.59	1505	17.00 - 17.59	2738
2.00 - 2.59	221	10.00 - 10.59	1716	18.00 - 18.59	2348
3.00 - 3.59	242	11.00 - 11.59	1884	19.00 - 19.59	1854
4.00 - 4.59	279	12.00 - 12.59	1910	20.00 - 20.59	1319
5.00 - 5.59	702	13.00 - 13.59	2094	21.00 - 21.59	1017
6.00 - 6.59	1332	14.00 - 14.59	2413	22.00 - 22.59	821
7.00 - 7.59	1569	15.00 - 15.59	2460	23.00 - 23.59	517



OFIARY ŚMIERTELNE

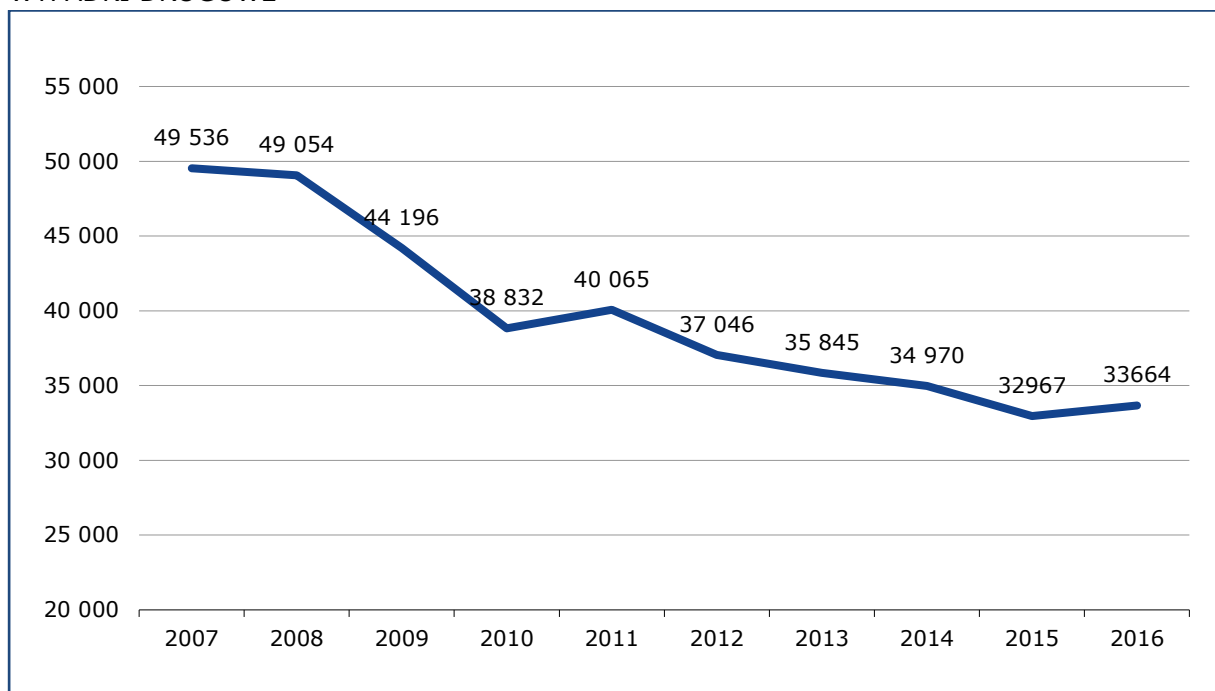
Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne
0.00 - 0.59	49	8.00 - 8.59	101	16.00 - 16.59	217
1.00 - 1.59	56	9.00 - 9.59	109	17.00 - 17.59	239
2.00 - 2.59	48	10.00 - 10.59	118	18.00 - 18.59	222
3.00 - 3.59	61	11.00 - 11.59	169	19.00 - 19.59	172
4.00 - 4.59	52	12.00 - 12.59	116	20.00 - 20.59	156
5.00 - 5.59	78	13.00 - 13.59	127	21.00 - 21.59	150
6.00 - 6.59	147	14.00 - 14.59	168	22.00 - 22.59	129
7.00 - 7.59	101	15.00 - 15.59	175	23.00 - 23.59	66



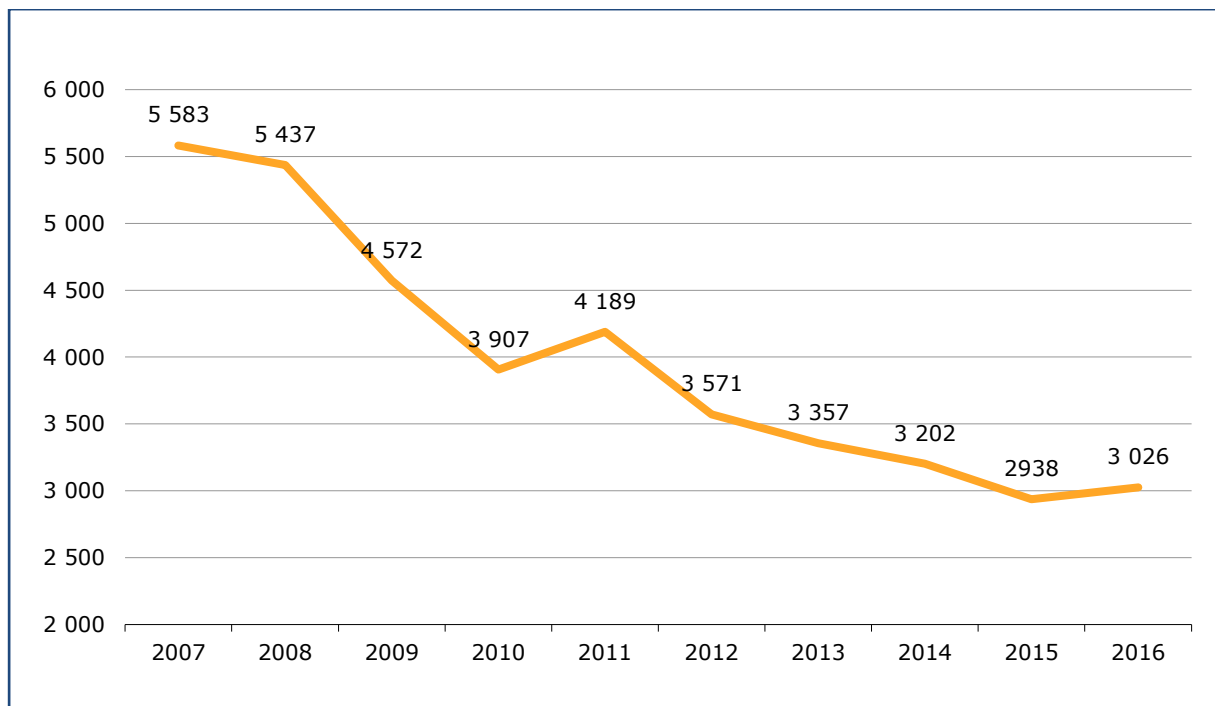
Trendy w latach 2007–2016

... zmiany od roku 2007

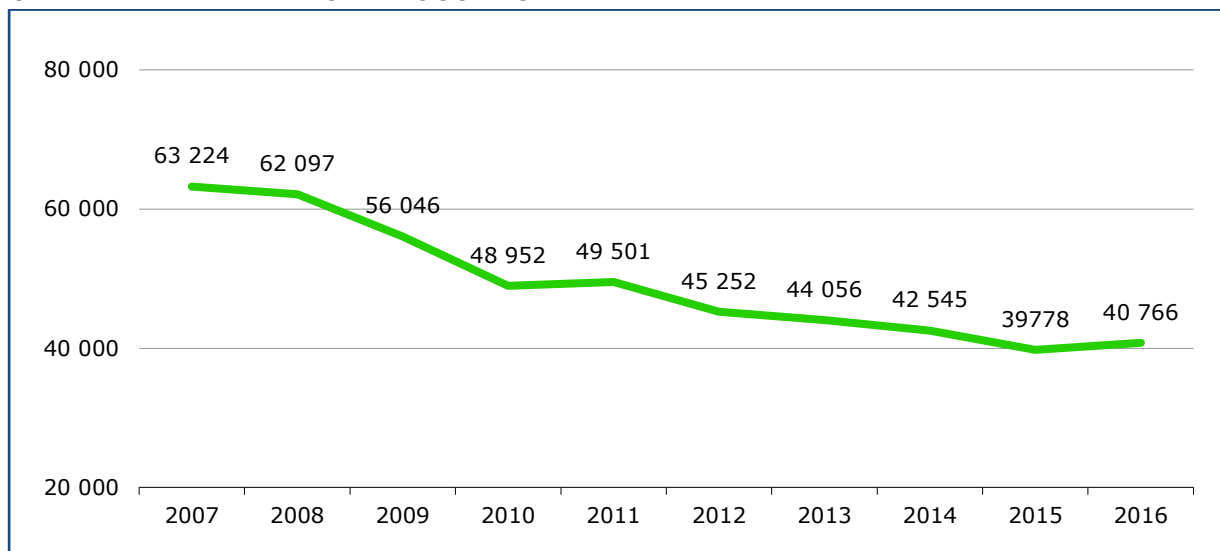
WYPADKI DROGOWE



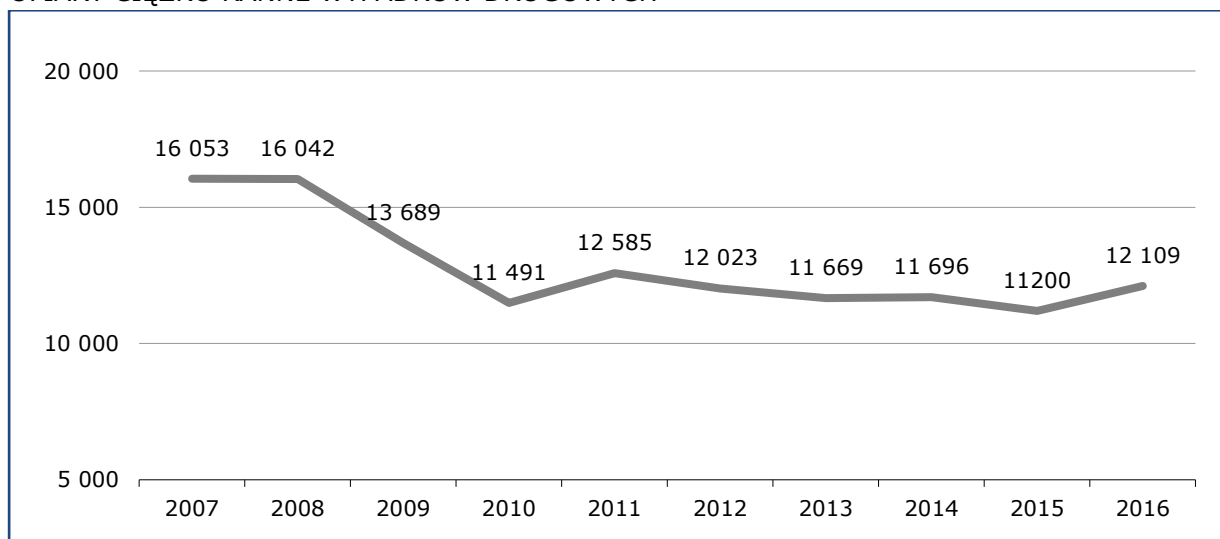
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



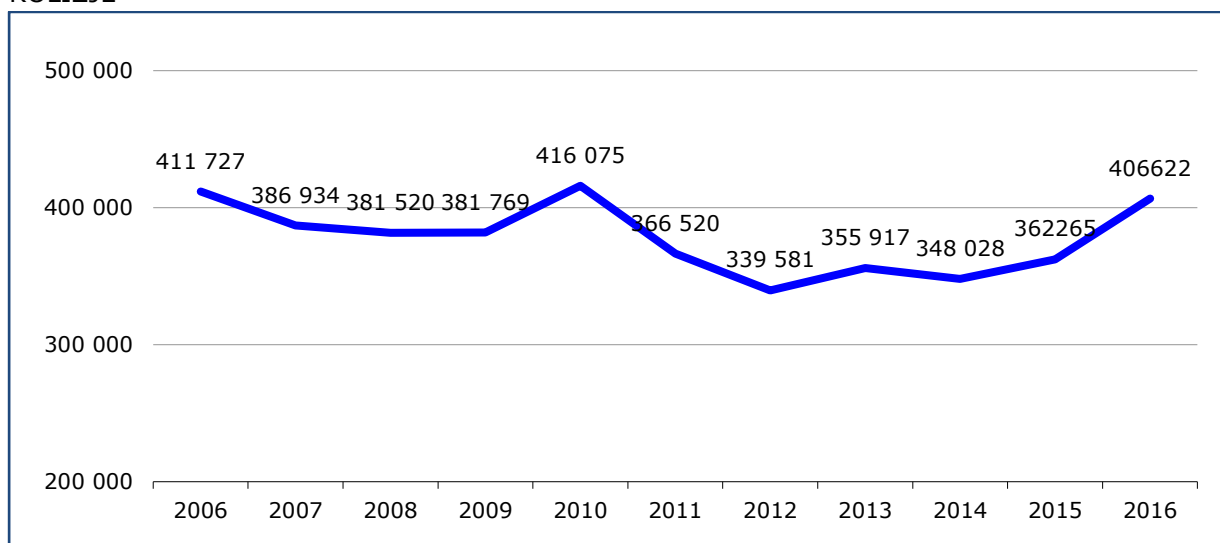
OFIARY RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



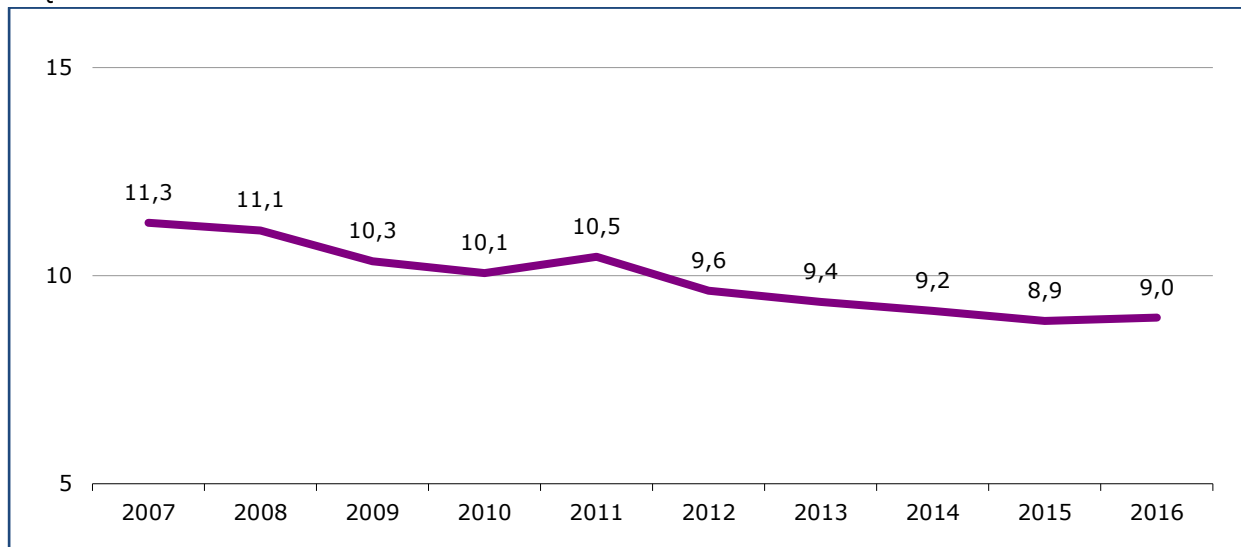
OFIARY CIĘŻKO RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



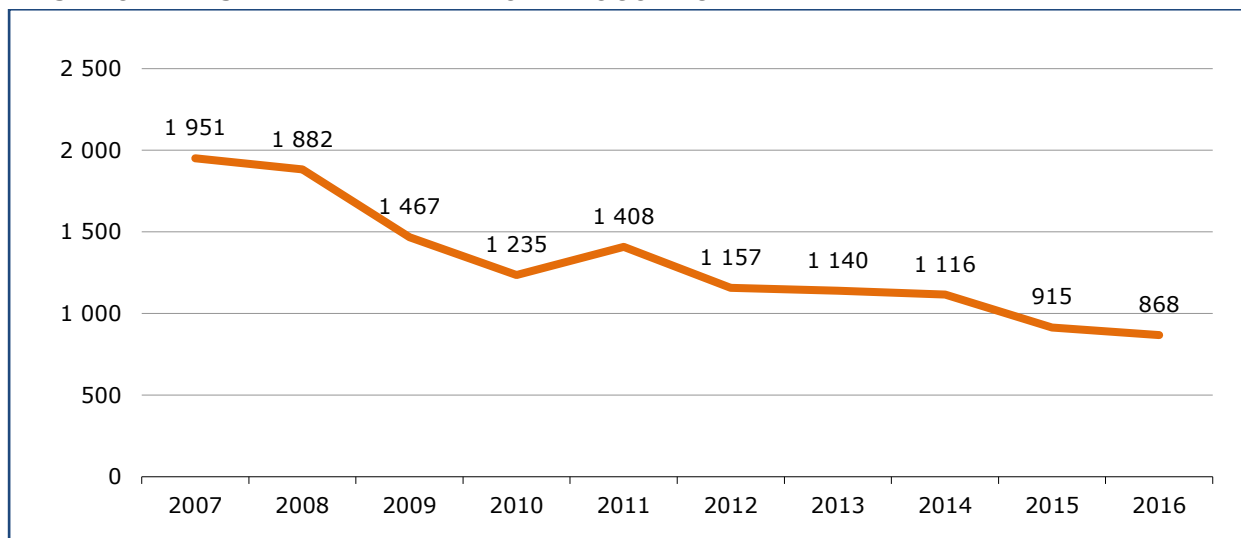
KOLIZJE



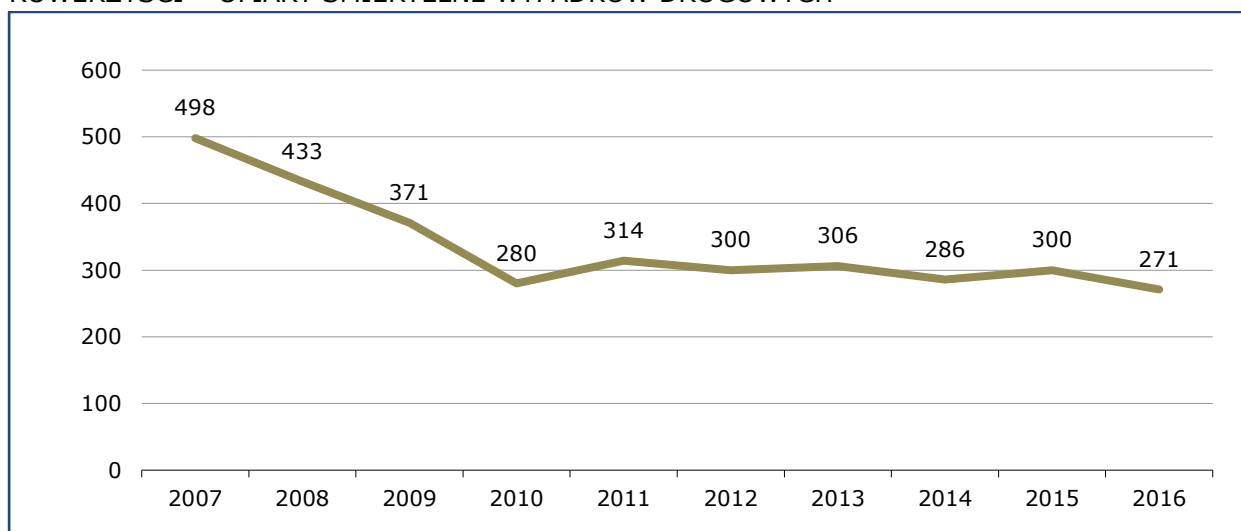
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW DROGOWYCH



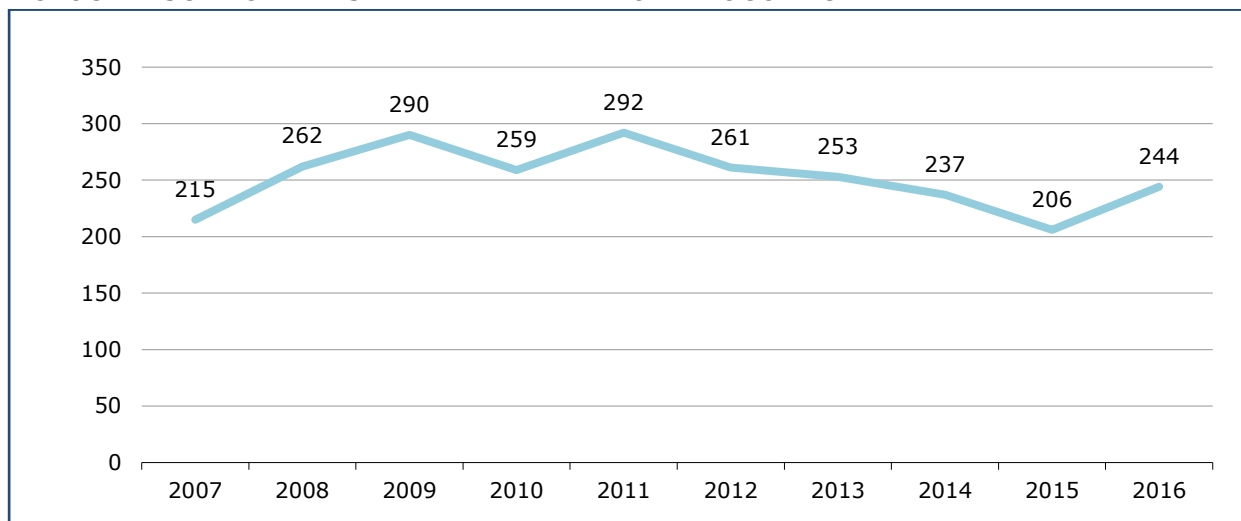
PIESI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



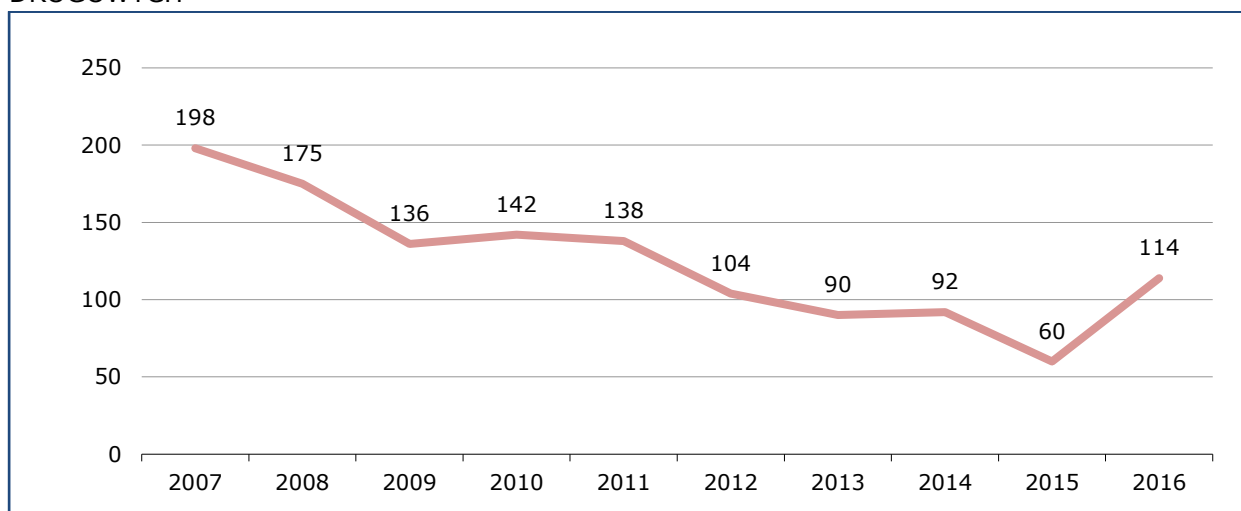
ROWERZYŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



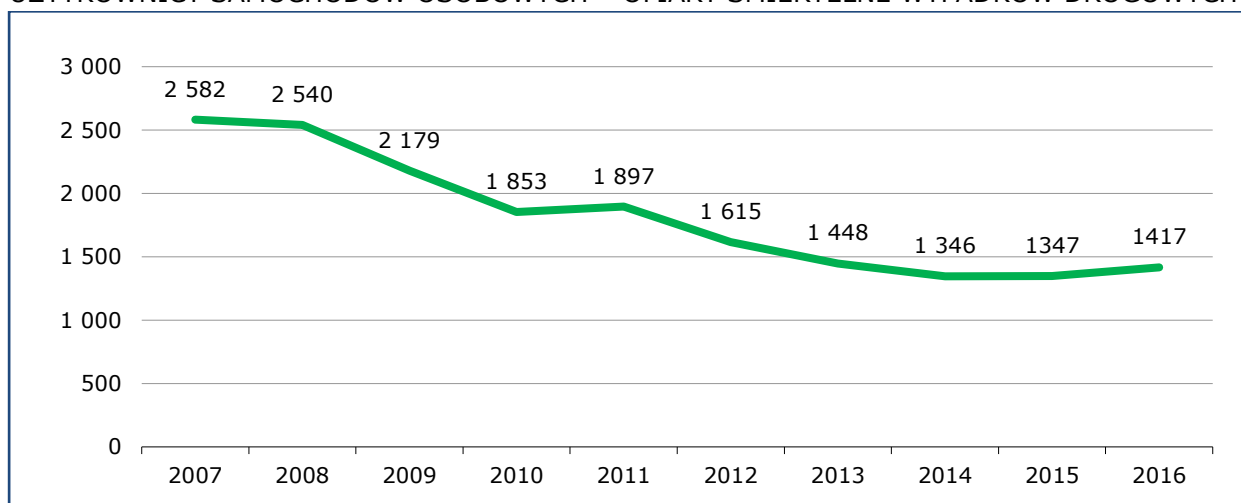
MOTOCYKLIŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



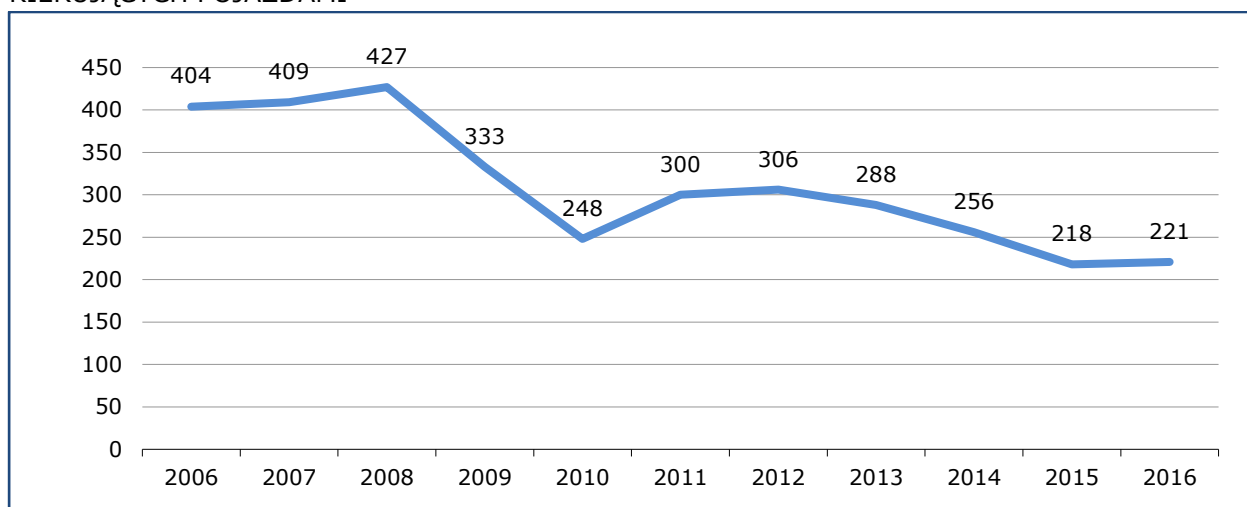
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



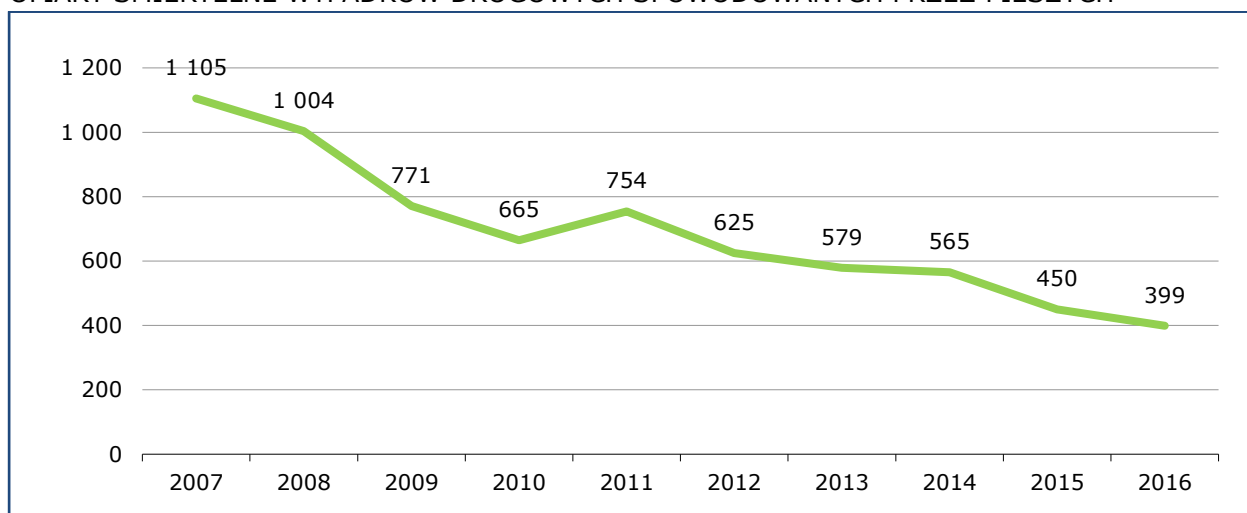
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



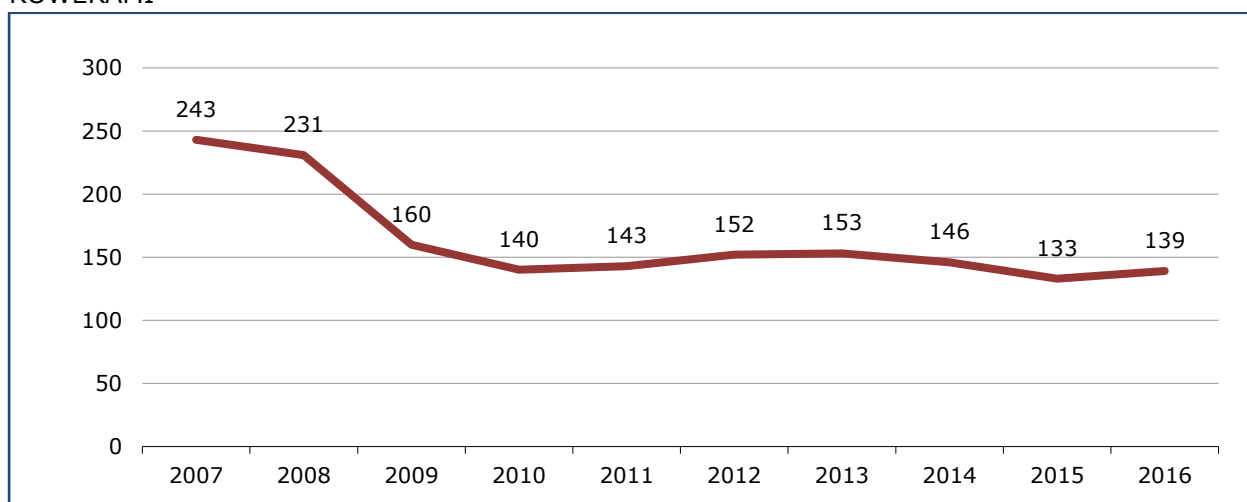
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ NIETRZEŻWYCH KIERUJĄCYCH POJAZDAMI



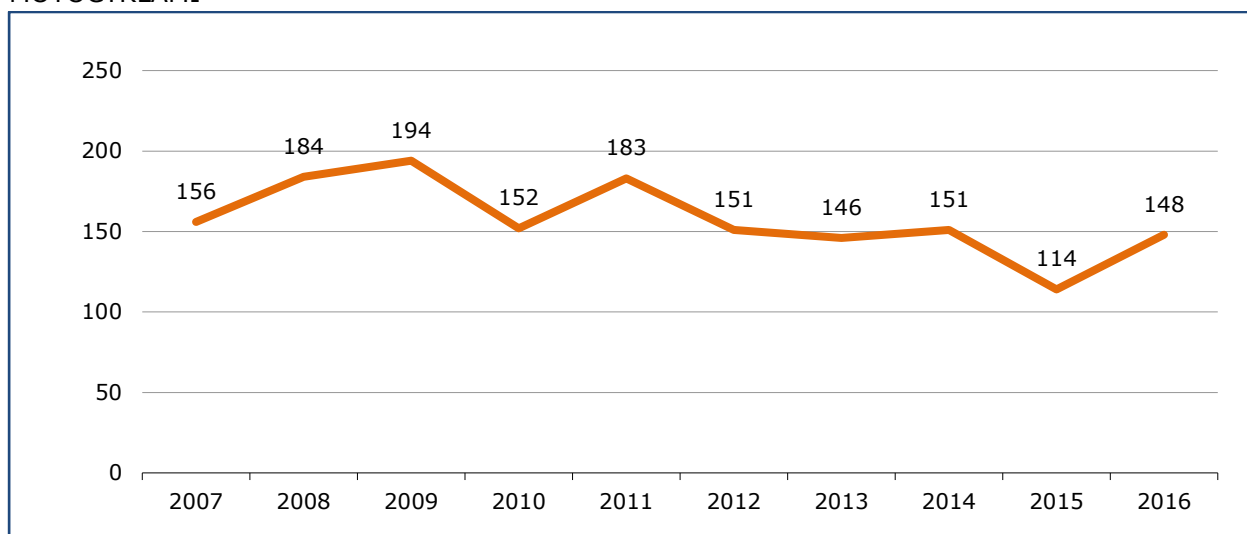
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ PIESZYCH



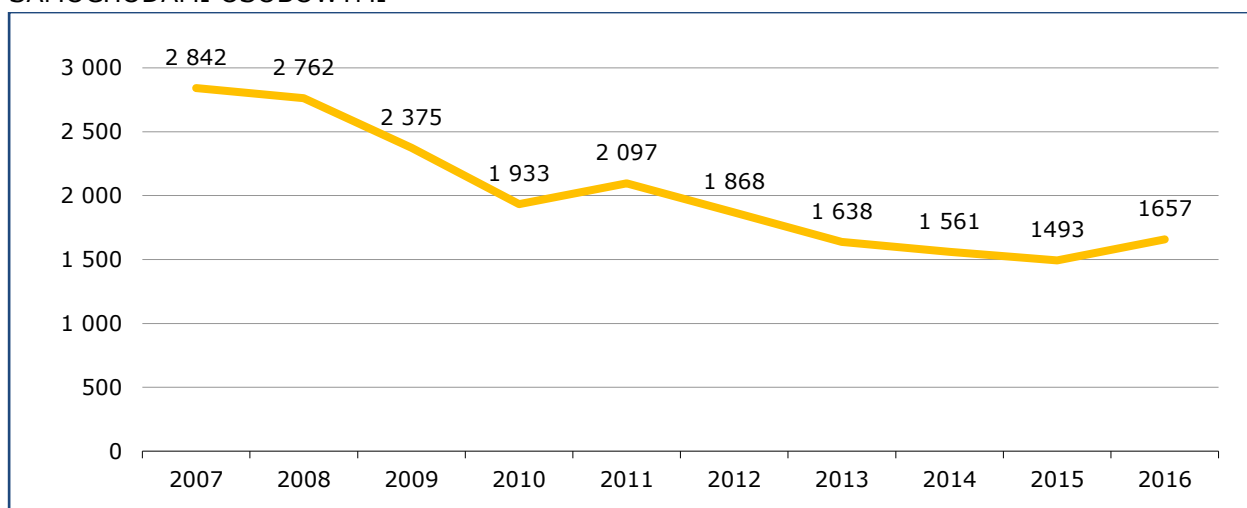
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH ROWERAMI



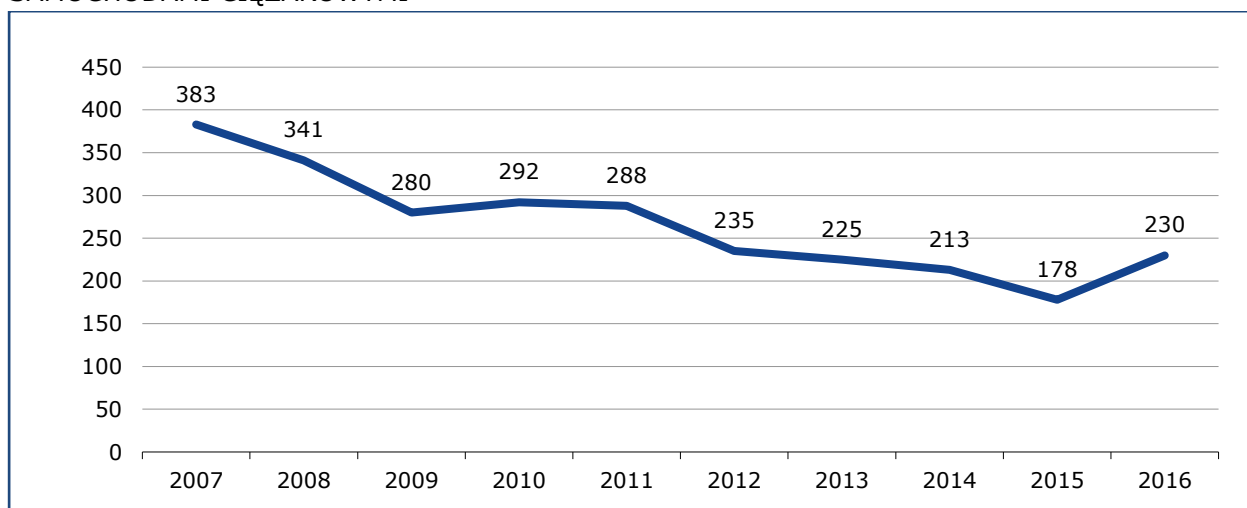
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH MOTOCYKLAMI



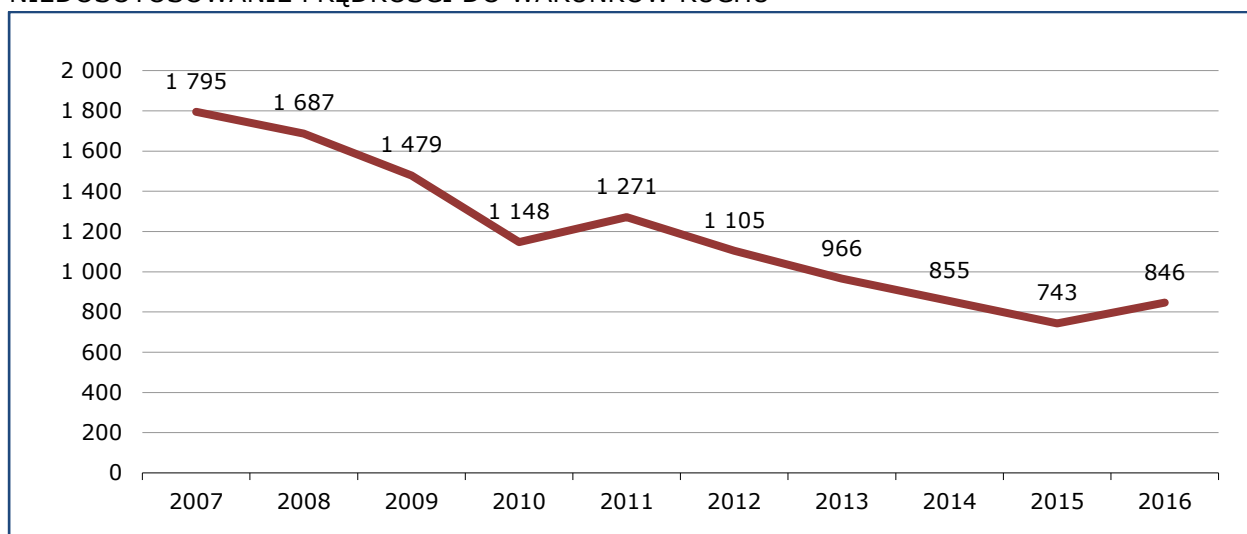
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI OSOBOWYMI



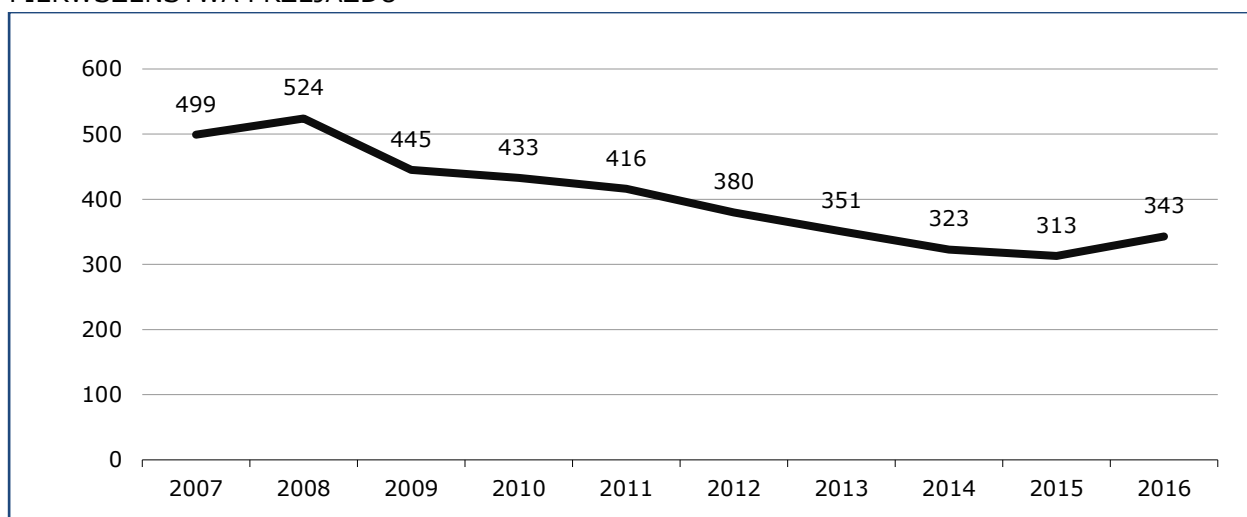
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI CIĘŻAROWYMI



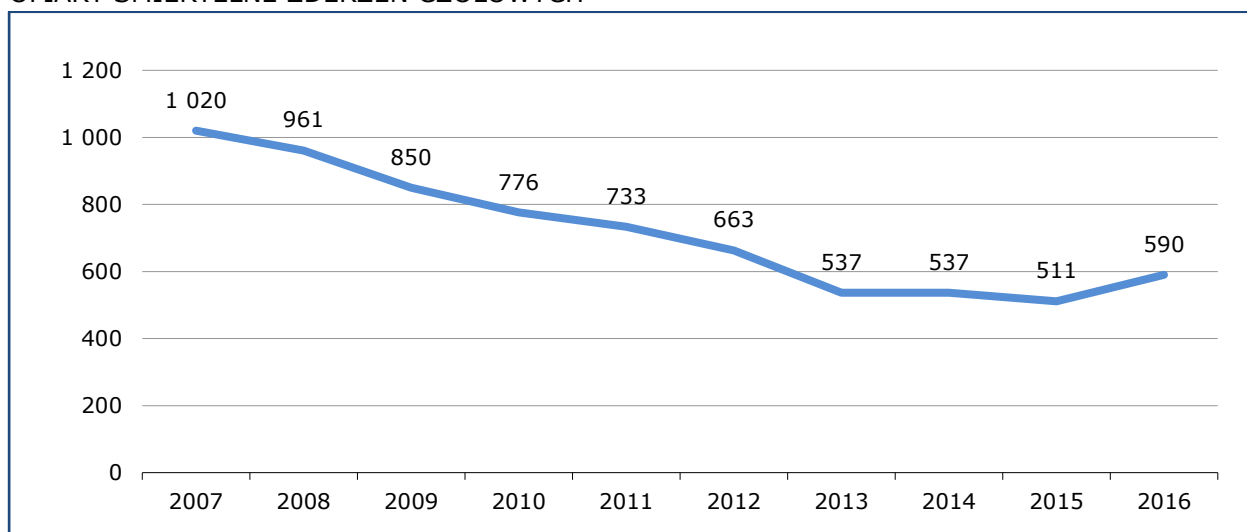
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYCZYNĄ BYŁO NIEDOSOTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



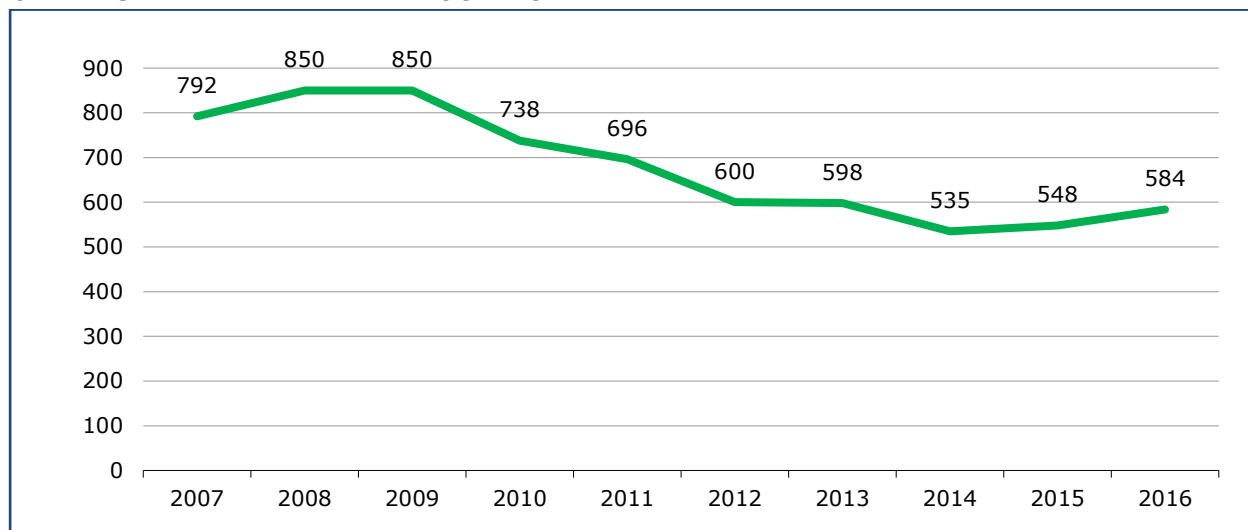
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYCZYNĄ BYŁO NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU



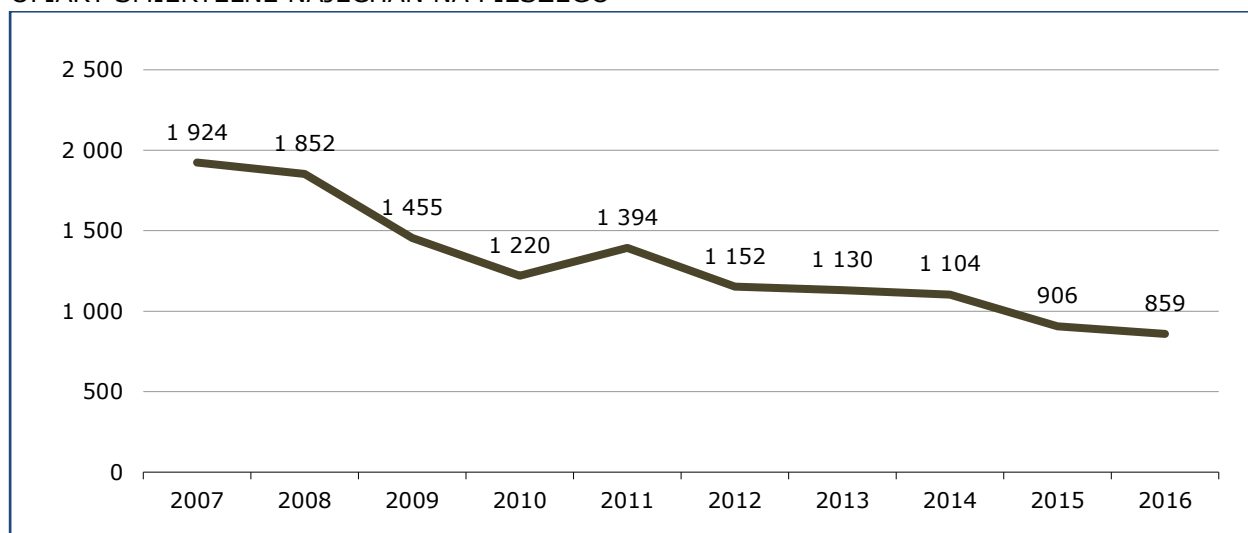
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ CZOŁOWYCH



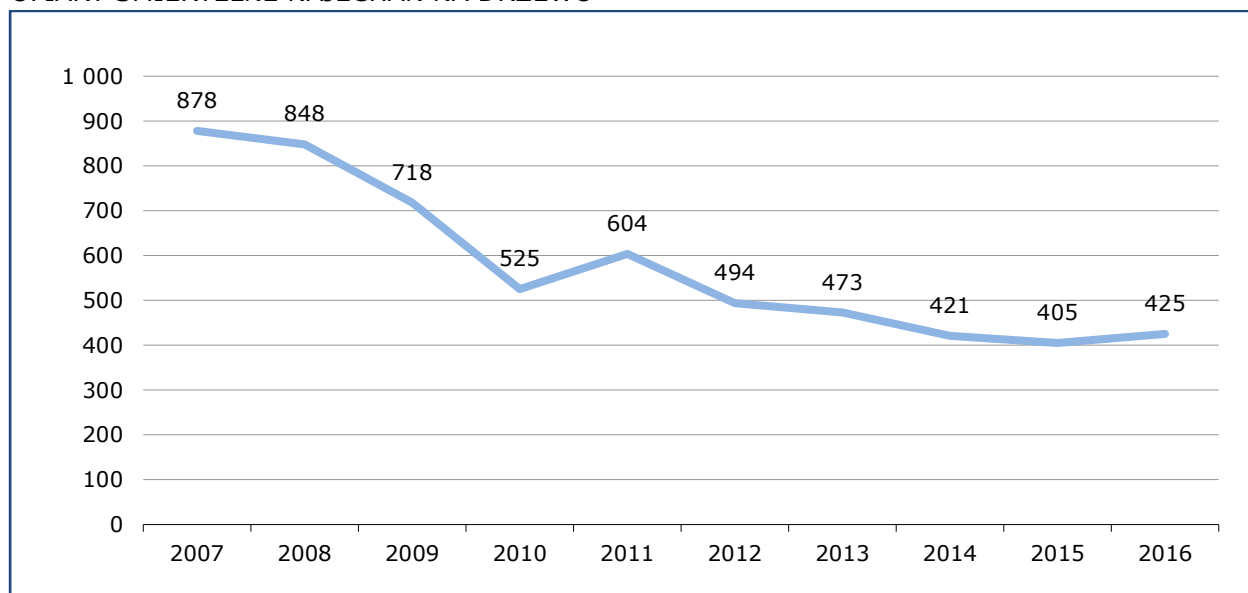
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ BOCZNYCH



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA PIESZEGO



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA DRZEWO

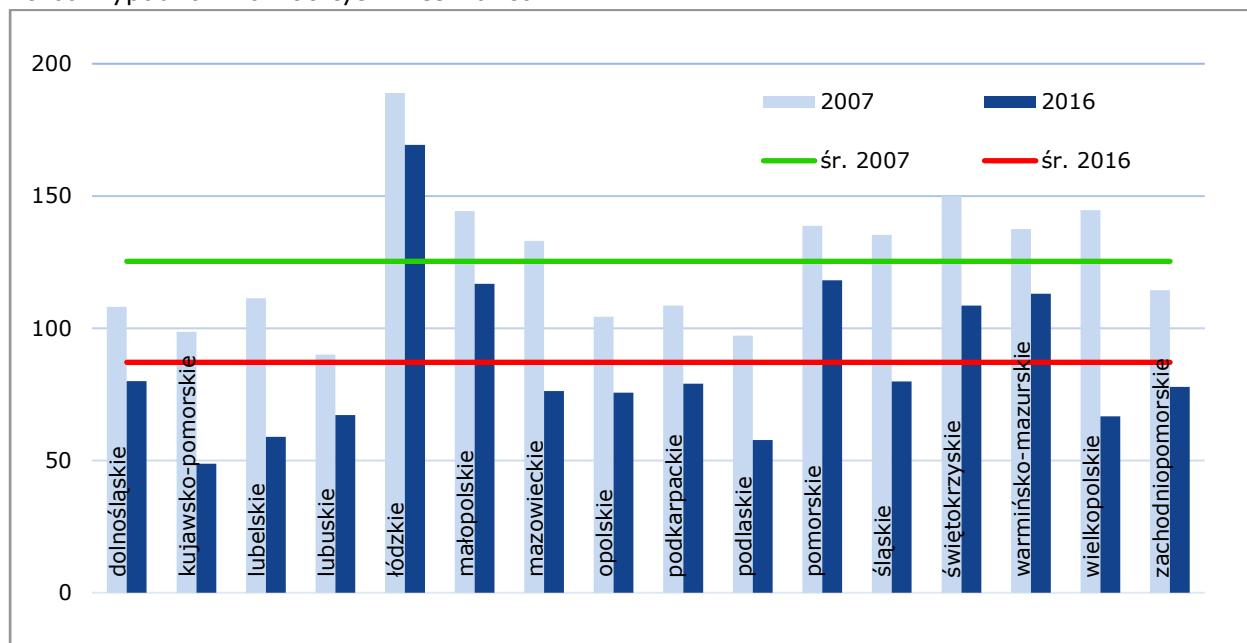


Wskaźniki zagrożenia w województwach w roku 2016

... jak zmieniały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach

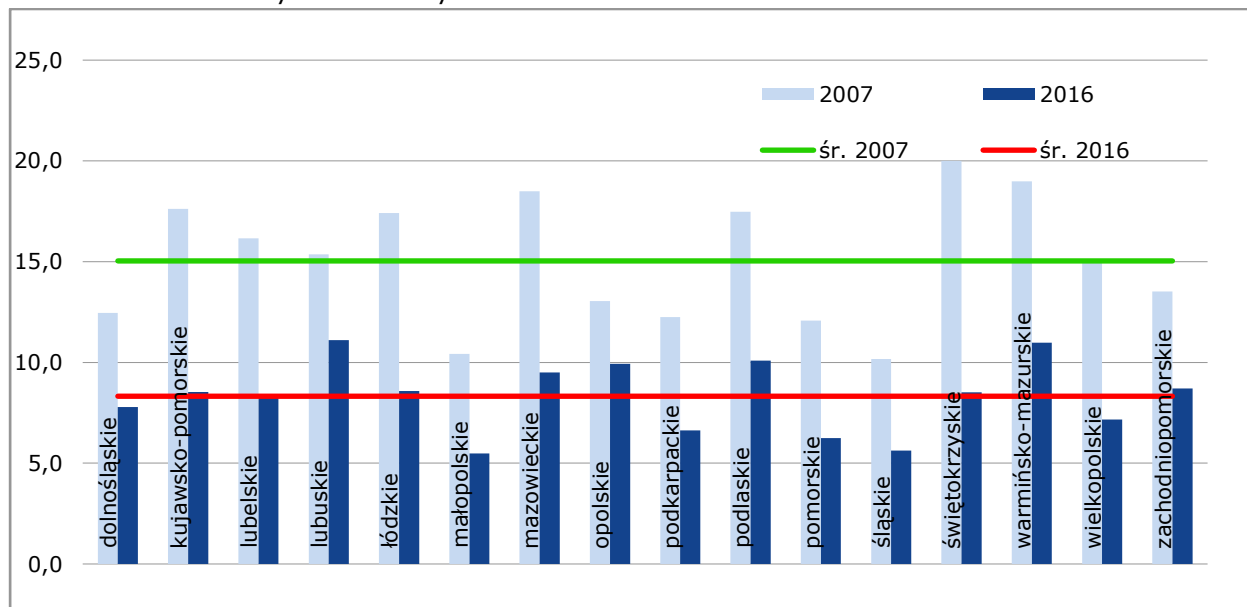
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



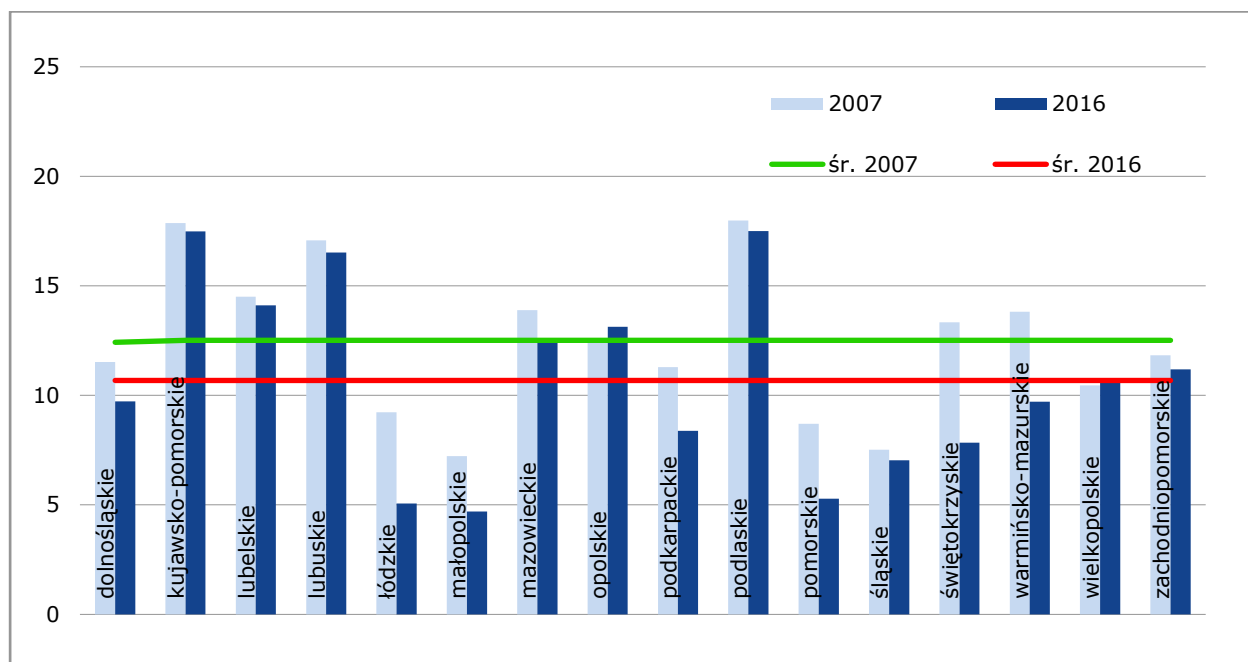
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



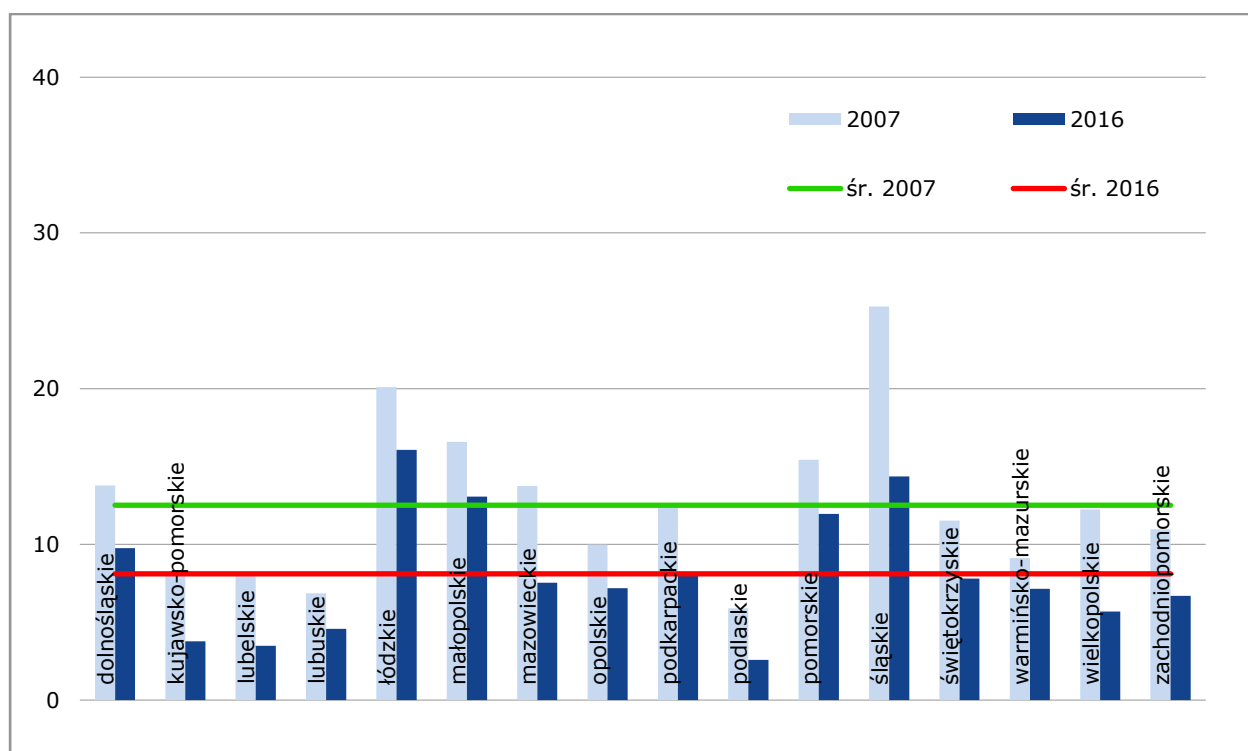
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

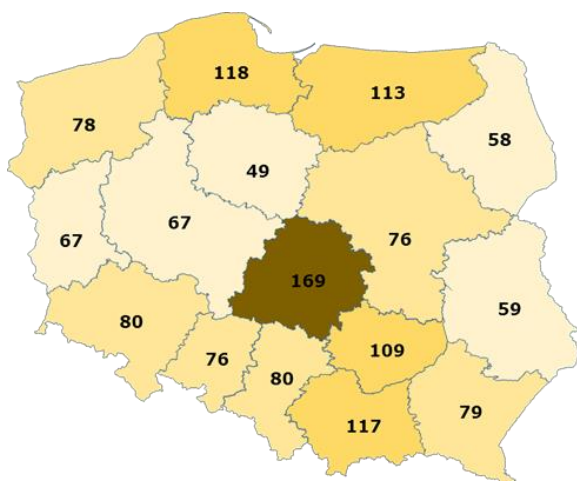
liczba wypadków na 100 km dróg publicznych



... jak kształtowały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach w roku 2016*

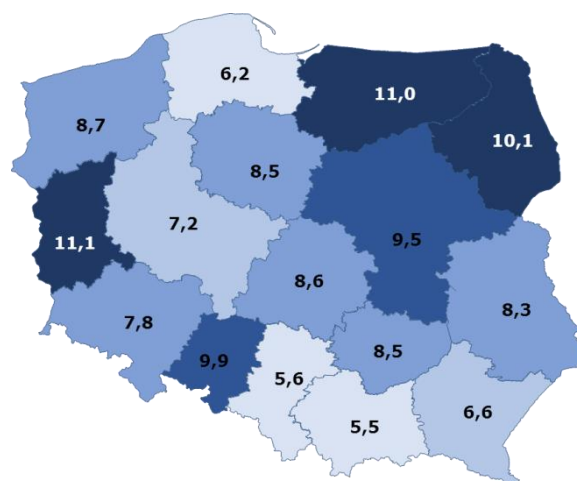
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



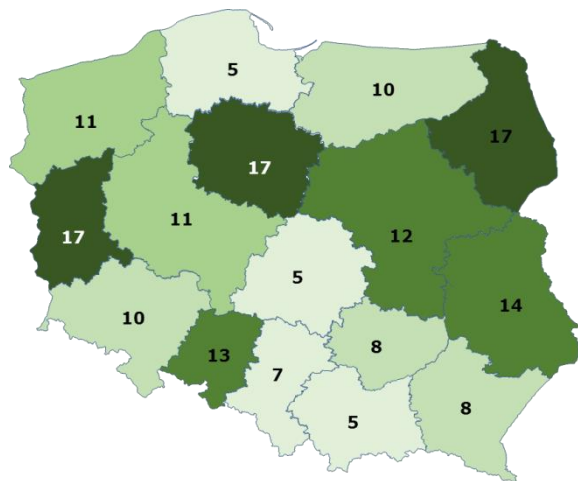
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



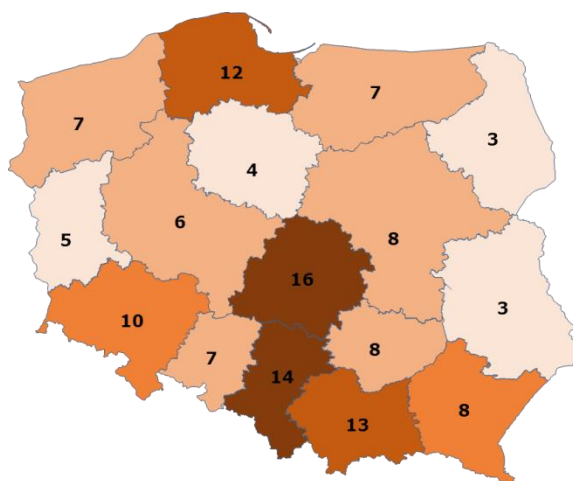
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

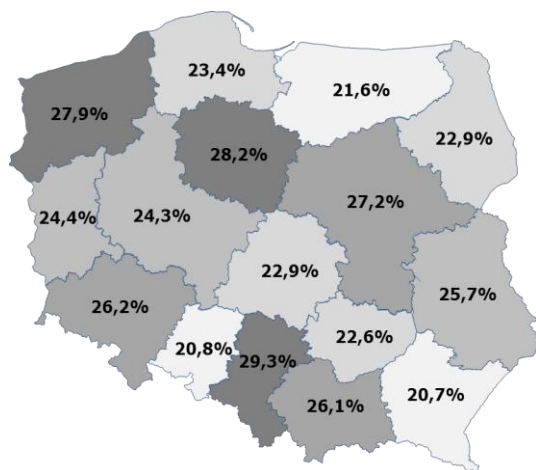
liczba wypadków na 100 km dróg publicznych



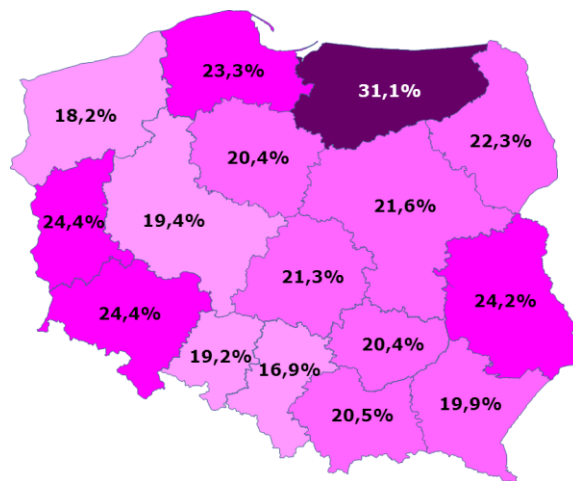
* dane GUS wg. stanu na 31.12.2015

Udział wypadków określonej kategorii

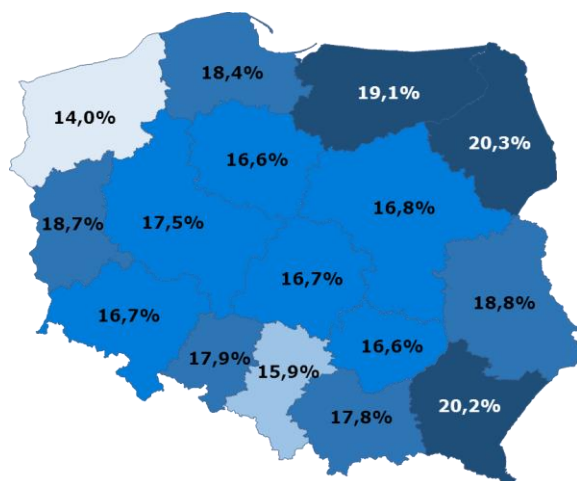
Z PIESZYMİ



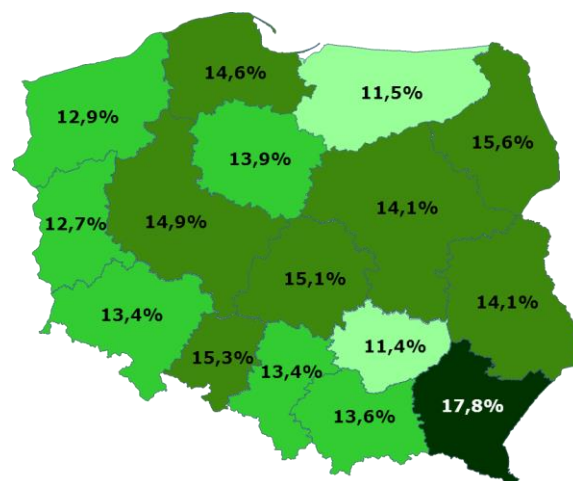
SPOWODOWANYCH NIEDOSTOSOWANIEM PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



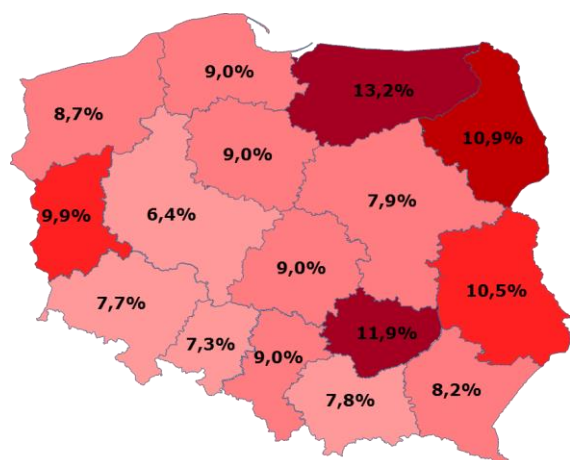
SPOWODOWANYCH PRZEZ MŁODYCH KIEROWCÓW



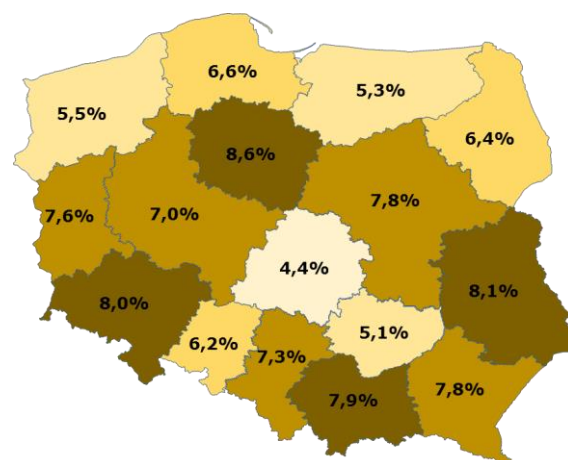
Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW



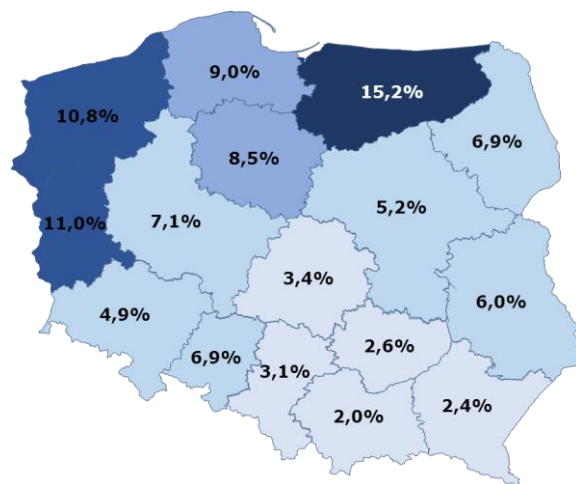
Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH



Z UDZIAŁEM MOTOCYKLISTÓW



W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO



Koszty zdarzeń drogowych

Każdego roku wypadki i kolizje drogowe naruszają interes ekonomiczny państwa i obywateli, ponieważ konsumują środki, które teoretycznie mogłyby być przeznaczone na inne cele społeczne, jak np. szkolnictwo, szpitalnictwo.

W roku 2015⁸ koszty wypadków i kolizji drogowych, które zdarzyły się na sieci dróg w Polsce wyniosły szacunkowo **48,2 mld złotych**, w tym:

- /// wartość wypadków drogowych wyniosła **33,6 mld złotych** (spadek o 3,5% w stosunku do roku 2014);
- /// wartość kolizji drogowych wyniosła **14,6 mld złotych** (wzrost o 6% w stosunku do roku 2014).

Łączne koszty wypadków i kolizji drogowych w 2015 roku w Polsce stanowiły 3% PKB2015 kraju, w tym koszty wypadków drogowych – 2% PKB2015. Wielkość i struktura kosztów zdarzeń drogowych zależą wprost od skutków tych zdarzeń, które są zróżnicowane z uwagi na czas ich trwania i rodzaj: od najpoważniejszych, takich jak śmierć człowieka, przez długofalowe, jak np. trwałe kalectwo, kończąc na najbardziej trywialnych jak drobne uszkodzenie pojazdu. W 2015 roku koszty wypadków w Polsce stanowiły 70% całkowitych kosztów zdarzeń drogowych, a koszty kolizji drogowych wyniosły pozostałe 30% ogółu kosztów. W porównaniu do poprzedniego roku analizy, nastąpiło zmniejszenie udziału wypadków w kosztach ogólnych zdarzeń drogowych z poziomu 72% do wspomnianego poziomu 70%.

Największy udział w strukturze kosztów wypadków miały koszty ciężko rannych (78%), zaraz za tym koszty ofiar śmiertelnych (18%), następnie koszty lekko rannych (2%) i straty materialne (2%).

Największy udział w kategorii kosztów wypadków i kolizji drogowych w Polsce w 2015 roku, wynoszący 60,9% mają straty produkcji tytułem śmierci bądź niedyspozycji pracownika w pracy. Znacznie mniejszy, ale i tak na wysokim poziomie - około 16,3% jest udział kosztów administracyjno-operacyjnych oraz strat materialnych – 18,6%. Pozostałe 4,2% stanowią koszty strat niematerialnych i koszty leczenia.

Koszty jednostkowe wypadków i kolizji drogowych w 2015 roku wyniosły:

- /// koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej – **2,05 mln zł**;
- /// koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej – **2,3 mln zł**;
- /// koszt jednostkowy ofiary lekko rannej – **26,7 tys. zł**;
- /// koszt jednostkowy wypadku drogowego – **1,02 mln zł**;
- /// koszt jednostkowy kolizji drogowej – **40,5 tys. zł**.

Analiza kosztów wypadków i kolizji drogowych w podziale na województwa wykazała, że w roku 2015:

⁸ Ze względu na skomplikowaną i czasochłonną procedurę obliczania koszty zdarzeń drogowych za rok 2016 dostępne będą najwcześniej pod koniec 2017 r. Ustalenie, co najmniej raz na trzy lata, średniego kosztu społeczno-ekonomicznego wypadku drogowego, powstałego w transeuropejskiej sieci drogowej należy do zadań KRBRD wynikających z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

- /// województwa: mazowieckie, śląskie, dolnośląskie oraz łódzkie wygenerowały największe skutki ekonomiczne, wynoszące 44% wszystkich kosztów wypadków drogowych całego kraju;
- /// największe koszty kolizji drogowych wygenerowało województwo mazowieckie;
- /// najwyższy koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej odnotowano w województwie pomorskim;
- /// najwyższy koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej wygenerowało województwo dolnośląskie;
- /// najwyższy koszt jednostkowy ofiary lekko rannej został oszacowany w województwie lubuskim.

Zarządzanie prędkością na drogach samorządowych

Prowadzone od wielu lat diagnozy zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce jednoznacznie wskazują na nadmierną prędkość, niedostosowaną do warunków drogowo-ruchowych, jako główną okoliczność wypadków drogowych w ok. 30% wypadków powodowanych z winy kierujących pojazdami. W grupie wypadków z ofiarami śmiertelnymi ten udział wynosi ok. 40%. Mając na uwadze powyższe Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zlecił opracowanie „Wytycznych zarządzania prędkością na drogach samorządowych”. Opracowanie to dedykowane jest decydentom i praktykom zajmującym się bezpieczeństwem ruchu drogowego, w szczególności zarządcom dróg i ruchu, pracownikom zarządów drogowych, osobom zajmującym się planowaniem przestrzennym, projektantom dróg i organizacji ruchu, policjantom, strażnikom gminnym/miejskim, a także przedstawicielom środowiska naukowego.

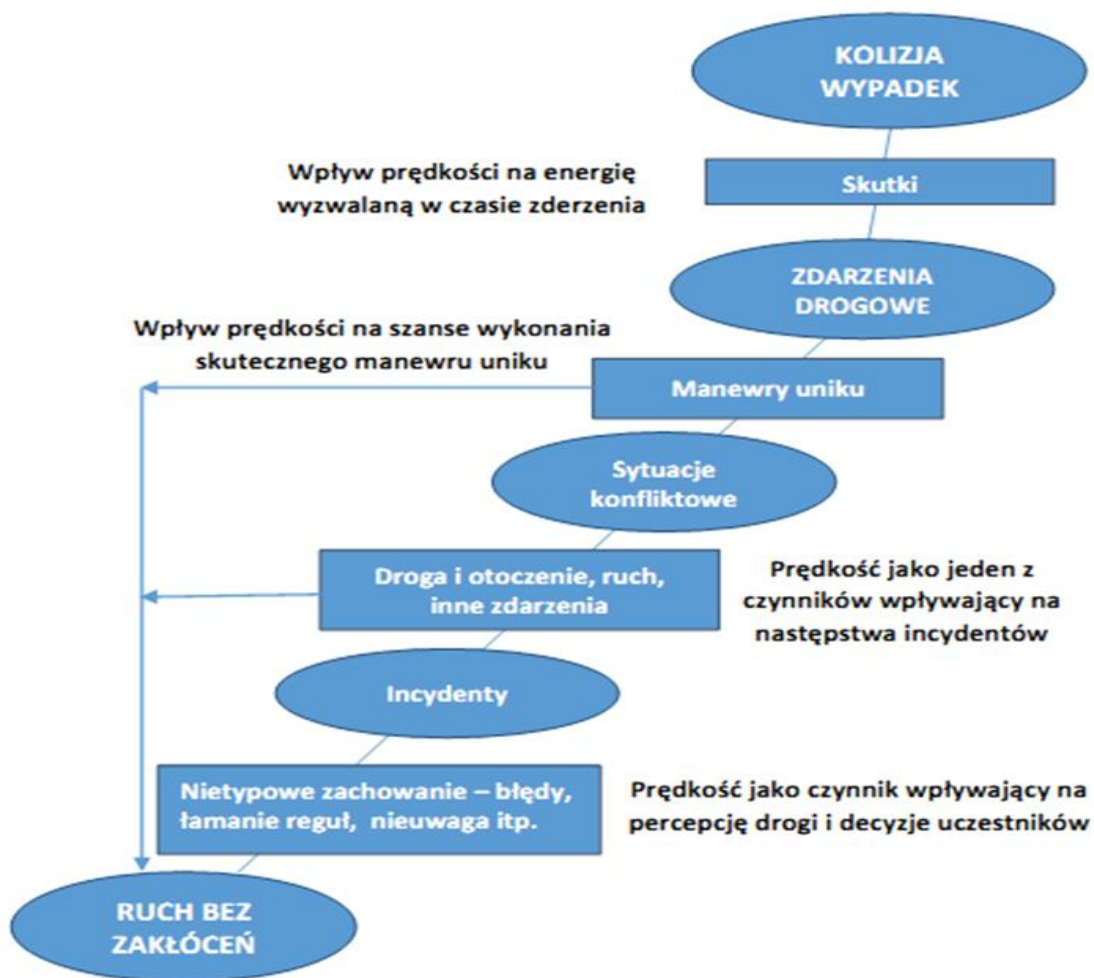
Podstawowym celem podręcznika jest przybliżenie problematyki nowoczesnego zarządzania prędkością wraz z podaniem procedur postępowania przy doborze poszczególnych środków zarządzania prędkością i sposobów ich wdrażania z uwzględnieniem szerokiego zakresu uwarunkowań organizacyjno-technicznych i społecznych. Wdrażanie zarządzania prędkością jest w podręczniku traktowane jako jeden z elementów działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego podejmowanych przez instytucje zarządzające bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz podmioty zarządzające drogami i ruchem drogowym. Zawarte w podręczniku informacje są także przydatne dla projektantów infrastruktury drogowej.

Podręcznik podzielono na trzy części:

- część I wprowadzająca do problematyki zarządzania prędkością zatytułowana *„Zarządzanie prędkością i jego rola z uwagi na funkcjonowanie sieci dróg samorządowych”*,
- część II będąca właściwymi wytycznymi pt. *„Wytyczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych”*,
- część III będąca katalogiem wybranych środków zarządzania prędkością omawianych w części I i II. Zawiera ona zestawienie środków zarządzania prędkością obejmujących: lokalne ograniczenia prędkości; obszarowe ograniczenia prędkości; środki uspokojenia ruchu; środki nadzoru prędkości. W odniesieniu do każdego ze środków podano techniczną charakterystykę środka, warunki jego stosowania, przykłady zastosowań, pozytywne i negatywne aspekty stosowania oraz koszty oceniane jakościowo (niskie, średnie, wysokie).

W przedmiotowym opracowaniu zarządzanie prędkością zdefiniowano jako zespół działań zmierzających do uzyskanie takiego stanu ruchu, w którym prędkości pojazdów są dostosowywane do warunków drogowo-ruchowych i można je uznać za potencjalnie bezpieczne, przy równoczesnym spełnieniu warunków ruchu sprawnego i jak najmniej uciążliwego dla otoczenia.

Rozważając problem zarządzania prędkością w aspekcie bezpieczeństwa ruchu, w podręczniku uwzględniono rolę prędkości w całym ciągu sytuacji w ruchu drogowym, prowadzących od stanu ruchu bez zakłóceń do wypadków lub kolizji, co zilustrowano schematycznie:



Rys. 2.1. Schematyczne przedstawienie ciągu sytuacji w ruchu drogowym od stanu ruchu bez zakłóceń do zdarzeń drogowych z zaznaczeniem roli prędkości w tym ciągu.

Przedstawiona w wytycznych strategia zarządzania prędkością zakłada koncentrację na realizacji zadań wyznaczonych w filarze *NPBRD 2013-2020* „bezpieczna prędkość”, w ramach następujących priorytetów:

- Priorytet 1 – Kształtowanie zachowań kierowców w zakresie jazdy z bezpieczną prędkością,
- Priorytet 2 – Usprawnienie systemu zarządzania prędkością.

W w/w priorytetach wyróżniono grupy działań z zakresu:

- inżynierii,
- edukacji,
- nadzoru.

Jako istotny element strategii wdrażania zarządzania prędkością wskazano w podręczniku także działania zorientowane na pozyskiwanie społecznej akceptacji tego zarządzania.

Korzystny wpływ redukcji prędkości na bezpieczeństwo ruchu powoduje, że poprzez dobór skutecznych środków zarządzania prędkością, zorientowanych na jej redukcję, możliwa jest poprawa bezpieczeństwa ruchu w miejscach zastosowania tych środków. Ze względu na duże zróżnicowanie dostępnych środków oddziaływania na wybór prędkości przez kierujących pojazdami oraz ich bardzo zróżnicowany wpływ na sprawność ruchu, a także oddziaływania środowiskowe, wybór najlepszego w określonych uwarunkowaniach środka powinien

być wykonywany z zastosowaniem wielokryterialnej oceny omówionej szczegółowo w Wytycznych. Jednym z kryteriów w tej analizie jest poprawa bezpieczeństwa ruchu, którą ilościowo można wyrazić przez liczbę wypadków i ich ofiar z przeliczeniem na koszty. Innymi kryteriami są koszty wdrożenia danego środka oraz koszty uczestników ruchu, które w niektórych przypadkach mogą wzrastać. W analizie można także uwzględniać efekty środowiskowe w postaci emisji hałasu i spalin, również z ich przeliczeniem na koszty.

Aby móc w praktyce stosować wielokryterialną ocenę przy wyborze środków oddziaływania na prędkość, konieczna jest m.in. prognoza potencjalnych skutków poszczególnych środków z uwagi na redukcję liczby wypadków i ich ofiar.

W opracowaniu zwrócono uwagę także na monitorowanie wdrażania środków zarządzania prędkością, które powinno być integralną częścią programu tego wdrażania. Jest on niezbędny w celu stwierdzenia, czy podejmowane działania przynoszą zaplanowane efekty oraz identyfikacji ewentualnych problemów ograniczających pozytywne skutki realizowanych działań. Podkreślono fakt, że taka wiedza, poza uzyskaniem informacji o skuteczności wdrażanych działań, służy także ich doskonaleniu i wypracowaniu rekomendacji w odniesieniu do przyszłych zastosowań. Ponadto wczesne stwierdzenie występowania ewentualnych problemów ograniczających pozytywne skutki realizowanych działań, stwarza szanse na wprowadzenie koniecznych zmian.

Działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane przez Sekretariat KRBRD w 2016 roku

- **Realizacja oceny zagadnień dotyczących medycyny ratunkowej i medycyny katastrof, do projektu katalogu zadań do realizacji w obszarze ratownictwa i opieki powypadkowej na rzecz poprawy BRD.**

Odmienne od rozwiązań prawnych innych krajów UE, prawo polskie nie nakazuje posiadania sprzętu ratunkowego (apteczki doraźnej pomocy), natomiast wyłącznie wymaga udzielania pomocy ofiarom wypadków, wynika to z zapisów art. 44 ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, ze zm.⁹). Natomiast zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022 z późn. zm.), apteczka doraźnej pomocy obowiązkowo powinna znajdować się w autobusach, taksówkach, samochodach ciężarowych przystosowanych do przewozu osób, a także we wszystkich pojazdach przeznaczonych do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania. W pozostałych pojazdach nie ma obowiązku posiadania apteczek doraźnej pomocy, w tym również samochodach osobowych. Mając na względzie powyższe, dokonano oceny zagadnień z zakresu medycyny ratunkowej i medycyny katastrof do projektu katalogu zadań do realizacji w obszarze ratownictwa przedmedycznego w wypadkach komunikacyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W szczególności standardu podstawowego sprzętu ratunkowego, apteczek doraźnej pomocy w samochodach dla kierowców zawodowych i amatorów oraz podstawowych procedur ratunkowych na miejscu wypadku dla kierowców zawodowych i amatorów, uwzględniając obowiązki wynikające z przepisów prawa polskiego, a także standardów europejskich. Podjęcie próby standaryzacji sprzętu ratowniczego podstawowego (apteczek samochodowych) realizuje już istniejące obowiązki wymagane prawem i nawiązuje do podobnych rozwiązań w innych krajach europejskich.

- **Podpisanie czterech pre-umów dla projektów prowadzonych przez Sekretariat KRBRD w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 -2020.**

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 zaplanowano realizację czterech projektów dotyczących upowszechniania bezpiecznych zachowań wśród wszystkich uczestników ruchu drogowego. W czerwcu 2016 r. zostały podpisane cztery pre-umowy na projekty z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, obejmujące następujące działania:

1. „Działania edukacyjne na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego” nr POIiŚ 3.1-50. Działania te będą miały na celu wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego i szanującego prawa innych.
2. „Działania edukacyjne dotyczące respektowania obowiązujących przepisów ruchu drogowego” nr POIiŚ 3.1-51. Działania te będą miały na celu wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego i szanującego prawa innych.

⁹ Tekst jednolity nie uwzględnia zmian ogłoszonych w Dz. U. z 2017 r. poz. 60.

Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 379 i 777.

Zarządzanie prędkością – działania zmierzające do respektowania przez użytkowników dróg wyznaczonych limitów prędkości.

3. „Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego” nr POIiŚ 3.1-52. W ramach projektu zostaną przeprowadzone ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

4. „Ogólnopolskie szkolenie dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego” nr POIiŚ 3.1-53. W ramach projektu przewiduje się przygotowanie nowoczesnych w formie oraz merytorycznie dopasowanych do systemu kształcenia materiałów edukacyjno-informacyjnych dla dzieci i młodzieży, dostępnych dla nauczycieli, którzy będą prowadzili zajęcia związane z edukacją dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i wychowania komunikacyjnego.

- **Podpisanie umowy i rozpoczęcie realizacji działania POIiŚ 3.1-50 - „Działania edukacyjne na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego”.**

Sekretariat KRBRD w ramach projektu zrealizował zadanie polegające na przygotowaniu kreacji, produkcji i postprodukcji spotów oraz przygotowaniu projektu graficznego wielkoformatowego plakatu reklamowego dla każdego ze spotów, na potrzeby kampanii społecznej dotyczącej działań edukacyjnych na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego. Grupą docelową projektu jest ogół społeczeństwa, w szczególności osoby w wieku 18-24 lata oraz osoby w wieku 40+. Grupa osób w wieku 18-24 lata to grupa osób najczęściej powodująca wypadki drogowe (kierujący pojazdami), natomiast grupa w wieku 40+ to grupa osób, która jako piesi powoduje najwięcej wypadków i stanowi najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych. Główny cel projektu to podniesienie świadomości niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz kierujących pojazdami, w szczególności zwrócenie uwagi na konieczność zachowania szczególnej ostrożności przez pieszych przy wchodzeniu na jezdnię oraz konieczności ustępowania pierwszeństwa pieszym na pasach przez kierowców, a w konsekwencji spadek liczby wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego.

- **Podpisanie Porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym, którego sygnatariuszami są Minister Infrastruktury i Budownictwa, Minister Edukacji Narodowej, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendant Główny Policji, oraz Polski Związek Motorowy.**

Popularyzacja wśród dzieci i młodzieży znajomości przepisów o ruchu drogowym, propagowanie kulturalnego i bezpiecznego zachowania na drodze, a także zwiększenie świadomości zagrożeń w ruchu drogowym – to główne z założeń podpisanego w dniu 9 września 2016 r. *Porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym*. Sygnatariuszami porozumienia zostali Minister Infrastruktury i Budownictwa, Minister Edukacji Narodowej, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendant Główny Policji oraz Prezes Polskiego Związku Motorowego. Dotychczas obowiązywało Porozumienie o współpracy zawarte w dniu 1 czerwca 2011 r. pomiędzy Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministrem Infrastruktury, Komendantem Głównym Policji i Prezesem Polskiego Związku Motorowego (dotychczas w Porozumieniu nie było Ministerstwa Edukacji Narodowej). Porozumienie o współpracy otworzyło drogę do podjęcia kompleksowych działań na rzecz poprawy stanu wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego na wszystkich

etapach edukacji w szkole. Turnieje będą odbywać się w całym kraju na poziomie wszystkich szczebli samorządów, z ogólnopolskimi finałami.

- **Realizacja folderu informacyjno-edukacyjnego „Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym” (dostępny w 11 wersjach językowych).**

W ramach realizacji działań informacyjno - edukacyjnych skierowanych do wszystkich uczestników ruchu drogowego zarówno w Polsce i za granicą, którzy będą korzystać z polskich dróg, opracowany został folder informacyjny – edukacyjny pt.: „Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym”. Celem opracowania tego typu folderu było podniesienie świadomości o aktualnie obowiązujących przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Folder skierowany został do wszystkich uczestników ruchu drogowego, również do cudzoziemców, poruszających się po polskich drogach. W folderze znalazły się podstawowe informacje dotyczące zasad ruchu drogowego, w tym: podstawowy zbiór praw i obowiązków uczestników ruchu drogowego, najważniejsze telefony alarmowe, zasady udzielania pierwszej pomocy, informacje o drogach, dopuszczalnych limitach prędkości oraz inne zasady bezpiecznego korzystania z polskich dróg. Folder został przygotowany w jedenastu wersjach językowych: polskiej, angielskiej, niemieckiej, rosyjskiej, hiszpańskiej, czeskiej, słowackiej, węgierskiej, litewskiej, białoruskiej i ukraińskiej. Folder został również udostępniony partnerom zagranicznym, ze względu na skalę zdarzeń drogowych i ich skutków z udziałem cudzoziemców w Polsce.

- **Udostępnienie darmowej aplikacji Going Abroad przygotowanej przez Komisję Europejską we współpracy z instytucjami właściwymi w sprawach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

Komisja Europejska we współpracy z innymi instytucjami właściwymi w sprawach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach członkowskich Unii Europejskiej (w tym z Polski - Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego), w ramach działań edukacyjnych związanych z poprawą bezpieczeństwem ruchu drogowego przygotowała i udostępniła na swojej stronie internetowej darmową aplikację Going Abroad. W ramach aktualizacji danych dokonano przeglądu zakresu tematycznego aplikacji w zakresie informacji obejmujących przepisy prawa polskiego. Z aplikacji można dowiedzieć się m.in. jakie są ograniczenia prędkości na drogach w Polsce i w innych krajach członkowskich UE, jakie jest dopuszczalne uregulowane prawnie stężenie alkoholu oraz jakie prawa i obowiązki dotyczą niechronionych uczestników ruchu drogowego, kierowców oraz pasażerów. Tematyka aplikacji jest bardzo szeroka i dotyczy wielu aspektów i zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego we wszystkich krajach europejskich, w tym w Polsce. Jest dostępna we wszystkich językach europejskich i można ją pobrać za darmo na każdy telefon, który obsługuje systemy: Windows, Android, iOS.

- **Włączenie się w obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w Zabawie (podniesienie wagi działań na rzecz ofiar wypadków i ich rodzin w zakresie opieki powypadkowej).**

W obchodach Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w dniu 20 listopada 2016 r. w Zabawie pod pomnikiem „Przejście” wziął udział Minister Infrastruktury i Budownictwa, Przewodniczący KRBRD Pan Andrzej Adamczyk oraz Sekretarz KRBRD Pan Konrad Romik. Podczas obchodów uroczystie podpisano „Deklarację dotyczącą współpracy w zakresie pomocy ofiarom wypadków drogowych oraz wspierania działań edukacji społecznej w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce” oraz spotkano się z rodzinami ofiar wypadków drogowych. W tym samym dniu SKR opublikował bazę danych o podmiotach zajmujących się pomocą ofiarom wypadków drogowych

i ich rodzinom. Przewodniczący KRBRD zapowiedział również kontynuację działań oraz wsparcie członków KRBRD w zakresie realizacji zadań przewidzianych w filarze „Ratownictwo i opieka powypadkowa” NPB RD 2013-2020.

- **Przeprowadzenie, na portalach Internetowych i w mediach społecznościowych kampanii informacyjnej „...nie odchodź, żyj!”, dedykowanej pieszym, ze względu na wysoki odsetek wypadków z ich udziałem, szczególnie w okresie jesienno-zimowym, która pokazuje zagrożenia wynikające z niezachowania szczególnej ostrożności na drodze.**

Do wypadków z udziałem pieszych najczęściej dochodzi w obszarze zabudowanym. Szczególnie trudny czas to okres jesienno-zimowy, kiedy warunki atmosferyczne, wcześniej zapadający zmrok oraz roztargnienie związane z przygotowaniami świątecznymi przyczyniają się do większej liczby wypadków z udziałem pieszych. Dlatego w tym właśnie czasie podjęto szeroko zakrojoną społeczną kampanię informacyjno-edukacyjną „...nie odchodź, żyj!”. W ramach kampanii został wyprodukowany film viralowy, który jest jedną z charakterystycznych form marketingu wirusowego prowadzonego w Internecie. Odbiorcy filmu mogli utożsamić się z bohaterem i jego zachowaniem, zastanowić się nad tym co doprowadziło do śmierci pieszego. Została rozbudzona ich wyobraźnia, odbiorcy mieli możliwość zastanowienia się nad swoim zachowaniem na drodze, jako uczestnika ruchu drogowego (pieszego). Kampania informacyjno-edukacyjna „...nie odchodź, żyj!” była prezentowana w Internecie m.in. na Facebooku (grupa docelowa osoby w wieku 15-39 lat). Poza standardowymi działaniami w mediach społecznościowych podjęte zostały działania mające na celu uzyskanie jak największego zasięgu filmu, np. emisja w systemie Real-Time-Bidding. Estymowany zasięg kampanii na Facebooku i Instagramie wynosił 1 200 000 Użytkowników, a pod koniec realizacji kampanii, wyniósł ponad 2 261 296 użytkowników wywołując dyskusję w mediach społecznościowych, świadczy o tym również liczba ponad 4 tys. udostępnień kampanii.

- **Sporządzenie ekspertyzy dotyczącej obowiązującego stanu prawnego w krajach członkowskich Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w ruchu drogowym oraz polskich regulacji prawnych z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego, które można uznać za błędy logiczne lub których treść odbiega od zmieniającej się rzeczywistości.**

Na zlecenie Sekretariatu KRBRD opracowano ekspertyzę prawną pt. „Obowiązujący stan prawny w krajach członkowskich UE w zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w ruchu drogowym oraz polskie regulacje prawne z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego, które można uznać za błędy logiczne lub których treść odbiega od zmieniającej się rzeczywistości”. Opracowanie to miało na celu identyfikację rozwiązań prawnych zapewniających poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w ruchu drogowym w innych krajach Unii Europejskiej oraz wskazania polskich regulacji prawnych z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego, które wymagają zmiany. Wyniki ekspertyzy będą jednym z przedmiotów prac zespołu roboczego powołanego w ramach działania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którego celem będzie przedstawienie rekomendacji propozycji zmian prawnych w ww. obszarze.

Inne działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane w 2016 r.

Poza działaniami ujętymi w Programie Realizacyjnym do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2015-2016, w roku 2016 podejmowano także szereg innych działań oraz inicjatyw, wpisujących się w główne filary NPBRD 2013-2020, to jest: *Bezpieczny Człowiek, Bezpieczne Drogi, Bezpieczna Prędkość, Bezpieczny Pojazd, Ratownictwo i Opieka Powypadkowa*.

- **Bezpieczny człowiek**

Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej

Departament Polityki Senioralnej Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej realizował Rządowy Program na rzecz Aktywności Społecznej Osób Starszych na lata 2014–2020 (ASOS). Celem programu ASOS jest poprawa jakości i poziomu życia osób starszych oraz zagospodarowanie ich potencjału poprzez umożliwienie im aktywności społecznej.

W ramach Programu ASOS realizowane są także działania z zakresu bezpieczeństwa osób starszych – w tym bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przykładem takiego projektu było działanie pn. „Bezpieczna Jesień Życia” realizowane przez Fundację Psychoedukacji i Psychoterapii INTRA w roku 2016, dofinansowane w ramach Programu ASOS na kwotę 58 830,00 zł. W ramach projektu odbyły się między innymi szkolenia i zajęcia indywidualne z zakresu szeroko pojętego bezpieczeństwa w tym: bezpieczeństwa na drodze. Zadanie było realizowane w terminie od 01.06 do 31.12.2016 r.

Narodowy Instytut Zdrowia Publicznego – Państwowy Zakład Higieny

NIZP-PZH przeprowadził analizy dotyczące częstości hospitalizacji i zgonów z powodu wypadków komunikacyjnych w przekroju demograficznym i geograficznym. Celem pracy była ocena możliwości szacowania skutków zdrowotnych wypadków komunikacyjnych w populacji Polski ze szczególnym uwzględnieniem Badania Chorobowości Szpitalnej Ogólnej w NIZP-PZH. Lepsza identyfikacja skutków wypadków komunikacyjnych w przekroju demograficznym i terytorialnym pozwoli na wskazanie obszarów priorytetowych w dziedzinach polityki zdrowotnej, zarządzania w ochronie zdrowia i prewencji. Wykorzystano dane z Badania Chorobowości Szpitalnej Ogólnej NIZP-PZH, które jest włączone do programu badań statystyki publicznej. Ponadto w pracach wykorzystano dane pochodzące z rejestru zgonów prowadzonego przez GUS, który gromadzi dane dotyczące przyczyn umieralności również w oparciu o kryteria klasyfikacji ICD-10.

Polski Związek Motorowy

Prowadzone przez PZM działania wpisują się w ONZ-owską Dekadę Działań na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym oraz wspierają Narodowy Program Poprawy BRD 2013-2020.

Ważnym wydarzeniem było podpisanie w dniu 9 września 2016 r. „Porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym”. Statystyki związane z organizowanymi w 2016 roku

turniejami (ilość szkół i uczniów biorących udział we wszystkich etapach, tj.: szkolnym, międzyszkolnym, miejskim, gminnym, powiatowym, rejonowym, wojewódzkim i ogólnopolskim):

ZO PZM	Ilość szkół/ podstawowe	Ilość uczniów/ podstawowe	Ilość szkół/ gimnazja	Ilość uczniów/ gimnazja
BIAŁYSTOK	204	561	122	366
ŁÓDŹ	231	3271	175	2662
ZIELONA GÓRA	150	1000	100	600
POZNAŃ	340	1360	294	882
GDAŃSK	740	5394	468	2403
KATOWICE	1156	4624	754	2262
OPOLE	330	1650	149	630
BYDGOSZCZ	235	940	207	627
SZCZECIN	21	84	21	63
WARSZAWA	345	1380	235	705
KRAKÓW	300	25000	300	11000
RZESZÓW	959	40636	444	10282
LUBLIN	169	676	132	369
OLSZTYN	82	328	68	204
KIELCE	400	3600	180	1782
WROCŁAW	142	488	106	258
Razem	5804	90992	3 755	35095

Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych 2016 (ilość szkół i uczniów biorących udział we wszystkich etapach, tj.: szkolnym, międzyszkolnym, miejskim, gminnym, powiatowym, rejonowym, wojewódzkim i ogólnopolskim)

ZO PZM	Ilość szkół	Ilość uczniów
BIAŁYSTOK	9	27
ŁÓDŹ	82	1065
ZIELONA GÓRA	10	100
POZNAŃ	239	717
GDAŃSK	6	18
KATOWICE	65	195
OPOLE	35	129
BYDGOSZCZ	5	15
SZCZECIN	6	18
WARSZAWA	70	210
KRAKÓW	120	3500
RZESZÓW	65	195

LUBLIN	66	198
OLSZTYN	19	57
KIELCE	180	1782
WROCŁAW	43	33
Razem	1020	8259

Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół specjalnych i specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych 2016 (ilość szkół i uczniów biorących udział we wszystkich etapach, tj.: szkolnym, międzyszkolnym, miejskim, gminnym, powiatowym, rejonowym, wojewódzkim i ogólnopolskim)

ZO PZM	Ilość szkół	Ilość uczniów
BIAŁYSTOK	7	37
ŁÓDŹ	0	0
ZIELONA GÓRA	15	100
POZNAŃ	21	63
GDAŃSK	0	0
KATOWICE	0	0
OPOLE	15	151
BYDGOSZCZ	0	0
SZCZECIN	10	34
WARSZAWA	1	6
KRAKÓW	10	300
RZESZÓW	0	0
LUBLIN	7	21
OLSZTYN	0	0
KIELCE	0	0
WROCŁAW	9	27
Razem	95	739

- **Bezpieczne drogi**

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

- W 2016 r. przeprowadzono prace legislacyjne zakończone przyjęciem następujących aktów prawnych:
 - *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 18 lutego 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. poz. 314),*

Przepisy rozporządzenia rozszerzają zakres czynności jakie powinien wykonywać podmiot zarządzający drogami wewnętrznymi oraz organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych. Przepisy tego rozporządzenia zapewniają procedurę postępowania dla organu zarządzającego ruchem na drogach wewnętrznych i podmiotu zarządzającego drogami wewnętrznymi przy opracowywaniu oraz wdrażaniu projektów organizacji ruchu dla stref ruchu, oraz wojewody w ramach sprawowania nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych położonych w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu. Przedmiotowa regulacja umożliwia zapewnienie prawidłowości w oznakowaniu nie tylko dróg publicznych, ale również tych nie należących do żadnej z kategorii dróg publicznych (wewnętrznych).

- *Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Budownictwa oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. poz. 646),*

Przepisy rozporządzenia uzupełniają katalog znaków z numerem drogi, dodając nowy znak E-15h „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”, który ma zastosowanie do dróg wojewódzkich, posiadających odpowiednie parametry techniczne i po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t. Przepisy rozporządzenia dają większe możliwości przy planowaniu trasy przejazdu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t co w znacznym stopniu może przyczynić się do skrócenia czasu przejazdu, a tym samym większego komfortu osób wykonujących transport pojazdami o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t.

- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. poz. 647),*

Przepisy rozporządzenia określają warunki umieszczania na drogach publicznych znaku E-15h „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”, wprowadzonego przepisami rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Przepisy rozporządzenia dają możliwość jednolitego oznakowania części dróg wojewódzkich posiadających odpowiednie parametry techniczne, tworząc tym samym z innymi drogami spójną sieć dróg, umożliwiającą swobodny ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi pojazdu do 11,5 t.

Ponadto podjęto działania mające na celu znowelizowanie obowiązujących przepisów techniczno - budowlanych w drogownictwie. W grudniu 2015 r. do konsultacji, uzgodnień i opiniowania skierowano trzy projekty rozporządzeń Ministra Infrastruktury i Budownictwa:

- zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – nr w wykazie prac legislacyjnych MIB 44
- zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie - nr w wykazie prac legislacyjnych MIB 45
- zmieniającego rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych - nr w wykazie prac legislacyjnych MIB 46

Jest to największa dotychczas opracowana nowelizacja przepisów będąca wynikiem pracy pięciu zespołów roboczych, w skład których wchodziło przedstawicieli wielu środowisk i branż, wypracowana na kilkudziesięciu roboczych spotkaniach. Podstawowe zmieniane obszary, istotne z punktu widzenia BRD, to: infrastruktura przeznaczona do ruchu pieszych i rowerów, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych, torowiska

tramwajowe i infrastruktura związana z publicznym transportem zbiorowym, bezpieczeństwo pożarowe dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz szereg zmian wynikających z doświadczeń zarządców dróg publicznych.

W związku z licznymi, często rozbieżnymi uwagami zgłoszonymi w ramach procesu konsultacji oraz zmiana zakresu nowelizacji, zmienione projekty ww. rozporządzeń zostaną skierowane w 2017 r. do ponownych uzgodnień, konsultacji i opiniowania.

Jednocześnie prowadzono prace przygotowawcze w celu stworzenia zupełnie nowej struktury przepisów techniczno - budowlanych w drogownictwie. Prace te pozwolą na ogłoszenie dwóch zamówień publicznych w zakresie analiz dotyczących jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy UE wraz z rekomendacjami optymalizacji i opracowania szczegółowych warunków technicznych budowy i utrzymania dróg publicznych oraz drogowych obiektów inżynierskich.

Ministerstwo Sprawiedliwości

Resort sprawiedliwości opracował projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks Wykroczeń oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 1231). Projekt przewiduje: wydłużenie terminów przedawnienia karalności wykroczeń, co ma zapewnić skuteczne i rzeczywiste stosowanie przez organy procesowe reakcji karnej w sprawach o tego typu czyny; wprowadzenie nowego typu czynu zabronionego, penalizującego ucieczkę przed pościgiem prowadzonym przez funkcjonariusza organu uprawnionego do kontroli ruchu drogowego (zagrożonego karą pozbawienia wolności do lat 5 oraz obligatoryjnym orzeczeniem zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych); podniesienie dolnej granicy kary pozbawienia wolności do lat 2 w stosunku do sprawcy, który spowoduje w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego wypadek, następstwem którego jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu. Ponadto proponuje się wprowadzenie do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wyraźnego unormowania, stanowiącego podstawę do poddawania kierujących pojazdami lub innych osób, w stosunku do których zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogły kierować pojazdem, w toku kontroli drogowej przez uprawniony do kontroli organ badania w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji realizowało następujące działania z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym:

- Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji zarządzeniem z dnia 13 września 2016 r. powołał Zespół ekspertów do spraw opracowania koncepcji zmian w przepisach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Do zadań Zespołu należy:

- przeprowadzenie analizy faktycznej i prawnej problemów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - identyfikacja potrzeb zmian w przepisach prawa z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - przygotowanie koncepcji oraz rekomendacji zmian przepisów prawa z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Program „Razem bezpieczniej” im. Władysława Stasiaka na lata 2016 i 2017

Zgodnie z dokumentem pn. *Strategia Sprawne Państwo 2020*, w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji opracowano „Program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniejsze im. Władysława Stasiaka na lata 2016 i 2017”, przyjęty przez Radę Ministrów 8-go, a zainaugurowany w dniu 21 marca 2016 r., w ramach którego realizowane są projekty na rzecz poprawy bezpieczeństwa i porządku publicznego. W dniu 30 marca 2016 roku uchwała wprowadzająca program „Razem bezpieczniejsze” została opublikowana w Monitorze Polskim, natomiast Międzyresortowy Zespół do spraw Programu powołany został Zarządzeniem nr 88 Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 lipca 2016 roku.

W zaplanowanym do realizacji na lata 2016 i 2017 Programie, przyjęto jako cel główny *wspieranie działań na rzecz bezpieczeństwa społeczności lokalnych*.

Cel główny Programu: *Wspieranie działań na rzecz bezpieczeństwa społeczności lokalnych* realizowany jest przez trzy cele szczegółowe:

- *Bezpieczeństwo w miejscach publicznych ze szczególnym uwzględnieniem tworzenia lokalnych systemów bezpieczeństwa,*
- *Przeciwdziałanie zjawiskom patologii oraz ochrona dzieci i młodzieży,*
- *Edukacja dla bezpieczeństwa,*

które także przewidują wspieranie inicjatyw w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W 2016 roku, w ramach Programu dofinansowano z rezerwy celowej budżetu państwa **11** projektów lokalnych o charakterze profilaktyczno-prewencyjnym z elementami działań dot. bezpieczeństwa w ruchu drogowym, kwotą łącznie 747 032 zł.

- Działania pn. „Bezpieczne Wakacje”

Na podstawie zaleceń MSWiA w sprawie organizacji działań administracji rządowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa podczas letniego wypoczynku oraz w związku z przepisami ustawy z dnia 23 stycznia 2009 roku o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz.U. z 2015 r. poz. 525 z późn.zm.), w szczególności art. 22 pkt 2, wojewodowie, jako koordynatorzy podjęli w 2016 r. działania zmierzające do realizacji zadań profilaktyczno-prewencyjnych przez formacje i właściwe służby, odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa.

Założeniem towarzyszącym planowaniu w 2016 roku działań pn. „Bezpieczne Wakacje” było ich zintegrowanie z „Programem ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniejsze im. Wł. Stasiaka na lata 2016 i 2017”.

Podejmowane działania profilaktyczno-prewencyjne na szczeblu wojewódzkim, w ramach akcji „Bezpieczne Wakacje”, w obszarze „bezpieczeństwo ruchu drogowego”, polegały głównie na:

- kontroli stanu technicznego autobusów, autokarów oraz pojazdów przewożących dzieci i młodzież,
- kontroli trzeźwości, stanu psychofizycznego, uprawnień, kwalifikacji itp. zawodowych kierowców wykonujących przewozy wakacyjne,
- zapewnieniu bezpieczeństwa na głównych ciągach komunikacyjnych i drogach dojazdowych do miejsc wypoczynku i miejsc atrakcyjnych turystycznie,
- zapewnieniu bezpieczeństwa w środkach komunikacji publicznej i samochodowej, na dworcach, stacjach kolejowych, autobusowych oraz na szlakach komunikacyjnych, w szczególności pod kątem przeciwdziałania zjawisku narkomanii i alkoholizmu zwłaszcza małoletnich, pedofilii, a także przestępstw (rozbój i kradzież),

- organizowaniu pogadanek, spotkań, konkursów, prelekcji na temat bezpieczeństwa, zarówno przed wakacjami, jak i w trakcie letniego wypoczynku,
- prowadzeniu akcji informacyjno-promocyjnych w zakresie bezpiecznych zachowań podczas wakacji w lokalnych mediach.

„Bezpieczne wakacje” były realizacją wspólnych inicjatyw administracji zespolonej oraz zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego, organizacji pozarządowych i instytucji organizujących wypoczynek dzieciom i młodzieży. Szczegółowa informacja zbiorcza została opracowywana na podstawie danych częściowych przekazanych przez wojewodów i jest zamieszczona na stronie internetowej *Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpiecznie* im. Władysława Stasiaka na lata 2016 i 2017:

<http://razembezpieczniej.mswia.gov.pl/rb/inne/3232,quotBezpieczne-Wakacjequot.html>

Ministerstwo Finansów/Służba Celna

Służba Celna skontrolowała prawie 155 tys. godzin pracy kierowców. Przedmiotowe kontrole dotyczyły czasu pracy kierowców – co wynika z *Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz przewozów nienormatywnych* (weryfikacja nacisków osi pojazdów, dopuszczalnej masy całkowitej, wymiarów).

Policja

Biuro Ruchu Drogowego KGP przygotowało propozycje zmian w przepisach, które były przedmiotem posiedzenia Zespołu ekspertów do spraw opracowania koncepcji zmian w przepisach bezpieczeństwa ruchu drogowego MSWiA, wśród których można wskazać m.in.: ustawę o zmianie ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. Z inicjatywy BRD KGP zgłoszono propozycję nowelizacji art. 98 ustawy - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia poprzez umożliwienie dokonywania płatności bezgotówkowych z tytułu nałożonych mandatów karnych - projekt uzgodniony międzyresortowo i przez KWRiST.

Biuro Ruchu Drogowego KGP w 2016r. realizowało szereg przedsięwzięć na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do kluczowych działań należy zaliczyć:

- Bieżące monitorowanie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz efektywności podejmowanych działań, omawianie wybranych zagadnień na odprawach ścisłej kadry kierowniczej Policji oraz kierownictwa Policji Ruchu Drogowego,
- Realizacja zadań w zakresie doposażenia policjantów ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt specjalistyczny w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko 2014-2020”,
- Realizacja Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego - KIK 76, w tym zakup 180 tys. elementów odblaskowych oraz współorganizacja konferencji kończącej projekt,
- Realizacja projektu „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym” finansowanego ze środków EOG 2009-2014 i NMF 2009-2014,
- Kontynuowanie współpracy z Europejską Organizacją Policji Ruchu Drogowego TISPOL – udział przedstawicieli BRD KGP w pracach grup roboczych,

- Współorganizacja ogólnopolskich turniejów tj. *Turnieju bezpieczeństwa w ruchu drogowym, Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego, Turnieju brd dla uczniów ze szkół specjalnych i ośrodków szkolno – wychowawczych*,
- inicjowanie polityki informacyjnej w mediach mającej na celu kształtowanie bezpiecznych i kulturalnych zachowań wśród uczestników ruchu drogowego,
- współpracę z instytucjami i organizacjami pozapolicyjnymi działającymi na rzecz BRD, *„Bezpieczna jazda. Karta rowerowa – moje pierwsze prawo jazdy”*. Inicjatywa adresowana jest do uczniów szkół podstawowych z klas III-IV, którzy po skończeniu 10. roku życia przystępują do egzaminu na kartę rowerową. Inicjatywa posiada patronat honorowy Komendanta Głównego Policji,
- *„Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!”*. Ogólnopolskie działania prowadzone we współpracy z PKP PLK, związane z bezpieczeństwem na przejazdach kolejowych,
- *„Akademia Bezpiecznego Puchatka”* . Celem współpracy Policji z organizatorami jest poprawa bezpieczeństwa dzieci, które zaczynają naukę w szkole. Materiały opracowane dla szkół uświadamiają dzieciom i rodzicom skutki niebezpiecznych zachowań najmłodszych w domu, szkole i na drodze. Program został objęty patronatem Komendanta Głównego Policji,
- *„Zachowaj trzeźwy umysł”* - kampania, której celem jest promowanie konstruktywnych postaw, zdrowego stylu życia oraz atrakcyjnych dla dzieci i młodzieży zachowań prospołecznych jako alternatywy wobec wielu patologii, szczególnie picia alkoholu. Jednym z jej głównych elementów jest promocja bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Program kampanii jest realizowany poprzez współpracę z samorządami lokalnymi w całym kraju. Do zaangażowanych w akcję miast i gmin trafiają zestawy edukacyjne w postaci różnorodnych wydawnictw profilaktycznych adresowanych do dzieci, rodziców i nauczycieli. Kampania została objęta patronatem Komendanta Głównego Policji. *„Bezpiecznie chce się żyć”* –organizacja seminariów na rzecz BRD pn. *„Bezpiecznie chce się żyć”*,
- Kampania *„Twoje Światła – Twoje Bezpieczeństwo”* –kampania, której celem było zwrócenie uwagi kierujących na stan i jakość oświetlenia w pojazdach, który bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

GDDKiA

- W ramach udziału w międzynarodowym projekcie CROCODILE, realizowany jest „Krajowy punkt dostępowy do informacji o warunkach ruchu” (KPD). Projekt ten uzyskał w 2015 r. dofinansowanie Funduszu TEN-T. Celem projektu jest dostarczenie podróżującym wiarygodnych informacji o utrudnieniach docelowo na wszystkich drogach w Polsce. Zakres tych informacji wskazano w rozporządzeniach delegowanych Komisji (UE) nr 885/2013 i nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniających dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE. Planowane uruchomienie usługi dla użytkowników przewidziane jest jesienią 2017 r. Bezpośrednimi odbiorcami rezultatów projektów są zarządcy dróg na wszystkich szczeblach administracyjnych, służby ratownicze, komercyjni dostawcy i odbiorcy danych oraz media. Dla zapewnienia odpowiedniego poziomu wiarygodności danych w początkowym okresie działania KPD dostawcami danych będą wybrane zarządy dróg. Istotą KPD jest integracja różnych instytucji związanych z transportem drogowym, stąd spodziewane korzyści będą wielokrotnie większe niż w przypadku działania różnych zarządców dróg i dostawców danych osobno. Takie podejście spowodowało, iż GDDKiA rozszerzyła zakres działania KPD poza drogi wchodzące w skład sieci TEN-T. Wymiana informacji pomiędzy

zarządcami dróg w Polsce oraz za granicą spowoduje polepszenie skoordynowanego zarządzania ruchem krajowym i międzynarodowym oraz dostarczenie wiarygodnej informacji w czasie rzeczywistym. Projekt KPD jest pierwszym etapem wdrażania idei tzw. „jednego okienka”, w którym zarówno podmioty administracji publicznej jak i dostawcy usług i/lub aplikacji będą mogli uzyskać dane o utrudnieniach w skali kraju w czasie rzeczywistym;

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, w ramach powierzonych zadań ustawowych związanych z zarządzaniem infrastrukturą i ruchem na sieci dróg krajowych i autostrad, prowadzi m.in. działania mające na celu zapewnienie uczestnikom ruchu maksymalnie wysokiego dostępnego poziomu bezpieczeństwa oraz komfortu jazdy. Jednym z najważniejszych narzędzi w tym zakresie jest prowadzona od 2012 r., tj. od turnieju EURO 2012, całodobowa (w trybie 24/7), telefoniczna infolinia z informacją drogową, dostępną dla każdego użytkownika drogi, pod numerem Abonenckiej Usługi Specjalnej 19 111 (dalej jako AUS 19 111). Dzięki usłudze telefonicznej informacji drogowej, kierowcy - także bezpośrednio w trakcie odbywanej podróży - mogą uzyskać w Punktach Informacji Drogowej (PID) bieżącą i pełną informację o warunkach podróży, w tym bieżących utrudnieniach i warunkach pogodowych, o stanie dróg oraz o optymalnych trasach przejazdu. Dzięki infolinii, możliwe jest także zbieranie informacji od kierowców o nagłych wydarzeniach na drodze. Z uwagi na powszechność, łatwość dostępu i aktualność informacji, od momentu uruchomienia usługa ta, po wielu kampaniach promujących bezpieczne zachowania kierowców na drodze, zyskała wysoką rozpoznawalność oraz wysokie oceny co do jej przydatności wśród użytkowników dróg;
- W ramach zadań realizowanych z PBDK 2014-2023 GDDKiA wprowadziła wymóg sporządzania Koncepcji Systemów Zarządzania Ruchem uwzględniających dynamiczne przekierowanie ruchu na trasy alternatywne w przypadku zdarzeń powodujących niedrożność drogi głównej (autostrad i dróg ekspresowych). Działanie polega na wykorzystaniu tablic o zmiennej treści w ciągu głównym drogi informujących o objęździe oraz rozmieszczeniu tabliczek kierujących na trasie tzw. „stałych objęzdzów”;
- W roku 2016, w ramach wspólnego przedsięwzięcia Narodowego Centrum Badań i Rozwoju oraz GDDKiA pod nazwą Rozwój Innowacji Drogowych (RID) rozpoczęto realizację prac badawczych. Podstawowym celem przedsięwzięcia jest zrealizowanie i wdrożenie wyników projektów, wśród których znajdują się badania z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i efektywności systemu zarządzania ruchem. Jednym z realizowanych tematów jest „Oznakowanie eksperymentalne dróg w aspekcie zachowań uczestników ruchu”. Celem niniejszego projektu jest opracowanie zaleceń w zakresie stosowania oznakowania eksperymentalnego, co w przyszłości przełoży się m.in. na uporządkowanie oznakowania dróg. Innym tematem realizowanym w ramach RID jest „Dobór dopuszczalnych prędkości ruchu na drogach z uwzględnieniem dynamicznego zarządzania ruchem”. Celem tego projektu jest opracowanie narzędzi, które umożliwią dobór maksymalnych dopuszczalnych prędkości ruchu pojazdów na drogach w oparciu o metody automatycznego wnioskowania;
- GDDKiA w 2016 r. rozpoczęła prace mające na celu opracowanie metody oceny efektywności zrealizowanych działań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, co w przyszłości pozwoli na stosowanie typowych działań z zakresu BRD (np. budowa chodników, azyli na przejściach dla pieszych, doświetleń przejść dla pieszych, budowy lewoskrętów) w sposób najbardziej efektywny zarówno pod względem ich efektywności dla BRD, jak i ponoszonych kosztów;
- GDDKiA w związku z wdrożeniem prowadzenia na całej sieci dróg krajowych kontroli

stanu BRD, w 2013 r. rozpoczęła szkolenia dla pracowników wykonujących przedmiotowe kontrole. Dotychczas odbyły się 3 cykle szkoleń, w których łącznie przeszkolonych zostało 449 osób;

- GDDKiA przeprowadziła w roku 2016 weryfikację ograniczeń prędkości na drogach klasy S, w wyniku której zalecono, aby na etapie projektowania dróg wyeliminować możliwość wystąpienia ograniczeń widoczności na zatrzymanie oraz przypadki zmniejszania dopuszczalnej prędkości na drodze;
- W 2016 r. GDDKiA przeprowadziła pilotażową weryfikację wyposażenia oraz zasadności lokalizacji przejść dla pieszych na drogach krajowych na terenie woj. małopolskiego. Działanie to polegało na określeniu założeń dla zasadności lokalizowania nowych przejść dla pieszych. W oparciu o przyjęte założenia przeprowadzona została weryfikacja istniejących przejść dla pieszych pod kątem zasadności ich utrzymania lub likwidacji. Wskazano również przejścia, które należy doposażyć w odpowiednie oznakowanie, oświetlenie, czy też dojście w postaci chodnika;
- Ponadto w roku 2016 oddano do użytkowania niespełna 138 km dróg klasy A i S, które stanowią drogi o najwyższym poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Urząd Transportu Kolejowego

W ramach realizacji działań monitorujących poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, w Urzędzie Transportu Kolejowego powołany został specjalny zespół zadaniowy, którego celem jest identyfikowanie niepokojących trendów oraz nowych zagrożeń dotyczących bezpieczeństwa, a także komunikowanie ich zainteresowanym podmiotom. Działania specjalnego zespołu zadaniowego polegają nie tylko na monitorowaniu zdarzeń, ale także na takim oddziaływaniu na rynek, aby podmioty podejmowały bezzwłocznie właściwe środki profilaktyczne w celu zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W ramach prac ww. zespołu w 2016 r. zorganizowano dwa spotkania, których tematyką były przejazdy kolejowo-drogowe, tj. skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi w jednym poziomie, które należą do jednych z najbardziej newralgicznych miejsc w systemie kolejowym z uwagi na występującą interakcję między dwoma rodzajami transportu. Zdarzenia z udziałem pojazdów drogowych lub osób, które w sposób niedozwolony przebywają na obszarze kolejowym, poza negatywnym wpływem na życie i zdrowie ludzkie, niejednokrotnie oddziałują również na organizację ruchu pociągów. Z danych przekazanych przez Urząd Transportu Kolejowego wynika, że tylko w 2016 r. na przejazdach kolejowo-drogowych miały miejsce aż 223 wypadki. W ich wyniku zginęły 53 osoby, a 34 osoby zostały ciężko ranne. Wynikiem spotkań zespołu jest utworzenie grupy roboczej, której zadaniem będzie wypracowanie skutecznych i systemowych rozwiązań wpływających na poprawę bezpieczeństwa na styku infrastruktury kolejowej i drogowej. Członkami ww. grupy roboczej są przedstawiciele m.in. Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, zarządców infrastruktury kolejowej oraz związków zrzeszających gminy i powiaty.

Ponadto Urząd Transportu Kolejowego przygotowuje:

- wystąpienie do Ministerstwa Edukacji Narodowej dotyczące ujęcia w przedszkolnej i szkolnej podstawie programowej tematyki bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych,
- wystąpienie do Urzędów Marszałkowskich oraz związków zrzeszających gminy i powiaty z prośbą o podjęcie skutecznych działań mających na celu ograniczenie liczby wypadków.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprawuje systematyczny nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi. Obszar ten od kilku lat stanowi jeden z priorytetów działalności nadzorczej. W 2016 r. kontrolą objęto ok. 400 przejazdów kolejowo-drogowych, w tym m.in. w ramach działań realizowanych we współpracy z Najwyższą Izbą Kontroli. W trakcie kontroli weryfikacji poddanej zostaje nie tylko stan infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale także poprawność oznakowania przejazdu czy stan drogi dojazdowej. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w powyższym zakresie właściwe informacje zostają przekazane do zarządcy drogi w celu podjęcia działań prowadzących do wyeliminowania stwierdzonych naruszeń. Dodatkowo w związku z odnotowywaniem każdego roku dużej liczby zdarzeń wynikających z przebywania na obszarze kolejowym osób nieupoważnionych, Urząd Transportu Kolejowego podejmuje działania w obszarze monitorowania bezpieczeństwa systemu kolejowego, których celem jest identyfikacja, tzw. „dzikich przejść”. Przegląd ten odbywa się poprzez działania nadzorcze podejmowane wobec zarządców infrastruktury i praktyczną weryfikację prowadzoną głównie podczas jazd inspekcyjnych. Dodatkowo występowanie „dzikich przejść” identyfikowane jest także w toku innych czynności związanych z nadzorem nad stanem infrastruktury oraz procesem utrzymania w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem, pracami inwestycyjnymi na infrastrukturze kolejowej, bezpieczeństwem ruchu kolejowego i eksploatacją bocznic kolejowych oraz przy okazji nadzorowania przejazdów kolejowo-drogowych.

Warto wspomnieć, że w 2017 r. weryfikacji poddane zostaną skrzyżowania kolejowo-drogowe, na których na przestrzeni ostatnich lat dochodziło do wystąpienia zdarzeń kolejowych. Dodatkowo skierowano pismo do Urzędów Marszałkowskich oraz do Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego z prośbą o rozważenie kwestii wzmożonej weryfikacji podczas prowadzonych egzaminów zagadnień związanych z zachowaniem zasad właściwego postępowania przy przekraczaniu przejazdów kolejowo-drogowych przez przyszłych kierowców pojazdów samochodowych np. poprzez włączenie ww. zagadnień do egzaminów.

Urząd Transportu Kolejowego przygotował również projekt informacji/ulotki, która ma być elementem poradnika dla kierowców zawodowych, który jest obecnie przygotowywany przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD). W ulotce zamieszczono informacje na temat bezpiecznego zachowania na przejazdach kolejowo-drogowych. Poradnik ten będzie rozdawany kierowcom przez inspektorów GITD podczas kontroli drogowych.

PKP PLK

- *Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe*

W ramach prowadzonych inwestycji w infrastrukturę kolejową PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rewitalizują i modernizują przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory, wyposażając je w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania użytkownika, a także likwidują przejazdy i przejścia w poziomie szyn, zastępując je wiaduktami, kładkami lub tunelami. Modernizacja wybranych przejazdów kolejowo-drogowych była przedmiotem dwóch dedykowanych projektów inwestycyjnych:

- POIiŚ 7.1-59 „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I”,
- POIiŚ 7.1-80 „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap II”.

Ponadto wiele przejazdów kolejowo-drogowych było rewitalizowanych i modernizowanych podczas realizacji projektów inwestycyjnych na poszczególnych liniach kolejowych.

- *Podnoszenie kategorii przejazdów*

W efekcie wyżej wymienionych prac inwestycyjnych, a także innych działań (np. likwidacji przejazdów), pozytywnie zmieniła się struktura ilościowa kategorii przejazdów kolejowo-drogowych na liniach eksploatowanych.

Szczególnie pozytywne z punktu widzenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych jest znaczące zmniejszenie liczby najslabiej zabezpieczonych przejazdów kategorii D (ich liczba na przestrzeni 4 lat spadła o 1 383 szt.), co jest efektem podniesienia kategorii (do kat. B lub kat. C) oraz likwidacji niektórych, najmniej uczęszczanych przejazdów kat. D.

- *Poprawa stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych*

Drugim pozytywnym rezultatem prowadzonych przez Spółkę inwestycji oraz remontów na przejazdach kolejowo-drogowych jest poprawa stanu technicznego – zarówno w zakresie nawierzchni drogowej (przejazdowej), jak i urządzeń zabezpieczenia ruchu.

- *Eliminacja przejazdów kat. A z zawieszoną obsługą*

Poważnym problemem w zakresie przejazdów kolejowo-drogowych na sieci PKP PLK było funkcjonowanie przejazdów kat. A z zawieszoną obsługą. Zawieszanie obsługi wynikało głównie z ograniczeń w zatrudnieniu i stosowane było przede wszystkim na przejazdach o bardzo małym natężeniu ruchu kolejowego i drogowego lub tylko czasowo – w godzinach, w których nie był prowadzony ruch pociągów (np. w porze nocnej). Począwszy od 2005 roku Spółka podjęła działania w celu ograniczenia liczby przejazdów kat. A z zawieszoną obsługą, dzięki czemu ich liczba zmniejszyła się z 245 do 11.

Spółka nadal konsekwentnie eliminuje przejazdy kat. A z zawieszoną obsługą. W latach 2013 – 2015 głównym działaniem pozwalającym na eliminowanie tego problemu były prace modernizacyjne realizowane w ramach multilokalizacyjnych projektów inwestycyjnych POIiŚ 7.1-59 i POIiŚ 7.1-80, a także lokalne działania inwestycyjne nadzorowane przez Biuro Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK S.A. W przypadku przejazdów kat. A z zawieszoną obsługą zlokalizowanych na liniach kolejowych z zawieszonym regularnym ruchem pociągów, dalsze działania uwarunkowane są strategią w zakresie wyłączania linii kolejowych z eksploatacji.

- *Wyposażanie strażnic przejazdowych w dodatkowe urządzenia wspomagające pracę dróżników przejazdowych.*
- *Wyposażenie strażnic na przejazdach kat. A o najwyższym poziomie ryzyka w radiotelefony z funkcją Radio-stop, które umożliwiają dróżnikom przejazdowym reagowanie na sytuacje niebezpieczne, jakie mogą wystąpić na przejazdach, poprzez nadanie automatycznego sygnału „Alarm”, który powoduje samoczynne zatrzymanie nadjeżdżającego(-ych) pociągu(-ów). Pozwala to na uniknięcie ewentualnej kolizji pojazdu kolejowego z pojazdem drogowym w przypadku jego utknięcia na skrzyżowaniu, pomiędzy rogatkami. W pierwszym etapie projektu radiotelefony zainstalowano w 78 strażnicach przejazdowych, zaś w drugim etapie w kolejnych 69 strażnicach.*
- *Wyposażenie strażnic na przejazdach szlakowych w terminale z dostępem do Systemu Wspomagania Dróżnika Przejazdowego (SWDP) Aplikacja SWDP w przejrzystej formie prezentuje informacje o realizacji rozkładu jazdy i planowanym ruchu pociągów, z uwzględnieniem m.in. opóźnień, które wystąpiły. Dróżnik przejazdowy uzyskuje wgląd do aktualizowanej na bieżąco listy pociągów, które będą przejeżdżały przez przejazd, wraz ze szczegółową informacją o przewidywanej godzinie przejazdu. SWDP ma charakter informacyjny i wspomagający. Spodziewanym rezultatem projektu jest zmniejszenie liczby błędów popełnianych przez dróżników przejazdowych oraz błędów w komunikacji pomiędzy dróżnikami przejazdowymi a dyżurnymi ruchu, które skutkują niezamknięciem lub*

przedwczesnym otwarciem rogatek. W dostęp do systemu wyposażono 480 strażnic przejazdowych.

- *Wyposażenie strażnic na przejazdach kat. A o najwyższym poziomie ryzyka w systemy wymiany informacji (SWI).* W 2015 roku PKP PLK S.A. rozpoczęły przygotowania do realizacji projektu polegającego na zakupie i montażu w 20 lokalizacjach (przejazdach kat. A o najwyższym poziomie ryzyka) nowoczesnych urządzeń łączności strażnicowej wyposażonych w sygnalizację zbliżania pociągu (SWI), co pozwoli na automatyczne przekazywanie informacji o wyprawieniu pociągu ze stacji i jego zbliżaniu się do przejazdu. Dzięki temu znacząco zredukowane zostanie ryzyko niezamknięcia rogatek, a w konsekwencji najechania pojazdu kolejowego na pojazd drogowy, pieszego lub rowerzystę na przejeździe. System ten na przejazdach objętych projektem zastąpi dotychczasowe rozwiązania łączności strażnicowej oparte na przekazywaniu informacji przez dyżurnego ruchu posterunku przyległego z wykorzystaniem łączny telekomunikacyjnych.
- *Doskonalenie kompetencji oraz podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród dróżników przejazdowych*
- *Organizowanie szkoleń z zasad kierowania ruchem drogowym na przejazdach kolejowo-drogowych przy udziale Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego – dla nowo zatrudnionych dróżników przejazdowych oraz dla pracowników, których uprawnienia w tym zakresie wygasły.*
- *Podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych.*
- *Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd...”*

Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd...” trwa nieprzerwanie od 2005 roku. Ma ona na celu kształtowanie bezpiecznych postaw i zachowań użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych (kierowców, pieszych i rowerzystów). Przez pierwsze cztery lata kampania była prowadzona w miesiącach letnich, natomiast począwszy od roku 2009 ma ona charakter całoroczny i obejmuje przede wszystkim: akcje na przejazdach (w tym symulacje wypadków i pokazy ratownictwa technicznego), spotkania w szkołach i przedszkolach, emisje spotów w radiu i telewizji, rozmieszczanie bilbordów oraz kolportaż ulotek i innych materiałów. W październiku 2012 roku kampania została rozszerzona o zagadnienie wypadków związanych z przechodzeniem przez tory w miejscach niedozwolonych (akcja „Zero tolerancji dla przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych”). Ponadto w ramach kampanii „Bezpieczny przejazd...” w latach 2013 – 2016 realizowane były takie akcje, jak:

- „Bezpieczny poniedziałek” – kontrole przestrzegania przepisów ruchu drogowego na przejazdach prowadzone przez Policję i Straż Ochrony Kolei w godzinach szczytu porannego (kierowców łamiących przepisy karano mandatami);
- „Październik miesiącem edukacji” – prelekcje w placówkach edukacyjnych;
- „Zgłoś usterkę” – zamieszczenie na stronie internetowej kampanii formularza umożliwiającego zgłaszanie wszelkich nieprawidłowości na przejazdach oraz tzw. dzikich przejść.

Ostatnia edycja kampanii (2015/2016) przeszła kolejną modyfikację – zmienione zostało hasło („Szlaban na ryzyko”), logotyp oraz materiały wizualizacyjne. W ciągu 10 lat prowadzenia kampanii pod hasłem „Zatrzymaj się i żyj!” koncentrowano się przede wszystkim na zwróceniu uwagi uczestników ruchu drogowego na tragiczne skutki zderzenia z rozpędzonym pociągiem. W 2015 roku koncepcję kampanii rozszerzono o wyjaśnianie czynników podejmowania skrajnego ryzyka oraz psychologicznych aspektów wypadków –

brawury, rutyny i pośpiechu. Wsparciem merytorycznym byli eksperci z dziedziny bezpieczeństwa i psychologii transportu.

W 2015 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zostały wyróżnione za działania zwiększające bezpieczeństwo na drogach w ramach Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (EKBRD). Jest to największa platforma obywatelska dotycząca bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzona przez Komisję Europejską. Nagroda uwzględniała kompleksowe działania PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. zwiększające bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych w Polsce.

- *Oznakowanie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych dodatkowym oznakowaniem poziomym w postaci pasów wibracyjno-akustycznych*

W celu redukcji zagrożenia kolizjami na przejazdach kolejowo-drogowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wdrożyły projekt umieszczania na dojazdach do przejazdów specjalnych oznaczeń ostrzegawczo-spowalniających. Zadaniem pasów nanoszonych na nawierzchnię drogi dojazdowej w odpowiedniej odległości od linii kolejowej jest ostrzeżenie kierowcy pojazdu drogowego o zbliżaniu się do miejsca podwyższonego ryzyka, w którym należy zachować szczególną ostrożność. Dzięki niewielkiej wypukłości pasy generują charakterystyczne drgania oraz dźwięk, zaś jaskrawo czerwony kolor jest wizualnym czynnikiem informacyjno-ostrzegawczym. Projekt ukierunkowany jest głównie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kategorii D (bez zapór i sygnalizacji świetlno-dźwiękowej), jednakże w uzasadnionych przypadkach oznakowania wykonywane są również na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B oraz C.

Od momentu zainicjowania projektu w 2014 roku do końca roku 2016 oznakowania zostały wykonane na dojazdach do 227 przejazdów kolejowo-drogowych.

- *Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych*
 - *Tematyczne audyty SMS w zakresie pracy strażnic przejazdowych*

Audytory z Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK S.A. prowadzą tematyczne audyty wewnętrzne Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A. Audyty te obejmują zagadnienia: przygotowania zawodowego pracowników wyznaczonych do obsługi przejazdów, realizacji obowiązków i sposobu wykonywania czynności w trakcie pełnienia dyżuru przez dróżnika przejazdowego, zachowania podstawowych wymogów bezpieczeństwa oraz wyposażenia strażnic przejazdowych.

- *Dodatkowe kontrole przejazdów kolejowo-drogowych i przejść przez tory o znacznym obciążeniu ruchem oraz na których doszło do wypadków kolejowych*

Jednostki organizacyjne PKP PLK S.A. prowadzą działania w zakresie realizacji obowiązków wynikających z Decyzji Nr 29/2011 Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 20.06.2011 r. w sprawie kontroli stanu technicznego oraz bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami (ciągami dla pieszych) w jednym poziomie, na terenie PKP PLK S.A.

- *Kontrole w zakresie realizacji procesu dostosowania głowic sygnalizatorów drogowych na przejazdach kolejowo-drogowych do wymogów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach*

Przeprowadzone kontrole potwierdziły, że działania w tym zakresie zostały zakończone przez zakłady linii kolejowych.

- *Sprawdzenie warunków bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych*

kategori „D”, w szczególności warunków widoczności i stanu oznakowania przejazdu od strony drogi i toru

W związku ze zdarzeniami zaistniałymi na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii „D” Zarząd Spółki PKP PLK S.A. wydał polecenie zakładom linii kolejowych dotyczące usunięcia wszystkich stwierdzonych nieprawidłowości wskazanych podczas przedmiotowej kontroli. Kontrolą zostało objętych 5849 przejazdów kolejowo-drogowych kategorii „D”.

Wszystkie prace związane z usunięciem usterek zostały zakończone do końca 2016 roku.

- *Ponadto w pierwszym kwartale 2016 roku monitorowano realizację rozpoczętych w 2015 roku przez wszystkie zakłady linii kolejowych działań dotyczących:*
 - przejazdów kolejowo-drogowych w zakresie:
 - 1) poprawności osygnalizowania przejazdów i przejść wszystkich kategorii wskaźnikami ostrzegania W6a/W6b;
 - 2) odległości ustawienia wskaźników W6a/W6b od przejazdów;
 - 3) stanu technicznego ustawionych wskaźników W6a/W6b;
 - 4) aktualności wpisów w *Metrykach przejazdów kolejowych*, ze zwróceniem szczególnej uwagi na zapisy dotyczące lokalizacji ustawienia wskaźników W6a/W6b.

W czasie kontroli sprawdzono łącznie 12 961 przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych.

- przejazdów kolejowych w zakresie zabudowy na przejazdach kat. A powiązań lub uzależnień urządzeń przejazdowych w urządzeniach stacyjnych (warunkujących podanie na semaforach sygnałów zezwalających na jazdę od położenia rogatek na przejeździe)

W ramach inicjatywy mającej na celu polepszenie bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz użytkowników dróg kołowych na przejazdach kolejowo-drogowych kat. A, znajdujących się w granicach posterunków ruchu i osłoniętych semaforami, zostały podjęte działania w zakresie uzależnienia wskazań semaforów zezwalających na jazdę pociągów przez przejazdy od położenia rogatek na tych przejazdach, w wyniku których PKP PLK S.A. Biuro Bezpieczeństwa opracowało *Wykaz przejazdów kolejowych kat. A nieuzależnionych w przebiegach pociągowych*. Opracowanie wykazu poprzedzone zostało analizą możliwości i zasadności zabudowy uzależnień, ze szczególną uwagą na fakt, czy zastosowane rozwiązania w zakresie powiązania lub uzależnienia urządzeń przejazdowych w urządzeniach stacyjnych nie doprowadzą do znacznego wydłużenia czasu zamknięcia przejazdu, gdyż długi czas zamknięcia będzie miał wpływ na racjonalne zachowanie użytkowników drogi.

Aktualnie, mając na względzie poprawę bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kat. A znajdujących się w granicach posterunków ruchu i osłoniętych semaforami, trwają prace w zakresie wypracowania działań systemowych, których efektem będzie stworzenie wieloletniego programu zabudowy powiązań lub uzależnień urządzeń przejazdowych w urządzeniach stacyjnych na zasadzie elementu drogi przebiegu z podziałem na etapy jego realizacji oraz zabezpieczenie środków finansowych na realizację takiego przedsięwzięcia.

- *Współpraca z organami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych*
- *Przekazywanie nagrań z monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych do organów ścigania oraz przegląd przejazdów na nieeksploatowanych liniach kolejowych pod kątem zasadności umieszczenia przed nimi znaku B-20 „Stop”*

Z uwagi na dużą liczbę występujących na przejazdach kolejowo-drogowych zdarzeń z udziałem kierowców pojazdów drogowych, PKP PLK S.A. Biuro Bezpieczeństwa wydało polecenie zakładom linii kolejowych dotyczące podjęcia działań w następującym zakresie:

- przekazywania nagrań z monitoringu zamieszczonego na przejazdach kolejowo-drogowych, obrazujących naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierowców pojazdów drogowych lub inne osoby, w tym pieszych, do właściwych jednostek organów ścigania,
- kontynuacji współpracy z tymi organami w celu pozyskania informacji o ich działaniach, zmierzających do wykrycia i ukarania sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego,
- dokonania przeglądu pod kątem umieszczenia znaków B-20 „Stop” przed przejazdami kat „D” usytuowanymi na nieeksploatowanych liniach kolejowych w celu stwierdzenia zasadności ich występowania.

. W II połowie 2015 roku Zakłady Linii Kolejowych PKP PLK S.A. przekazały do właściwych jednostek organów ścigania 260 nagrań z monitoringu z czego w 242 przypadkach wszczęte zostało postępowanie dochodzeniowe.

Przegląd przejazdów na nieeksploatowanych liniach kolejowych pod kątem zasadności umieszczenia przed nimi znaku B-20 „Stop” miał na celu poprawę płynności ruchu pojazdów drogowych oraz zwiększenie czujności kierowców przed przejazdami zlokalizowanymi na czynnych liniach kolejowych. Skontrolowano łącznie 1078 przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D na liniach nieeksploatowanych.

Straż Graniczna

Funkcjonariusze SG w 2016 r. skontrolowali niemal 360 tys. Pojazdów. Jednocześnie, w ponad 35 430 przypadkach odmówiono prawa przekroczenia granicy państwowej pojazdom, w związku z naruszeniami przepisów ruchu drogowego.

Wzorem lat ubiegłych, również w 2016 r. formacja włączyła się w policyjne działania kontrolno – prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, realizowane zgodnie z harmonogramem opracowanym przez Komendę Główną Policji. Funkcjonariusze SG współuczestniczyli w 2 938 akcjach pod kryptonimami: „Prędkość”, „Alkohol i narkotyki”, „Truck&Bus”, „Pasy”, „Niechronieni uczestnicy ruchu”, „Bezpieczny weekend” i inne („Bezpieczne wakacje/ferie”, „Bezpieczna droga do szkoły”). W działaniach tych skontrolowano ponad 33 280 osób.

Ponadto, Straż Graniczna czynnie uczestniczy w kontrolach pojazdów ciężarowych, realizując zapisy *ustawy o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907 z późn. zm.), zgodnie z którą funkcjonariusze SG uprawnieni są do kontroli dokumentów oraz warunków w nich określonych.

Obok kontroli dokumentów przewozowych, licencji, zezwoleń w międzynarodowym transporcie drogowym, funkcjonariusze SG dokonują kontroli czasu pracy kierowców, uczestnicząc w realizacji *Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców*, co ma znaczące przełożenie na bezpieczeństwo w komunikacji międzynarodowej. Strategia jest ramowym, dwuletnim planem działań kontrolnych dotyczących czasu jazdy i odpoczynku kierowców, zawierających liczbę dni pracy kierowców podlegających sprawdzeniu w trakcie kontroli drogowych oraz kontroli na terenie przedsiębiorstw - Straż Graniczna uczestniczy w kontrolach drogowych. W 2016 r. funkcjonariusze SG skontrolowali ponad 45 600 dni pracy kierowców, realizując w ten sposób w 100% przyznany limit kontrolny.

Należy również zaznaczyć udział Straży Granicznej w innym obszarze o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w komunikacji drogowej, mianowicie w kontroli przewozu towarów niebezpiecznych. Wykonując zapisy *ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834 z późn. zm.) w 2016 r. skontrolowano 35 270 transportów przewożących materiały niebezpieczne.

Żandarmeria Wojskowa

W ramach „Programu profilaktycznego z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na lata 2013-2016”, Żandarmeria Wojskowa realizowała cel główny, który zakładał informowanie, szkolenie i podnoszenie świadomości na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród żołnierzy jednostek i instytucji wojskowych oraz w środowisku wojskowym ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i młodzieży szkolnej.

Ponadto, realizowano cele szczegółowe takie, jak:

- zmniejszenie liczby przestępstw i wykroczeń w ruchu drogowym;
- zmniejszenie liczby wypadków oraz kolizji spowodowanych przez nietrzeźwych użytkowników dróg;
- propagowanie bezpieczeństwa (w tym umiejętności udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej) i pożądanych zachowań wszystkich uczestników w ruchu drogowym.

Działania profilaktyczne realizowane były systematycznie w formie spotkań, pogadanek i instruktaży z kierowcami oraz z personelem technicznym odpowiedzialnym za stan techniczny pojazdów, warsztatów profilaktyki BRD, a także szkoleń z zakresu udzielania pierwszej pomocy oraz zabezpieczania miejsca zdarzenia drogowego. Ważnym elementem realizowanych przedsięwzięć były warsztaty profilaktyczne, gdzie wykorzystywano sprzęt znajdujący się na wyposażeniu ŻW: symulatory jazdy 3D, symulator dachowania, symulatory zderzeń, algogogle, troleje oraz talerz Stewarda.

Tego rodzaju warsztaty na zapotrzebowanie dowódców organizowano w całej Polsce. Uczestnicy mieli możliwość praktycznego zapoznania się z zasadami udzielania pierwszej pomocy w trakcie zdarzenia drogowego. Warsztaty organizowane były podczas dużych imprez plenerowych takich jak np. dni otwartych koszar, gdzie odbiorcami szkoleń byli również członkowie rodzin żołnierzy i pracowników wojska. Dodatkowo ze środków własnych zakupiono materiały profilaktyczne, między innymi apteczki samochodowe, odblaski oraz alkomaty podręczne, które były przekazywane uczestnikom podczas realizowanych czynności.

Żandarmeria Wojskowa zrealizowała na rzecz Sił Zbrojnych RP szereg czynności profilaktycznych z wykorzystaniem symulatorów i innych urządzeń wspomagających przekaz prezentowanych treści. W roku 2016 przeprowadzono ogółem **2742** czynności¹⁰ związane bezpośrednio z poprawą bezpieczeństwa na drogach.

Ponadto w ramach ogólnej liczby zrealizowanych na terenie całego kraju czynności, **487** razy organizowano warsztaty profilaktyczne z wykorzystaniem symulatorów.

Żandarmeria Wojskowa samodzielnie, a także wspólnie z Policją organizowała akcje prewencyjne z głównym założeniem informowania kierowców o potrzebie przestrzegania przepisów na drodze. W ramach **22** akcji wzmożonej kontroli ruchu drogowego Żandarmeria Wojskowa wystawiła **510** patroli z udziałem **574** żołnierzy oraz **57** policjantów, w wyniku

¹⁰ Pogadanki, warsztaty, konferencje.

czego¹¹:

1. sprawdzono **1044** kierowców na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu,
2. skontrolowano **1679** pojazdów,

Ponadto Żandarmeria Wojskowa uczestniczyła w **45** ogólnopolskich akcjach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, w ramach których wystawiono **3415** żołnierzy w ramach patroli ruchu drogowego¹².

Podczas realizacji działań przez ŻW skontrolowano **20 039** pojazdów. Ogólna liczba wystawionych patroli ruchu drogowego to **15 694¹³ (15 129¹⁴)**, co oznacza wzrost zaangażowania żołnierzy ŻW w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego o **3,6 %** w porównaniu z rokiem poprzednim, pomimo dużego zaangażowania w zabezpieczenie Szczytu NATO oraz Światowych Dni Młodzieży.

Istotną zmianą systemową jest włączenie przedstawiciela Żandarmerii Wojskowej w charakterze członka o charakterze doradczym do składu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Pozwoli to na bliższą współpracę i koordynację realizacji ogólnopolskich akcji profilaktycznych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Siłach Zbrojnych RP.

Jednocześnie ŻW planuje wdrożyć do działalności służbowej nowy „Program profilaktyczny z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017 -2020”, wystąpić o zwiększenie środków z funduszu prewencyjnego polisy generalnej MON na potrzeby realizacji przez Żandarmerię Wojskową działań profilaktycznych w obszarze bezpieczeństwa w ruchu drogowym na rzecz Sił Zbrojnych RP, podjąć przy udziale KRBRD działania legislacyjne w zakresie usankcjonowania badań na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu oraz obecności substancji zabronionych w organizmie podczas realizacji czynności profilaktycznych w ramach prowadzonej kontroli drogowej.

Wojsko Polskie

W dniach 26-28 września 2016 r. zorganizowano pod patronatem Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych konferencję pod nazwą: „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym pojazdów sił zbrojnych w aspekcie zdarzeń drogowych”, w której udział wzięło około 70 uczestników. Celem konferencji było doskonalenie wiedzy i umiejętności osób odpowiedzialnych za kształtowanie systemu bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów wojskowych oraz wymiana doświadczeń w zakresie metodyki profilaktycznego oddziaływania na kierowców.

Ministerstwo Środowiska i Lasy Państwowe

W ramach realizacji obowiązków wynikających z rozporządzenia (WE) Nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w *sprawie przemieszczania odpadów* (Dz. Urz. UE L 190 z dnia 12.07.2006 r. ze zm.), a także z ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. o *międzynarodowym przemieszczaniu odpadów* (Dz. U. z 2015r., poz. 1048.), Główny Inspektor Ochrony Środowiska (GIOŚ) w 2016 r. został powiadomiony przez służby celne, straż graniczną, wojewódzkich inspektorów transportu drogowego oraz wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska o ponad 155 przypadkach, w których wystąpiło podejrzenie nielegalnego międzynarodowego przemieszczania odpadów w postaci

¹¹ Dane z Systemu Informatycznego KGŻW Prewent za rok 2016.

¹² Tamże

¹³ Dane z Systemu Informatycznego KGŻW Prewent za rok 2016

¹⁴ Dane dot. działań za rok 2015

uszkodzonych pojazdów. W 117 przypadkach spośród wyżej wymienionych GIOŚ wszczął postępowanie administracyjne, zmierzające do określenia sposobu gospodarowania ww. odpadami, nie dopuszczając tym samym do wprowadzenia uszkodzonych pojazdów do ruchu drogowego na terytorium Polski. Ww. postępowaniami objętych zostało 283 uszkodzonych pojazdów.

Dodatkowo poza wyżej wymienionymi przypadkami nielegalne międzynarodowe przemieszczanie dotyczyło także odpadów w postaci części pojazdów (fragmentów pojazdów) oraz części samochodowych w łącznej ilości ok. 305 Mg, wśród których znajdowały części objęte zakazem ponownego użycia na mocy art. 66 ust. 4 pkt 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2017 r., poz. 128, ze zm.). Dopuszczenie takich części pojazdów do obrotu na terenie Polski niesie za sobą ryzyko wykorzystania tych części bezpośrednio, tj. zamontowania ich w innych powypadkowych pojazdach na terenie kraju, co może mieć ogromny wpływ na jakość pojazdów, a tym samym na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Do częstych przypadków należą również próby wwiezienia do Polski takich odpadów przez obywateli innych państw, co obliuguje GIOŚ do uruchomienia procedury zwrotu tych odpadów. Ponadto GIOŚ, wydając zezwolenia na transgraniczne przemieszczanie odpadów, określa m.in. szczegółową trasę przemieszczania odpadów oraz sposób ich opakowania podczas transportu.

GIOŚ dodatkowo kontroluje podmioty podejrzane o prowadzenie nielegalnego demontażu pojazdów. Dzięki temu zapobiega wprowadzaniu do obrotu części, które zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 września 2005 r. w *sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko nie powinny być ponownie wykorzystywane* (Dz. U. z 2005 r. Nr 201, poz. 1666). Ponowne stosowanie tych części jest bowiem zabronione na mocy art. 66 ust. 4 pkt 1a ustawy *Prawo o ruchu drogowym*.

Zaznaczyć należy, że również Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe uczestniczy w działaniach, które przyczyniają się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań tych można zaliczyć działania Straży Leśnej, szczególnie w zakresie:

- działalności informacyjnej,
- ogólnokrajowych i lokalnych działań akcyjnych, w tym planowanych i doraźnych,
- bieżących kontroli wykonywanych w ramach zadań służbowych we współpracy głównie z Policją, Strażą Graniczną, funkcjonariuszami straży pożarnej, pracownikami Państwowej Straży Łowieckiej.

W okresie sprawozdawczym zostało przeprowadzonych 8 715 działań i kontroli z udziałem 2 300 strażników leśnych i innych pracowników Służby Leśnej, funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Łowieckiej itd. Na terenach leśnych i drogach zostało skontrolowanych 4 406 pojazdów i ładunków. W wyniku współdziałania ujawniono liczne wykroczenia i przestępstwa.

Strażnicy leśni posiadają z mocy ustawy z dnia 28 września 1991 r. *o lasach* (Dz. U. z 2017 r. poz. 788) uprawnienia do kontroli ruchu drogowego oraz kierowania ruchem drogowym na podstawie ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. W ramach cyklicznych szkoleń przeszkolono ponad 71 strażników leśnych w zakresie kontroli ruchu drogowego. W 2016 r. zanotowano 23 381 wykroczeń z zakresu naruszenia przepisów prawa o ruchu drogowym.

Inspekcja Transportu Drogowego

W 2016 r. wskutek prowadzenia kontroli z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących, należących do Inspekcji Transportu Drogowego, zweryfikowano **1.140 tys.** naruszeń. Na podstawie odpowiedzi uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów, po przeprowadzeniu Kontroli Jakości i odrzuceniu spraw nienadających się do dalszego procedowania (powodami negatywnej weryfikacji były m.in.: pojazd cudzoziemca pochodzącego z kraju nieobjętego działaniem Dyrektywy 2015/413/EU, nieczytelność zdjęcia, pojazd uprzywilejowany, niepełne dane właściciela z CEP), w oparciu o wykonane zdjęcia, w przypadku **861 tys.** spraw wygenerowano wezwania do właścicieli pojazdów.

W ramach działalności kontrolnej prowadzonej przez Wydział Nadzoru i Organizacji Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w 2016 r. m. in. zweryfikowano **241** punktów kontrolnych na drogach krajowych pod kątem możliwości ich dalszego wykorzystania przez zespoły kontrolne oraz zweryfikowano i opracowano **110** tras kontrolnych dla Delegatur Terenowych GITD. Ponadto, inspektorzy z Wydziału Nadzoru i Organizacji, w ramach działań kontrolnych, przeprowadzili **497** kontroli.

Działania prowadzone przez Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wspierane są przez Delegatury Terenowe GITD. Do zadań Delegatur należy m.in. prowadzenie działań kontrolnych, prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach dotyczących zarejestrowanych naruszeń oraz instalacja i utrzymanie urządzeń rejestrujących zainstalowanych na obszarze Delegatur, w tym rozpatrywanie wniosków odnośnie ich lokalizacji.

W 2016 r. w GITD rozpatrywanych było ok. 200 wniosków od jednostek samorządu terytorialnego, straży gminnych (miejskich), jednostek Policji oraz osób fizycznych o instalację/przeniesienie stacjonarnych urządzeń rejestrujących. Ponadto, do Delegatur Terenowych GITD w 2016 r. wpływały oraz realizowane były wnioski o instalację/przeniesienie stacjonarnych urządzeń rejestrujących, znajdujących się na drogach kategorii innej niż krajowa.

Jednocześnie mając na uwadze zmianę przepisów i odebranie z dniem 1 stycznia 2016 r. strażom gminnym (miejskim) uprawnień do używania urządzeń rejestrujących, w grudniu 2016 r. została zawarta, wstępnie na okres 3 lat, umowa użyczenia na rzecz GITD urządzeń rejestrujących wraz z niezbędną infrastrukturą, będących własnością warszawskiego samorządu. Urządzenia te, po ich dostosowaniu oraz integracji z systemem CPD CANARD, zostaną włączone do ogólnopolskiego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

Jednocześnie, realizując bieżące zadania CANARD prowadziło aktywną współpracę m. in. z następującymi organami:

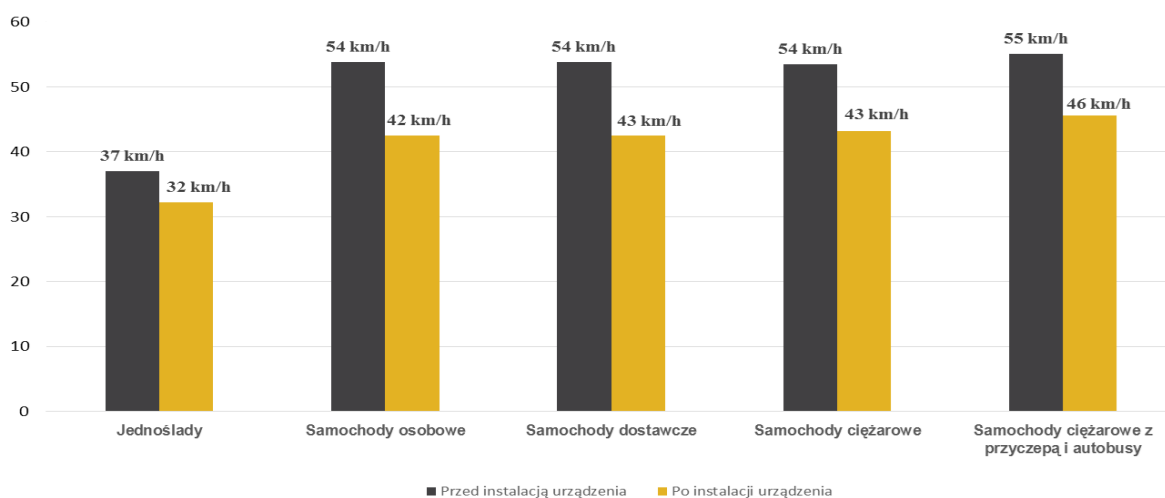
- Policją, Prokuraturą, sądami, Urzędami Kontroli Skarbowej, Urzędami Skarbowymi
 - w zakresie przekazywania materiałów zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące, mogących mieć istotne znaczenie w prowadzonych przez te organy postępowaniach w sprawach o popełnienie przestępstwa;
- Policją – w ramach prowadzenia wspólnych działań kontrolnych (m.in. udział kontrolerów ruchu drogowego w akcjach: „Znicz”, „Prędkość”, zabezpieczaniu Mistrzostw Europy w Piłce Ręcznej, szczytu NATO oraz Światowych Dni Młodzieży);
- starostwami powiatowymi – w zakresie przekazywania informacji dotyczących kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze

zabudowanym;

- Ministerstwem Sprawiedliwości – w zakresie pobierania danych rejestrowanych bezpośrednio z Centralnej Bazy Krajowego Rejestru Sądowego (KRS);
- Instytutem Transportu Samochodowego - w zakresie prowadzenia analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz gromadzenia informacji o wypadkach drogowych i ich skutkach;
- Ministerstwem Spraw Zagranicznych – w zakresie ujawniania naruszeń popełnionych przez sprawców poruszających się pojazdami dyplomatycznymi (Protokół Dyplomatyczny);
- Zarządcami Dróg – na podstawie umowy nr 23/WUDiM/2016 z dnia 29.06.2016 roku zawartej pomiędzy Województwem Pomorskim - Zarządem Dróg Wojewódzkich a Skarbem Państwa - Głównym Inspektorem Transportu Drogowego pracownicy Wydziału Instalacji oraz Utrzymania Urządzeń uczestniczyli w charakterze biegłych w pracach komisji przetargowej na dostawę stacjonarnego urządzenia rejestrującego średnią prędkość na określonym odcinku drogi wojewódzkiej nr 216, testach i odbiorach urządzeń. Działania te zakończyły się użyczeniem ww. urządzenia do wykorzystywania przez ITD.

Zasadność instalacji urządzeń rejestrujących potwierdziły wcześniej wspomniane badania przeprowadzone na zlecenie GITD przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Ich wyniki jednoznacznie wskazują, iż urządzenia rejestrujące przyczyniają się istotnie do zmniejszenia prędkości poruszających się pojazdów.

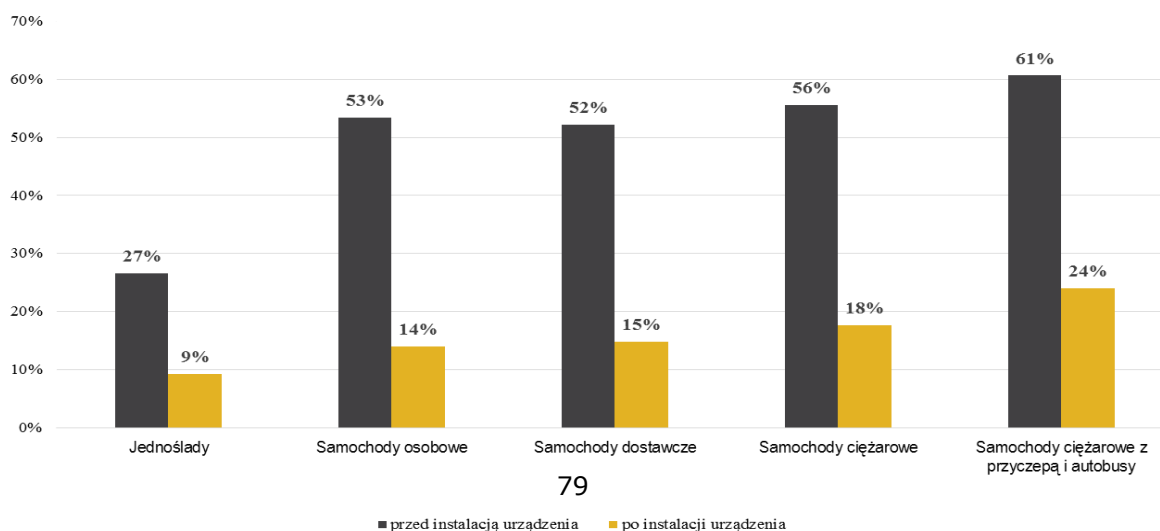
Spadek średniej prędkości w badanych lokalizacjach w dobie pomiaru, w miejscu instalacji fotoradaru
ograniczenia prędkości: 40 km/h, 50/60 km/h



Skuteczność podejmowanych działań potwierdzają także statystyki zdarzeń drogowych w miejscach w których zainstalowane są fotoradary. Porównanie danych z lat 2008–2012 (okres przed instalacją nowych stacjonarnych urządzeń rejestrujących) z okresem XI 2016, uwidacznia **52%** spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków w obrębie miejsc instalacji fotoradarów. W analogicznym okresie statystyka osób rannych obniżyła się o **41,9%**, a liczba samych wypadków spadła o **35,6%**.

Kampania promująca projekt "Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym" realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, która przyjęła nazwę "Bezpiecznie na drogach" (głównym celem kampanii było przekazanie interesariuszom informacji na temat projektu, prewencja w zakresie zachowań kierowców polegających na przekraczaniu dozwolonej prędkości oraz niestosowaniu się do sygnalizacji świetlnej stanowiła cel pośredni) osiągnęła bardzo dobre wyniki.

Odsetek pojazdów niestosujących się do obowiązującego ograniczenia prędkości w badanych lokalizacjach w dobie pomiaru w miejscu instalacji fotoradaru



Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 858)*

Przepisy rozporządzenia uwzględniają postęp motoryzacji i dostosowują regulacje krajowe w zakresie mas, wymiarów i nacisków osi pojazdów do aktualnie obowiązujących przepisów w zakresie procedury homologacji typu pojazdu. Istotnym celem wprowadzanych zmian, jest zapewnienie właściwej kontroli pojazdów przez organy do tego uprawnione (Policja, ITD) oraz ograniczenie dopuszczania przez stacje kontroli pojazdów do ruchu drogowego pojazdów i zespołów pojazdów, których dopuszczalne wartości mas i nacisków osi nie są ujęte w obecnie obowiązujących przepisach. Przyczyni się to skutecznego eliminowania z ruchu drogowego pojazdów i zespołów pojazdów, których dopuszczalne wartości mas i nacisków osi przekroczą te określone w znowelizowanym rozporządzeniu. Ponadto rozporządzenie wprowadza szereg zmian, które mają bezpośrednie przełożenie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym np.

- wprowadzenie obowiązku spełnienia wymagań i warunków technicznych dla pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych;
 - wprowadzenie wymagań dla przegród montowanych w samochodach ciężarowych o podrodzaju VAN oraz elementów do mocowania ładunku,
 - wprowadzenie obowiązku wyposażania autobusów szkolnych w lusterka zwiększające pole widzenia kierowcy (przód i prawa strona autobusu),
 - wprowadzenie wymagań dla autobusu miejskiego w zakresie urządzeń technicznych ułatwiających dostęp pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się,
 - wprowadzenie obowiązku wyposażania motorowerów w światło hamowania „stop”,
 - wprowadzenie możliwości wyposażenia taksówek w zestaw naprawczy zamiast pełnowymiarowego koła zapasowego.
- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 lipca 2016 r. w sprawie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych blokady alkoholowej oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej (Dz. U. poz. 1072),*
 - *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 lipca 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. poz. 1073),*
 - *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 lipca 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. poz. 1074),*
 - *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 lipca 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. poz. 1075),*

Ustawa z 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw wprowadziła dla sprawców skazanych za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości możliwość ubiegania się o zmianę sposobu wykonywania kary tj. przywrócenie uprawnień po upływie połowy orzeczonego sądownie zakazu prowadzenia pojazdów lub też po 10

latach, kiedy ten zakaz był orzeczony dożywotnio, poprzez kierowanie pojazdem wyłącznie wyposażonym w blokadę alkoholową. Zgodnie z definicją ustawową blokada alkoholowa jest to urządzenie uniemożliwiające uruchomienie silnika pojazdu, w przypadku gdy zawartość alkoholu w wydychanym przez kierującego powietrzu wynosi co najmniej 0,1 mg alkoholu w 1 dm³. Minister Infrastruktury i Budownictwa wydał pakiet czterech rozporządzeń regulujących kwestie wymagań dla blokad alkoholowych oraz badań technicznych pojazdów wyposażonych w takie urządzenia (rozporządzenia weszły w życie w dniu 5 sierpnia 2016 r.). Określenie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych dla blokad alkoholowych oraz procedur związanych z badaniem pojazdów wyposażonych w takie blokady pozwoli na bezpieczne użytkowanie tego typu urządzeń i przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Ratownictwo i opieka powypadkowa

Państwowa Straż Pożarna oraz Ochotnicze Straże Pożarne

Państwowa Straż Pożarna jest partnerem XII edycji kampanii społecznej *Bezpieczny przejazd...* „Respektuj przepisy i żyj”. Działania te mają na celu poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Podejmowano również niżej wymienione przedsięwzięcia szkoleniowe, podczas których przeszkolono funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej oraz druhów Ochotniczych Straży Pożarnych:

Państwowa Straż Pożarna:

1. Kurs w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy dla strażaków Państwowej Straży Pożarnej (wraz z egzaminem) – 175 osób;
2. Egzamin potwierdzający posiadanie tytułu „ratownika” (recertyfikacja) – 11 049 osób;
3. Kształcenie w zawodzie „strażak” – 532 osoby;
4. Szkolenie specjalistyczne w zakresie ratownictwa chemicznego i ekologicznego – 170 osób;
5. Szkolenie z ratownictwa chemicznego i ekologicznego realizowanego przez KSRG w zakresie podstawowym – 222 osób;

Ochotnicze Straże Pożarne:

1. Kurs w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy dla strażaków Ochotniczych Straży Pożarnych (wraz z egzaminem) – 152 osoby;
2. Egzamin potwierdzający posiadanie tytułu ratownika (recertyfikacja) – 554 osób;
3. Szkolenie podstawowe strażaków ratowników Ochotniczych Straży Pożarnych – 11 399 osób;
4. Szkolenia kierowców konserwatorów sprzętu ratowniczego w Ochotniczych Strażach Pożarnych – 2 968 osób;
5. Szkolenie z zakresu ratownictwa technicznego dla strażaków ratowników Ochotniczych Straży Pożarnych – 10 056 osób.

Służba Zdrowia

W kierunku realizacji działań dotyczących opracowywania i wdrażania systemu pomocy

ofiaram wypadków drogowych obecnie w Polsce funkcjonuje 14 centrów urazowych dla dorosłych, w których leczeni są pacjenci urazowi, w tym także ofiary wypadków drogowych. Planowane jest powstanie kolejnych 3 centrów urazowych dla dorosłych. W celu diagnostyki i wielospecjalistycznego leczenia skutków ciężkich, mnogich lub wielonarządowych obrażeń ciała u dzieci, powstałych także w wyniku wypadków komunikacyjnych, przewiduje się stworzenie 12 centrów urazowych dla dzieci.

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe

Śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego zrealizowały łącznie 8719 misji. Spośród lotów HEMS (do wypadków i nagłych zachorowań) prawie 40 % stanowiły wezwania na pomoc osobom poszkodowanym w szeroko rozumianych zdarzeniach drogowych (wypadki komunikacyjne z udziałem pojazdów silnikowych, rowerów, potrącenia). Oznacza to, że każdego dnia załogi HEMS są wzywane do tego typu misji 7-8 razy.

W listopadzie 2016 roku uruchomiono cztery nowe bazy Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego na terenie kraju. Bazy te mogły rozpocząć swoje funkcjonowanie dzięki sfinansowaniu zakupu 4 najnowszych helikopterów ratowniczych ze środków pochodzących z POIiŚ w ramach działania 8.1 „Bezpieczeństw ruch drogowego”. Zlokalizowano je w: Ostrowie Wielkopolskim, Gorzowie Wielkopolskim, Sokołowie Podlaskim i Opolu. Cztery województwa zostały zasilone kolejnym zespołem ratownictwa medycznego. Przez nieco ponad miesiąc funkcjonowania załogi z nowych baz zrealizowały łącznie 99 misji. Utworzenie na terenie kraju czterech nowych baz spowodowało zwiększenie pokrycia kraju zasięgiem baz HEMS. To z kolei przekłada się na wzrost dostępności śmigłowców ratunkowych i skrócenie czasu dotarcia do pacjentów, w tym osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych, co ma ogromne znaczenie szczególnie dla skrócenia czasu udzielenia profesjonalnej pomocy medycznej osobom ciężko rannym w wypadkach drogowych. Większa liczba baz Lotniczego Pogotowia Ratunkowego zwiększa dyspozytorom medycznym możliwości co do wykorzystania lotniczych zespołów ratownictwa medycznego. Ponadto gęstsza siatka rozmieszczenia baz HEMS wpływa pozytywnie na obniżenie wskaźników śmiertelności około wypadkowej, a także wypełniania zasady tzw. złotej godziny.

Polski Związek Motorowy

Na koniec 2016 r. w Polskim Związku Motorowym działa ponad 1600 wolontariuszy Ratowników PZM. Część z nich odbyła przeszkolenie w zakresie Kwalifikowanej Pierwszej Pomocy zdobywając tytuł Ratownika.

W 2016 roku PZM przeszkolił ok. 100 osób. Podczas organizowanych imprez, happeningów, pokazów Ratownicy Drogowi uświadamiali potrzebę znajomości zasad udzielania pierwszej pomocy. Ratownicy Drogowi PZM uczestniczyli w różnego rodzaju imprezach masowych. Prowadzono całoroczną akcję pn. „Pierwsza pomoc to łatwe - nie bój się ratować życia innym”, konkursy bezpieczne wakacje.

W ramach tego typu imprez organizowane były atrakcyjne pokazy ratownicze lub stoiska, które stanowiły punkty informacji i instruktażu. W dniach 16-18 września 2016 r. odbyły się w Toruniu Mistrzostwa Polski Ratowników Drogowych. Ich organizatorem wykonawczym był Mundurowy Klub Motoryzacyjny Rzeczypospolitej Polskiej.

Działalność badawcza i publikacje

Instytut Transportu Samochodowego

Instytut Transportu Samochodowego w 2016 r. realizował następujące zadania w ujęciu zgodnym z zapisami NPBRD.

Filar: **Bezpieczny człowiek**

Priorytet: **Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego**

Kierunek: **Edukacja**

1. Publikacje:

- *The Armadillo Club as an element of road safety awareness raising campaign addressed to children, Dąbrowska- Loranc, M., Jankowska-Karpa, D., Wacowska-Ślęzak, J., Wnuk, A. Injury prevention, London: BMJ Publishing Group, ISSN 1353-8047, Vol. 22, Issue 6, p. A252*
 - *Nauczyciel wychowania komunikacyjnego wobec współczesnych wyzwań zawodowych i problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Aneta Wnuk, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2016*
2. Wystąpienia oraz udział w sesji plakatowej na XI Międzynarodowym Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT. Tematy prezentacji:
- *New Innovative Educational Method To Prevent Young Road Users Accidents (15-24 Years Old) – European Road Safety Tunes,*
3. Organizacja akcji „Twoje światła – Twoje bezpieczeństwo” – Celem akcji było przypomnienie kierującym jak ważne jest oświetlenie zewnętrzne pojazdu, w szczególności w okresie jesienno-zimowym. Części ze zdarzeń, zwłaszcza tych z udziałem pieszych, udałooby się uniknąć gdyby kierowcy mieli sprawne, prawidłowo wyregulowane światła, wcześniej dostrzegli pieszych na jezdni lub nie doprowadzali do oślepiania innych uczestników ruchu drogowego. W ramach akcji w wybranych Stacjach Kontroli Pojazdów nieodpłatnie sprawdzano ustawienie świateł w pojazdach.
4. Współorganizacja międzynarodowej konferencji poświęconej działaniom prewencyjnym wobec nietrzeźwych kierowców w ramach projektu SMART (*Sober Mobility Across Road Transport - Trzeźwa mobilność w transporcie drogowym*) – Podczas spotkania poruszane były zagadnienia związane z istniejącym dorobkiem prawnym i z dobrymi praktykami w tym zakresie – formy i egzekucja kar, blokady alkoholowe i inne środki służące ograniczeniu skali zjawiska na poziomie krajów członkowskich Unii Europejskiej. Konferencja została zorganizowana przez: Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) oraz Instytut Transportu Samochodowego.
5. Prowadzenie studiów podyplomowych „Psychologia Transportu i bezpieczeństwa Ruchu Drogowego” – Studia podyplomowe prowadzone we współpracy Instytutu Transportu Samochodowego i Wyższej Szkoły Finansów i Zarządzania w Warszawie mają na celu przygotowanie psychologów do wykonywania badań psychologicznych kierowców oraz nabycie umiejętności orzekania o predyspozycjach psychicznych niezbędnych do wykonywania określonych zadań osób prowadzących pojazdy. Ponadto dają wiedzę na temat możliwości włączania się psychologów w działania edukacyjne i reedukacyjne na rzecz poprawy BRD.
6. Badania i konsultacje psychologiczne – Psychologiczne badania kierujących pojazdami

pełnią istotną rolę w systemie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Badania te, poprzez swoją rolę selekcyjną, mają za zadanie eliminować z ruchu drogowego te osoby, których poziom sprawności i/lub cechy osobowości czy temperamentu wskazują, że nie będą bezpiecznymi kierowcami, a w przypadku instruktorów i egzaminatorów, że nie będą prawidłowo wykonywać czynności zawodowych. W przypadku badań kierowców z grup ryzyka (kierowanych na badania przez starostę), mają odpowiedzieć na pytanie o związek pomiędzy zachowaniem kierowcy (sprawnościami psychicznymi), a przyczynami wypadku drogowego, bądź podejmowaniem zachowań ryzykownych (np. naruszaniem przepisów ruchu drogowego). Badania pełnią również dużą rolę edukacyjną. Polega ona na dostarczeniu badanemu kierowcy określonej wiedzy na temat poziomu jego sprawności oraz indywidualnych mechanizmów funkcjonowania w ruchu drogowym.

7. Współpraca ze środowiskiem psychologów transportu i pełnomocnikami marszałków ds. psychologicznych badań kierowców – ITS dysponując wieloletnim doświadczeniem, wiedzą i specjalistami, angażuje się w sprawy psychologów transportu, udzielając wsparcia merytorycznego zarówno psychologom, jak i pełnomocnikom marszałków ds. psychologicznych badań kierowców.
8. Kampania informacyjna pod tytułem projektowym: *„Skłonności do zachowań agresywnych oraz ich związek z prowadzeniem pojazdu wśród kierowców flotowych”* przy współpracy z Skoda Auto Szkoła – Czynnikiem skłaniającym do realizacji inicjatywy było zjawisko występowania agresywnych zachowań w ruchu drogowym. Zdecydowano się odnieść do kierowców flotowych, ponieważ duża część pojazdów poruszających się po drogach naszego kraju to samochody służbowe. Kampania informacyjna w efektywny sposób unaoczniała problem oraz wskazała możliwe działania korygujące. Inicjatywa pod patronatem honorowym Ministra Infrastruktury i Budownictwa miała zasięg ogólnopolski – dotarcie szacowane jest na poziomie 9 827 088 osób.
9. Konferencja pt. *„Skłonności do zachowań agresywnych oraz ich związek z prowadzeniem pojazdu wśród kierowców flotowych”* – Konferencja zorganizowana została na potrzeby kampanii informacyjnej. Gościem honorowym wydarzenia był sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który omówił problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Podczas konferencji zostały zaprezentowane wyniki badań Instytutu Transportu Samochodowego w zakresie predyspozycji do występowania agresywnych zachowań oraz zaprezentowano możliwe działania zapobiegawcze.
10. Wskazywanie działań instruktorów nauki jazdy w zakresie prewencji wypadkowej przyszłych uczestników ruchu drogowego – Prelekcje podczas cyklicznych spotkań pod nazwą: *Dyskusja na Ratuszowej* organizowanych przez Fundację Zapobieganie Wypadkom Drogowym: Prelekcja pt.: *Jak szkolić świadomych i bezpiecznych uczestników ruchu drogowego?*; *„Co może egzaminator po 10 listopada 2016 r.?”* Prelekcja na temat znaczenia zmian dla egzaminowania i praktycznych skutków nowelizacji, w tym ich wpływ na stres egzaminacyjny i zachowania kandydatów na kierowców.
11. Prezentacje: *„Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako jednostka wspierająca zarządzanie bezpieczeństwem transportu drogowego”* oraz *„Polskie Obserwatorium BRD - rola w systemie zarządzania BRD oraz przykłady możliwości”* – prelekcje i referaty na konferencjach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.
12. Prezentacja symulatorów dachowania i zderzeń – prezentacje urządzeń, które mają

na celu zmianę świadomości w zakresie potrzeby zapinania pasów bezpieczeństwa w pojeździe przy wykorzystaniu specjalnej platformy i nadwozia wykonującego pełen obrót oraz rampy z zamocowanym fotelem symulującej zderzenie z prędkością poniżej 10 km/h. Poza komercyjnymi działaniami – wynajem wraz z obsługą symulatorów dla firm na zamówienia zewnętrzne, prowadzi się także działania *pro publico bono* celem uświadomienia kierowcom i uczestnikom ruchu drogowego zagrożeń wynikających z wypadków samochodowych, jazdy pod wpływem alkoholu, nadmiernej prędkości, itp.

13. Prezentacja symulatora wybuchu poduszki powietrznej – prezentacja wybuchu gazowej poduszki samochodowej tzw. airbag, która otwiera się z przeciętną prędkością ok. 320 km/h, co trwa 0,0025 sekundy. Uczestnicy prezentacji uświadamiają sobie konieczność zapięcia pasów bezpieczeństwa w celu prawidłowego i bezpiecznego wykorzystania ochronnego działania poduszki powietrznej. Symulator prezentowano m.in. podczas obchodów Dnia Dziecka w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.
14. Nadzór merytoryczny nad pracownikami psychologicznych badań kierowców, będących pod patronatem ITS.
15. Prowadzenie seminariów szkoleniowych dla psychologów transportu – Seminaria szkoleniowe dają psychologom wiedzę z różnych obszarów BRD, którą wykorzystują w ramach prowadzonej psychoedukacji kierowców w trakcie m.in. badań psychologicznych.
16. Działalność wydawnicza w zakresie publikacji zwartych oraz kwartalnika Transport Samochodowy. Propagowanie i dystrybucja ww. – Wydawanie monografii, podręczników i innych publikacji naukowych nt. m.in. bezpieczeństwa ruchu drogowego, psychologii transportu, zasad przewożenia towarów i ludzi, badań pojazdów, itp. Tematyka publikacji dotyczy większości priorytetów NPBRD.
17. Cykliczna publikacja kwartalnika *BRD* – czasopismo poświęcone jest w całości szeroko rozumianej problematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Priorytet: **Ochrona uczestników ruchu drogowego**

Kierunek: **Edukacja**

1. Publikacje:
 - *Niepełnosprawny kierowca w ruchu drogowym – kompleksowe wspieranie mobilności.* – Ucińska M., Stasiak-Cieślak B. *Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe* 12/2016,
 - *Program badań oznakowania eksperymentalnego w warunkach symulacyjnych – założenia i procedury badawcze.* – Kruszewski M., Ucińska M., Smoczyńska E., Grabowski A., Budziszewski P., *Zeszyty naukowe: Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport* (w trakcie publikacji),
2. *Wystąpienia oraz udział w sesji plakatowej na XI Międzynarodowym Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT.* Tematy prezentacji:
 - *Stan bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w Polsce,*
 - *Wpływ usług CFM na bezpieczeństwo ruchu drogowego,*
 - *Evaluation of Intelligent Transport Systems' impact on school transportation safety.*

Kierunek: **Badania i wymiana doświadczeń**

1. *Oznakowanie eksperymentalne dróg w aspekcie zachowań uczestników ruchu.* –

Konsorcjum projektu: Instytut Transportu Samochodowego, Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Instytut Optyki Stosowanej imienia prof. Maksymiliana Pluty, Centralny Instytut Ochrony Pracy - Państwowy Instytut Badawczy, Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie. Projekt NCBiR oraz GDDKiA - *Rozwój Innowacji Drogowych*. Celem projektu jest opracowanie zaleceń w zakresie stosowania oznakowania eksperymentalnego (OE). Przyjęte do sformułowania zaleceń kryterium to przede wszystkim wpływ tego oznakowania na zachowanie uczestników ruchu drogowego. Opracowane zostaną również zasady i metody oceny OE ze względu na: komunikatywność i projekt oznakowania (wymiary, piktogramy, kolorystyka). Opracowana metoda pozwoli na prowadzenie badań wpływu oznakowania na kierujących pojazdami w ruchu rzeczywistym (dla zrealizowanych projektów OE), ale także w środowisku wirtualnym zaawansowanego symulatora jazdy samochodem (dla projektów planowanych). Dla obu środowisk zostaną określone wskaźniki, które będą pozwalały na określenie wpływu OE na kierowców oraz na efektywność i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Do realizacji projektu zawiązano interdyscyplinarne konsorcjum zrzeszające specjalistów ds. psychologii, inżynierii ruchu, ergonomii i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. *Wpływ reklam na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego* – Konsorcjum: Instytut Transportu Samochodowego, Politechnika Gdańska, Politechnika Warszawska, Uniwersytet Warszawski. Projekt NCBiR oraz GDDKiA - *Rozwój Innowacji Drogowych*. Celem naukowym projektu jest opracowanie innowacyjnej i kompleksowej metodyki oceny treści reklam, sposobu ich prezentacji i cech nośników reklamowych montowanych w lokalizacjach widocznych z drogi. Ocena ta odnosi się do kategorii kryteriów technicznych, treściowych i lokalizacyjnych. W ramach zaplanowanych w projekcie prac przeprowadzone zostaną badania w warunkach rzeczywistych i symulacyjnych, które zweryfikują wpływ różnych form reklam na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Dodatkowo w ramach projektu powstanie szereg narzędzi, które pozwolą GDDKiA i innym interesariuszom na efektywne zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego.
3. *Wpływ stosowania usług Inteligentnych Systemów Transportowych na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego* – Konsorcjum: Instytut Transportu Samochodowego, Politechnika Gdańska, Politechnika Warszawska, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Wojskowa Akademia Techniczna. Projekt NCBiR oraz GDDKiA - *Rozwój Innowacji Drogowych*. Celem naukowym projektu jest opracowanie narzędzi, które umożliwią ocenę wpływu projektowanych rozwiązań Inteligentnych Systemów Transportowych (Inteligentnych Systemów Transportu) na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności w kontekście realizacji Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem.
Na podstawie opracowanej wzorcowej systematyki usług ITS oraz katalogu usług o największym znaczeniu dla bezpieczeństwa i efektywności ruchu, zostaną określone wskaźniki umożliwiające ocenę wpływu projektowanych rozwiązań ITS na bezpieczeństwo ruchu. Wpływ usług będzie określany przy użyciu wysokiej klasy symulatorów jazdy i oprogramowania symulacyjnego Visum/Saturn/Vissim z uwzględnieniem modeli bezpieczeństwa ruchu drogowego. W projekcie przewidziano opracowanie wielokryterialnych metod oceny wpływu usług ITS na bezpieczeństwo i efektywność ruchu (metody badawczej i uproszczonej metody operacyjnej) oraz wytycznych oceny zmian poziomu bezpieczeństwa ruchu w zależności od przyjętych rozwiązań usług ITS.
4. Opracowane będą ponadto zalecenia w zakresie kryteriów i procedur doboru rozwiązań technicznych dla systemów ITS.

5. Badania nt. „Wpływu zmęczenia na sprawność psychofizyczną kierowców” – Badania prowadzone w ramach pracy statutowej ITS nr 6502/1/CTT.
6. Publikacje:
 - *Znaczenie temperamentu w analizie zmęczenia i jego skutków na przykładzie kierowców taxi* - Ucińska M., Odachowska E., Gąsiorek K., *Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe* 12/2016,
 - *Szczególne wymagania psychologiczne dla kierowców pojazdów wojskowych.* – Ucińska M., Odachowska E., *Gospodarka Materialowa & Logistyka* nr 5/2016 s. 752-762,
 - *Psychologiczne badania kierowców – Nowe uwarunkowania w kontekście zmiany przepisów* – Ucińska M., Odachowska E., *Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe* 6/2016 s. 451-458,
 - *Wyniki pilotażowego badania wpływu obciążenia poznawczego zadaniem dodatkowym na kierowców, wykonywanego na symulatorze jazdy AS1200-6* –Kruszewski M., Niezgoda M., Kamiński T., Matysiak A., Nader M., Publikacja konferencyjna i wystąpienie w ramach konferencji *Transport XXI wieku 2016*,
 - *Agresywne zachowania osób starszych a bezpieczeństwo ruchu drogowego.* – Zbyszyński M., Świderski A., *Transport Samochodowy*, s. 67-79 , rok: 2016, ISSN 1731-2795.
7. Badania nt. „Skłonności do zachowań agresywnych oraz ich związek z prowadzeniem pojazdu wśród kierowców flotowych” – Badania prowadzone w ramach pracy statutowej ITS nr 6502/3/CTT.
8. *III Krakowskie Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* – kolejna konferencja organizowana w cyklu Konferencji Specjalistycznych. Patronat Honorowy nad konferencją objęło Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, a wśród patronów znalazł się również Instytut Transportu Samochodowego. Kwartalnik BRD (wydawany przez ITS) objął wydarzenie patronatem medialnym. Krakowskie Dni BRD składały się z dwóch wydarzeń: forum specjalistycznego na temat organizacji ruchu oraz forum specjalistycznego na temat barier. Sesja I forum specjalistycznego „*Stała i tymczasowa organizacja ruchu drogowego – Organizacja Ruchu 2016*” poświęcona była stanowi bezpieczeństwa ruchu drogowego. Instytut Transportu Samochodowego przedstawił prezentację pt. „*Polskie Obserwatorium BRD jako jednostkę wspierającą kompleksowe i spójne zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego*”. W ramach ogólnopolskiej konferencji specjalistycznej przygotowano szereg wystąpień eksperckich.
9. „*Bezpieczeństwo rowerzystów w statystykach*” – wystąpienie Instytutu Transportu Samochodowego – Polskiego Obserwatorium BRD na konferencji z cyklu *Okrągłych Stołów* organizowanych od wielu lat przez Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. W czasie spotkań poruszane są tematy ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa drogowego. Na konferencji podjęto dyskusję na temat nowych wyzwań w obszarze BRD - relacji pomiędzy rowerzystami, kierowcami pojazdów mechanicznych i pieszymi. Temat spotkania brzmiał „*Wzrost ruchu rowerowego - konsekwencje dla bezpieczeństwa na polskich drogach*”.
10. Udział w pracach grup międzynarodowych:
 - Komitetu Operacyjnego Bazy Danych o Wypadkach Drogowych IRTAD,
 - CARE – Europejska Baza Danych o Wypadkach Drogowych,

- ETSC – Europejska Rada ds. Bezpieczeństwa Transportu.
- 11. Udział w projekcie *European Road Safety Tunes / Europejskie Dźwięki Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* – międzynarodowy projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, przyznanych przez Dyрекję Generalną ds. Mobilności i Transportu. Celem *European Road Safety Tunes* jest poprawa bezpieczeństwa na drogach i ograniczenie liczby wypadków, rannych i zabitych wśród osób młodych w wieku 15-24 lata z wykorzystaniem elementów edukacji rówieśniczej i emocjonalnej.
- 12. Przygotowania do rozpoczęcia działalności Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR) przy Instytucie Transportu Samochodowego (praca statutowa na lata 2015-2017).
- 13. Badanie zachowań uczestników ruchu drogowego – przeprowadzenie w 3 województwach, w 11 punktach pomiarowych badań mających na celu zebranie danych o stosowaniu pasów bezpieczeństwa przez kierowców i pasażerów pojazdów, stosowaniu urządzeń zabezpieczających dzieci w pojazdach, stosowaniu telefonów komórkowych przez kierowców pojazdami. Badania przeprowadzono w okresie wrzesień – listopad 2016 roku w 3 województwach (lubelskie, mazowieckie i wielkopolskie) w 11 punktach pomiarowych. Ogółem zebrano dane dotyczące 9 698 pojazdów oraz 12 997 użytkowników pojazdów (w tym 11 584 dotyczące pojazdów osobowych i 11 584 ich użytkowników). Zastosowano metodę obserwacji z zewnątrz. W każdym województwie wykonano pomiary na drogach różnych kategorii (krajowych, wojewódzkich, powiatowych), w obszarach zabudowanych i poza obszarami zabudowanymi oraz w dużych miastach.
- 14. Na podstawie zebranych danych przygotowano raporty:
 - Stosowanie pasów bezpieczeństwa w Polsce w 2016 roku
 - Stosowanie urządzeń zabezpieczających dzieci w pojazdach w Polsce w 2016 roku
 - Korzystanie z telefonów komórkowych przez kierowców pojazdami w Polsce w 2016 roku

Filar: ***Bezpieczna prędkość***

Priorytet: ***Usprawnienie systemu zarządzania prędkością***

Kierunek: *Badania i wymiana doświadczeń*

1. *Badanie prędkości na terenie Mazowsza* – Od 1 stycznia 2016 roku, zgodnie ze zmianami w odpowiednich ustawach Straże Miejskie i Gminne utraciły prawo do kontroli prędkości. Zmiana ta spowodowała, że około 400 fotoradarów obsługiwanych przez władze samorządowe, czyli blisko połowa funkcjonujących na polskich drogach, przestała działać. Skuteczny nadzór nad przestrzeganiem prędkości stanowi istotny element systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR), którego jednym z zadań jest śledzenie zmian w bezpieczeństwie ruchu, podjęło się sprawdzenia na ile likwidacja tak znacznej liczby fotoradarów wpłynęła na zmianę zachowań kierowców. W tym celu przeprowadzono wyrwykowe badania prędkości w kilku miejscach gdzie przed 1 stycznia 2016 roku funkcjonowały fotoradary Straży Miejskich. Wyniki badań wskazują, że w ciągu doby dopuszczalną prędkość przekroczyło 166 314 (73 proc.) kierowców, w tym o więcej niż 10 km/h przekroczyło 103 645 (45%) kierowców.
2. Analiza stanu BRD pt.: „*Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w okresie: styczeń –*

sierpień 2016 roku. Analiza wstępna wpływu likwidacji fotoradarów straży miejskich i gminnych na zagrożenia na drogach” – W celu zbadania zmian w wypadkowości po znacznym zmniejszeniu liczby fotoradarów funkcjonujących na polskich drogach przeprowadzono na zlecenie SKR analizę danych z 8 miesięcy 2016 roku i analogicznych miesięcy 2015 roku. Z uzyskanych danych jednoznacznie wynika, że w 43 miejscowościach, w których przed 1 stycznia 2016 roku funkcjonowały fotoradary straży miejskich i gminnych zagrożenie wzrosło znacznie więcej niż we wszystkich obszarach zabudowanych i ogółem na wszystkich drogach.

Filar: **Bezpieczny pojazd**

Priorytet: **Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów**

Kierunek: *Inżynieria i technologia*

1. Ogólnopolska Konferencja Szkoleniowa *”Badania techniczne pojazdów w świetle obowiązujących przepisów 2016”* – Organizacja konferencji szkoleniowej w dniach 24-26 października 2016 r. w Chorzowie dla pracowników wydziałów komunikacji oraz uprawnionych diagnostów w zakresie problematyki badań technicznych pojazdów w kontekście bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
2. Przeprowadzenie dwóch konferencji regionalnych, których tematyka dotyczyła badań technicznych pojazdów – tematyka konferencji:
 - przewidywane zmiany w organizacji systemu badań technicznych pojazdów w RP związane z implementacją do polskiego porządku prawnego Dyrektywy 2014/45,
 - zmiany systemowe związane z wdrażaniem systemu CEPIK2.0,
 - zmiany w ustawie - Prawo o ruchu drogowym,
 - zmiany w rozporządzeniach do ustawy - Prawo o ruchu drogowym,
 - organizacja SKP pod patronatem ITS,
 - system informatyczny Patronat do obsługi klientów SKP,
 - wybrane elementy badań technicznych pojazdów i wyposażenia kontrolno-pomiarowego SKP,
 - katalog marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - homologacja pojazdów i dopuszczenia jednostkowe do ruchu.
3. Studia podyplomowe *„Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego i Rzeczoznawstwo Samochodowe”* – Studia prowadzone we współpracy Politechniki Warszawskiej, Wojskowej Akademii Technicznej, Stowarzyszenia Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego i Instytutu Transportu Samochodowego, mają na celu zapoznać słuchaczy z problematyką zasad opisu wypadku drogowego i analizy jego dokumentacji, podstaw diagnostyki układów bezpieczeństwa jazdy pojazdów, zasad wyceny napraw samochodów, podstaw opiniowania i wykonywania ekspertyz w zakresie techniki samochodowej.

Kierunek: *Badania i wymiana doświadczeń*

1. *Metody badań kontroli stanu technicznego pojazdów* – Analiza metod badań kontroli stanu technicznego pojazdów w innych krajach europejskich i wymagań dla urządzeń,

stosowanych w SKP do kontroli pojazdów oraz w przepisach unijnych.

2. *Analiza i ocena włoskiego systemu nadzoru urzędowych badań technicznych pojazdów* – Szkolenie wyjazdowe organizowane dla przedstawicieli stacji kontroli pojazdów objętych patronatem ITS mające na celu poszerzenie wiedzy dotyczące systemów badań technicznych wykorzystywanych w krajach UE.
3. *Safer Wheels. Study on accident causation for traffic accidents involving powered two-wheelers and bicycles in the European Union (2015-2018)* – celem projektu DG MOVE jest szczegółowe badanie przyczyn pojedynczych wypadków drogowych z udziałem motocykli, motorowerów i rowerów, a następnie stworzenie bazy danych, która w przyszłości wykorzystywana będzie przy podejmowaniu decyzji dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno na poziomie unijnym, jak i krajowym.

Kierunek: Legislacja

1. *Projekt zmian do ustawy - Prawo o ruchu drogowym + 6 aktów wykonawczych* – Wprowadzenie Katalogu ITS jako weryfikujące narzędzie poprawiające jakość danych zawartych w dowodzie rejestracyjnym, w tym odnoszących się do mas pojazdów, liczby miejsc oraz nacisków.

Filar: **Ratownictwo i opieka powypadkowa**

Kierunek: *Edukacja*

1. Pomoc ofiarom wypadków drogowych w ramach indywidualnych spotkań terapeutycznych – Doświadczenie zagrożenia zdrowia lub życia własnego zagrożenie lub utrata bliskiej osoby w wypadku drogowym, to jedno z najczęstszych doświadczeń traumatycznych. W ITS oferowana jest pomoc interwencyjna dla osób potrzebujących, zapobiegająca rozwojowi zaburzeń powypadkowych i zawiera elementy terapii PTSD (zespołu stresu pourazowego).
2. Współorganizacja i udział w obchodach Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w Zabawie k/Tarnowa – organizatorami uroczystości byli: stowarzyszenie Przejście, stowarzyszenie Centrum Inicjatyw na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Instytut Transportu Samochodowego. Centralnym punktem uroczystości było podpisanie „*Deklaracji dotyczącej współpracy w zakresie pomocy ofiarom wypadków drogowych oraz wspierania działań edukacji społecznej w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce*”. Sygnatariuszami Deklaracji byli: Minister Infrastruktury i Budownictwa, Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, przedstawiciele Policji, Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Krakowie, a także organizacje pozarządowe, zaangażowane w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju: Stowarzyszenia Pomocy Ofiarom Wypadków Drogowych „Przejście” i Centrum Inicjatyw na rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Celem Deklaracji jest:
 - chęć kontynuacji i zacieśniania współpracy pomiędzy instytucjami publicznymi a organizacjami pozarządowymi na rzecz poprawy losów ofiar wypadków drogowych w Polsce, w tym wspierania działalności terapeutycznej rodzin,
 - zaangażowanie w organizację ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych,
 - wspieranie profesjonalnej dobrotycznej działalności edukacyjnej w Polsce na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Filar: **System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego**

Obszar interwencji: **Działania systemowe wynikające bezpośrednio z funkcji zarządzania instytucjonalnego**

Kierunek działań systemowych: *Rozwój i wdrożenie jednolitego systemu monitorowania (m.in. poprzez usprawnienie systemu zbierania danych oraz rozszerzenie zakresu i integrację baz danych)*

1. Polskie Obserwatorium BRD –

celem realizacji projektu jest zapewnienie funkcjonowania Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Obserwatorium składa się z dwóch części: hurtowni danych i strony internetowej www.obserwatoriumbrd.pl. Polskie Obserwatorium BRD powstało w 2014 roku. Jest to nowoczesna interaktywna baza danych i wiedzy pozwalająca na prowadzenie analiz bezpieczeństwa oraz opracowanie skutecznych programów działań. Obserwatorium jest jednostką obsługiwaną przez ITS, wspierającą władze lokalne i centralne w procesie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

W Obserwatorium są zgromadzone dane o wypadkach drogowych oraz dane uzupełniające o ludności, pojazdach, kierowcach i drogach pozwalające na prowadzenie zaawansowanych analiz zagrożeń oraz skuteczności podejmowanych działań zaradczych. W Obserwatorium dostępna jest również mapa drogowa Polski, na której zlokalizowane są wypadki drogowe. O każdym wypadku zgromadzonych jest ponad 50 informacji. Dane te są dostępne w hurtowni. Na stronie internetowej prezentowana jest mapa interaktywna pokazująca lokalizację wypadków oraz podstawowe dane o każdym z nich. W hurtowni gromadzone są również dane o działaniach na rzecz bezpieczeństwa prowadzone na różnych szczeblach administracji rządowej i samorządowej oraz przez instytucje pozarządowe (NGO).

Na stronie internetowej prezentowane są dane statystyczne o bezpieczeństwie ruchu, analizy, podstawowa wiedza o bezpieczeństwie ruchu drogowego.

W ramach Obserwatorium prowadzona jest współpraca międzynarodowa. ITS jako jednostka wyznaczona przez ministerstwo właściwe do spraw transportu reprezentuje Polskę w międzynarodowej bazie IRTAD oraz europejskiej bazie CARE. W ramach POBR dostarczane są dane roczne o wypadkach w Polsce (w formatach i zakresie odpowiednim do każdej z baz). Pracownicy POBR uczestniczą w pracach grup eksperckich IRTAD i CARE.

2. Udział przedstawicieli ITS w konferencji „Bezpieczny transport w Polsce” współorganizowanej przez Najwyższą Izbę Kontroli, Inicjatywę Sekretarza Generalnego ONZ Global Compact w Polsce oraz Bank Światowy. Celem konferencji było zaprezentowanie informacji o wynikach kontroli NIK pt.: „Funkcjonowanie systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego” (a także wcześniejszych kontroli dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego).

3. Publikacje:

– *Polish Road Safety Observatory as a tool for effective road safety management and policy development*, Dąbrowska-Loranc, M., Jankowska-Karpa, D., Wacowska-Ślęzak, J., Wnuk, A. Injury prevention, London: BMJ Publishing Group, ISSN 1353-8047, Vol. 22, Issue 6, p. A183.

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

Instytut Badawczy Dróg i Mostów w 2016 r. realizował następujące przedsięwzięcia:

1. Projekty badawcze

- 1) UDRIVE (eUropean naturalistic Driving and Riding for Infrastruktura & Vehicle safety and Environment), dotyczący badania stylu jazdy kierowców w warunkach rzeczywistych.
- 2) SaInS – Safe Infrastructure System: Application of the Safe System Approach to the future transport infrastructure, focused on multimodal nodes (poprawa BRD na węzłach multimodalnych); call H2020-MG-3.4-2016, coordinator SWOV, złożony wniosek na II etap konkursu HORIZON 2020.
- 3) SPIK – *Inteligentne skrzyżowanie przyjazne kierowcom*.
- 4) *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych w 2015 roku*; opracowanie / raport IBDIM – na zlecenie KRBRD.
- 5) RID-3B: *Wpływ czasu i warunków eksploatacyjnych na trwałość i funkcjonalność elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego*.
- 6) RID-4D: *Wpływ stosowania usług inteligentnych systemów transportowych na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego*.
- 7) RID-4F: *Oznakowanie eksperymentalne dróg w aspekcie zachowań uczestników ruchu*.

2. Badania terenowe i laboratoryjne

- 1) Analiza skuteczności oraz efektywności wdrażania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym realizowanego w ramach projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”.
- 2) Analiza natężenia ruchu drogowego w ramach realizacji prac badawczo-rozwojowych w ramach Programu poprawy BRD na odcinku drogi wojewódzkiej nr 507 pomiędzy miejscowościami Orneta-Dobre Miasto.
- 3) Badania i analiza oznakowania pionowego i poziomego na odcinkach jezdni zbiorczo rozprowadzających położonych w sąsiedztwie drogi S8 pomiędzy węzłami Powązkowska – Modlińska, w kontekście poboru opłat.
- 4) Badania terenowe oznakowania poziomego autostrady A-1 na odcinku od węzła Rusocin do węzła Nowe Marzy (km 00+000 do km 151+900) w zakresie współczynnika luminancji w świetle rozproszonym Q_D (widzialność w dzień) oraz współczynnika odbłasku R_L (widzialność w nocy) wraz z analizą wyników.
- 5) Analiza skuteczności oraz efektywności wdrażania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym realizowanego w ramach projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”.
- 6) Analiza natężenia ruchu drogowego w ramach realizacji prac badawczo-rozwojowych w ramach Programu poprawy BRD na odcinku drogi wojewódzkiej nr 507 pomiędzy miejscowościami Orneta-Dobre Miasto.

3. Konferencje i prezentacje

- 1) *Unprotected Road User Crashes: Europe we have a problem!*”, Transport Research Arena 2016, Warszawa.
- 2) *A Set of Tools for Making Urban Transport more Sustainable*, Transport Research Arena 2016, Warszawa.

- 3) *Rozwój ekologicznego i zrównoważonego transportu*, Ogólnopolski Kongres „Smart City: założenia i perspektywy, Warszawa, 2016.
 - 4) *Smart mobility for urban sustainability*, prezentacja na 12th International Symposium on Urban Planning and Environment, Lisbona 2016.
 - 5) *Zrównoważony transport publiczny*, seminarium Inteligentny transport. Silna gospodarka, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa, 22.09.16
 - 6) *Badania trwałości i funkcjonalności środków organizacji ruchu drogowego*; prezentacja na XI Międzynarodowym Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2016, Gdańsk.
 - 7) *Niestandardowe oznakowanie dróg jako środek poprawy brd*, prezentacja na XI Międzynarodowym Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2016, Gdańsk.
 - 8) *Wybrane zagadnienia odnośnie propozycji zmiany warunków technicznych dotyczących znaków drogowych*; Krakowskie dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2016 r., Kraków, Konferencja specjalistyczna: nauka – przemysł – biznes.
4. *Publikacje*
- 1) *A set of tools for making urban transport more sustainable*, Elsevier -Transportation Research Procedia, Vol. 14, ISSN 2352-1465, p. 876-885; 2016
 - 2) *Single Unprotected Road User Crashes: Europe we have a problem*, Transportation Research Procedia, Vol. 14, ISSN 2352-1465, p. 2297-2305; 2016
 - 3) *Autonomic Road Transport Support Systems*, ISBN 978-3- 319-25806-5 Springer International Publishing, Switzerland 2016
 - 4) *Priorytety badawcze i innowacyjność w dziedzinie transportu*; Transport Miejski i Regionalny, Nr 10/2016
 - 5) *Elektryczny transport indywidualny*, Transport Miejski i Regionalny, Nr 10/2016
 - 6) *Zarys nowego paradygmatu zarządzania transportem w miastach*, Transport Miejski i Regionalny, Nr 11/2016
 - 7) *Automatyzacja transportu w miastach*, Transport Miejski i Regionalny, Nr 11/2016
 - 8) *Photonics approach to traffic signs*, Proc. Of SPIE Vol. 10142, 1014214-1, 2016

Przemysłowy Instytut Motoryzacji

Działalność PIMOT w 2016 roku, na rzecz BRD to m.in.:

1. Prace naukowo-badawcze i rozwojowe w zakresie motoryzacji (i transportu) w tym realizowane w ramach projektów badawczych krajowych i europejskich, działalności statutowej oraz finansowanych ze środków własnych PIMOT.
2. Prace inwestycyjne związane z budową Centrum Bezpieczeństwa Transportu i Diagnostyki Pojazdów w PIMOT.
3. Działania opiniodawcze w zakresie:
 - konstrukcji i funkcjonalności wyrobów motoryzacyjnych,

- orzecznictwa wypadkowego i technicznego na potrzeby sądów, prokuratur i urzędów centralnych
- orzecznictwa o braku przeciwwskazań do prowadzenia pojazdów przez osoby niepełnosprawne, wspomagającego lekarzy uprawnionych do badań kierowców,
- możliwości dostosowania pojazdów dla kierowców i pasażerów z niepełnosprawnością na potrzeby sądów, urzędów i organizacji pozarządowych;
- 4. Czynny udział w kampaniach społecznych i akcjach promocyjnych m.in. na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
- 5. Prowadzenie nauki jazdy dla osób z dysfunkcjami ruchowymi i słuchu.
- 6. Publikacje oraz udział pracowników PIMOT w konferencjach o tematyce związanej z BRD.

Ad. 1.

W 2016 roku realizowane były m. in. następujące projekty badawcze:

- INNOTECH-K2/IN2/59/182901/NCBR/12. Fotelik samochodowy zwiększający bezpieczeństwo dziecka przewożonego w pojeździe, w czasie zderzenia bocznego;
- PBS1/B6/14/2012. Zastosowanie nakładek energochłonnych na prowadnice barier drogowych na łukach dróg;
- INNOTECH-K2/IN2/80/182075/NCBR/13. System zmniejszający obciążenia dynamiczne działające na ciało dziecka przewożonego w pojeździe w czasie wypadku drogowego;
- Horyzont2020 GV-5-2014 (RIA). Electric Two-Wheelers and New Ultra-Light Vehicle Concepts. WEEVIL: Ultralight and Ultrasafe Efficient Electric Vehicle. GRANT AGREEMENT No.: 653926.
- Projekt realizowany na rzecz Obronności i Bezpieczeństwa Państwa, organizowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w Warszawie, pt. „Utworzenie klasyfikacji pojazdów w zależności od przeznaczenia oraz standaryzacja konsoli centralnej pojazdów w zakresie rozmieszczenia i montażu systemów teleinformatycznych oraz urządzeń sterowania sygnałami specjalnego przeznaczenia”, Nr. Umowy: DOB-BIO7/04/02/2015

Ad. 2.

W zakresie działań inwestycyjnych, w obrębie Centrum Bezpieczeństwa Transportu i Diagnostyki Pojazdów PIMOT, oddano do użytku okręgową stację kontroli pojazdów oraz stanowisko do badań dynamicznych pojazdów (crash-testów). W ramach w/w inwestycji powstało, unikatowe w tej części Europy, stanowisko do badań bezpieczeństwa biernego kompletnych pojazdów oraz ich wyposażenia.

Ad. 3.

Prace opiniotwórcze wykonywane były w Centrum Rzeczoznawstwa Samochodowego i Szkoleń PIMOT i stanowiły je:

- opinie: na potrzeby sądów, prokuratur i urzędów celnych z zakresu analizy zdarzeń drogowych oraz techniczne dotyczące motoryzacji; Centrum Rzeczoznawstwa Samochodowego i Szkoleń wykonało w 2015 r. kilkanaście opinii z zakresu BRD,
- analizy przeprowadzonych w PIMOT crash-testów samochodów osobowych m.in.

na potrzeby szkoleń Rzecznawców samochodowych.

Centrum rzeczoznawstwa ponadto było współorganizatorem:

- Seminarium – Technika samochodowa i obsługa zdarzeń drogowych, w Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, w dniach 15–16 listopada 2016 roku;
- Konferencja „Nowe zasady działania stacji kontroli pojazdów”, w ramach Warszaw Moto Show 2016 – Nadarzyn, w dniu 18 listopada 2016 roku. Temat: „Zasady działania stacji kontroli pojazdów po wdrożeniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Europy nr 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep”;
- Seminarium dla diagnostów samochodowych: „Zmiany w systemie działalności SKP. Specyfika kontroli pojazdów z alternatywnym napędem”, w ramach VIII Ogólnopolskiego Festiwalu Ekoenergetyki w Opolu w siedzibie Politechniki Opolskiej, w dniu 08.12.2016r.

W PIMOT przeprowadzono szereg szkoleń dla diagnostów oraz pracowników starostw w zakresie zmian konstrukcyjnych pojazdów i zgodności wprowadzonych zmian konstrukcyjnych w pojeździe z wymaganiami bezpieczeństwa określonymi w Regulaminach EKG ONZ.

Ad. 4.

Udział w kampaniach społecznych i akcjach promocyjnych m.in. na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym:

1. Wsparcie X konferencji „Problemy bezpieczeństwa w pojazdach samochodowych” – po konferencji najlepsze artykuły były publikowane w czasopiśmie naukowym „The Archives of Automotive Engineering – Archiwum Motoryzacji” (22-24.02.2016, Kielce).
2. Udział w konferencji Transport Research Arena 2016 (18-21.04.2016, Warszawa). Prezentacja problemów bezpieczeństwa lekkich pojazdów elektrycznych.
3. Partner wydarzenia „Innowacje w konstrukcji samochodów a ochrona środowiska” (23.05.2016, Słupsk).
4. Udział w Międzynarodowych Targach Innowacji Gospodarczych i Naukowych INTARG 2016 (14-15.06.2016, Katowice).
5. Udział w Międzynarodowych Targach Innowacji Technicznych, Patentów i Wynalazków INVENT ARENA 2016 (16-17.06.2016, Werk Třinec Arenie).
6. Udział w manewrach polskich sił zbrojnych Anakonda 2016 (7-17.06.2016, Drawsko Pomorskie).
7. Udział w konferencji organizowanej w Ministerstwie Rozwoju „Motoryzacja – Przemysł – Nauka” (23.06.2016, Warszawa).
8. Udział w XII Forum Wymiany Doświadczeń Branży Motoryzacyjnej (6-7.10.2016, Jelenia Góra).
9. Współorganizacja VI Warszawskich Dni Techniki (20.10.2016, Warszawa).

Ad. 5.

Komórka szkolenia kierowców przeprowadziła 2016 r. m.in kursy nauki jazdy dla dysfunkcjami ruchu i słuchu. Szkolenia odbywały się zarówno w ruchu miejskim (podstawowe) jak i na symulatorze przystosowanym do potrzeb tej grupy kierowców (uzupełniające).

Ad. 6.

Działania placówek naukowo-badawczych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmują publikacje tematyczne w wydawnictwach naukowych, popularno-naukowych, popularnych, w prasie i innych mediach oraz na konferencjach naukowych, branżowych i tematycznych. W 2015r. pracownicy PIMOT opublikowali w zakresie BRD m.in. następujące materiały:

1. KARDAS-CINAL E., LOZIA Z., WIĘCKOWSKI D.: Porównanie poziomu symulowanych drgań oddziałujących na dziecko przewożone samochodem lub pojazdem szynowym, Organizacyjne i techniczne zagadnienia środków i infrastruktury transportu, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, Zeszyt 112/2016.
2. GIDLEWSKI M., JEMIOŁ L., ŻARDECKI D.: Badania symulacyjne dynamiki procesu nagłego omijania przeszkody przez samochód, Archiwum Motoryzacji, 72(2) 2016.
3. STRYJEK K., MOTRYCZ G., ŚWIECZKO-ŻUREK B., WRÓBEL T.: Badania dynamiki jazdy kierowcy w warunkach nocnych, Archiwum Motoryzacji, 73(3) 2016.
4. DĄBROWSKI F., GIDLEWSKI M.: Wykorzystanie śladów wypadku drogowego do wyznaczania prędkości samochodów przed zderzeniem – wyniki badań eksperymentalnych i symulacyjnych, Archiwum Motoryzacji, 74(4) 2016.
1. JURECKI R., JAŚKIEWICZ M., WIĘCKOWSKI D.: Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego w Polsce, Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 11/2016.
2. DĄBROWSKI F., GIDLEWSKI M.: Wpływ usytuowania pojazdów w chwili zderzenia czołowo-bocznego na ich ruch pozderzeniowy, Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 12/2016.
3. JEMIOŁ L., GIDLEWSKI M.: Badanie własności jezdnych nieobciążonego samochodu ciężarowego średniej ładowności, Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 12/2016.
4. JOSZKO K., WOLAŃSKI W., BURKACKI M., SUCHOŃ S., ZIELONKA K., MUSZYŃSKI A., GZIK M: Biomechanical Analysis of Injuries of Rally Driver with Head Supporting, Acta of Bioengineering and Biomechanics, 18(4), 2016.
5. PROCHOWSKI L., DĘBOWSKI A., ŻUCHOWSKI A., ZIELONKA K.: Evaluation of the influence of velocity on dynamic passenger loads during a frontal minibus impact against an obstacle, Scientific Conference on Automotive Vehicles and Combustion Engines, 148, KONMOT 2016.
6. WIĘCKOWSKI D., PUSTY T., JĘDRYS P.: Influence of the vertical load exerted by the trailer on the coupling device on towing vehicle's steerability and stability, Scientific Conference on Automotive Vehicles and Combustion Engines, 148, KONMOT 2016.
7. PIJANOWSKI B., ŁUKJANOW S., BERLIŃSKI R.: Test and assessment method of Automotive Safety Systems (SSB) particularly to monitor traffic incidents, Scientific

Conference on Automotive Vehicles and Combustion Engines, 148, KONMOT 2016.

8. GIDLEWSKI M., PROCHOWSKI L.: Analysis of motion of the body of a motor car hit on its side by another passenger car,), Scientific Conference on Automotive Vehicles and Combustion Engines, 148, KONMOT 2016.
9. GIDLEWSKI M., PROCHOWSKI L.: Utilization of experimental test results for determining the position and state of post-impact motion of a motor vehicle struck on its side at a road intersection, 20th International Scientific Conference TRANSPORT MEANS 2016 (Litwa).
10. DĄBROWSKI F., GIDLEWSKI M. Weryfikacja eksperymentalna metod wyznaczania prędkości samochodów przed zderzeniem na podstawie śladów wypadku drogowego, Automotive Safety 2016 – Problemy bezpieczeństwa w pojazdach samochodowych.
11. JAŚKIEWICZ M., SOBOLEWSKI T.: Bezpieczeństwo pasażerów pojazdu uderzonego w bok od strony przeciwnej w kontekście zapięcia/niezapięcia pasów bezpieczeństwa, Automotive Safety 2016 – Problemy bezpieczeństwa w pojazdach samochodowych.
12. PROCHOWSKI L., PUSTY T.: Bilans energii procesu uderzenia motocykla w bok samochodu, Automotive Safety 2016 – Problemy bezpieczeństwa w pojazdach samochodowych.
13. PROCHOWSKI L., PUSTY T., ZIELONKA K.: Major components of the energy balance in the process of a motorcycle impact against a motorcar side, EVU (Europejskie Stowarzyszenie Badania i Analizy Wypadków Drogowych), Bratysława 2016.

Przemysłowy Instytut Motoryzacji wydaje również kwartalnik naukowy zat.: „Archiwum Motoryzacji - The Archives of Automotive Engineering”. W roku 2016 duża część artykułów tego wydawnictwa była poświęcona tematyce BRD.

Wykonanie Programu Realizacyjnego na lata 2015 – 2016

Jak wskazano w NPBRD „proces poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga zastosowania się do trzech, następujących po sobie i powiązanych ze sobą elementów: funkcji zarządzania instytucjonalnego, konkretnych działań (interwencji), rezultatów.” Na lata 2016-2017 przewidziane zostały działania dotyczące w sposób istotny dwóch z pośród nich, mianowicie reforma systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego (zarządzanie instytucjonalne) oraz proces ewaluacji polityki w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanej w Polsce w latach 2011-2015 (2016) (rezultaty).

Wspomniana wyżej reforma systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego ma na celu zwiększenie efektywności działań realizowanych przez KRBRD. W ramach planowanej reformy w 2016 r. przepracowano akt prawny mający na celu zniesienie Pełnomocnika Rządu do spraw regulacji i harmonizacji obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego, który został powołany rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 lutego 2015 r. w sprawie ustanowienia Pełnomocnika Rządu do spraw regulacji i harmonizacji obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego (Dz. U. poz. 649).

Dodatkowo wnioski z ankiet ewaluacyjnych rozesłanych do członków KRBRD, WRBRD oraz ekspertów na przełomie roku 2015/ 2016 stanowią podstawę do przeprowadzenia w 2017 roku procesu ewaluacji polityki w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanej w Polsce w latach 2011-2015(2016). Analizie poddawane zostanie możliwie wiele aspektów realizacji krajowej polityki w obszarze BRD, w tym kwestie instytucjonalne organów/podmiotów tworzących system BRD. Wyniki, wnioski i rekomendacje z przedmiotowego badania ewaluacyjnego pozwolą na zobrazowanie efektywności zastosowanych rozwiązań, oraz ewentualna korektę NPBRD 2013-2020.

Mając na uwadze planowane działania oraz stopień wykonania dotychczasowych programów realizacyjnych, których realizacja służy wykonaniu strategicznych priorytetów, zdefiniowanych w Narodowym Programie BRD 2020, uznano za istotne przyłożenie wszelkich starań w celu przyspieszenia wykonania niezrealizowanych w Programie Realizacyjnym 2015-2016 zadań, i przyjęto je jako zadania stanowiące podstawę planu działań na rok bieżący. Takie podejście do ostatniego z trzech wspomnianych na wstępie elementów – konkretnych działań – przyczyni się do tego, aby wszystkie planowane do podjęcia działania w sposób kohezyjny wpłynęły na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Należy wskazać, że kierunki działań przewidzianych do realizacji w 2016 r. przedstawione zostały w dokumencie „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 r.” jako Rekomendacje na przyszłość. Priorytety tam wskazane oparto o wyniki ww. ankiet ewaluacyjnych, dotychczasowe doświadczenia Sekretariatu KRBRD i wnioski z raportów szeregu instytucji opisujących w Polsce stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w ostatnich latach (m.in. Bank Światowy czy Najwyższa Izba Kontroli).

Wszystkie wymienione kroki mają na celu poprawę efektywności działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w konsekwencji osiągnięcie celów postawionych w NPBRD.

Stan wdrożenia Programu Realizacyjnego na lata 2015-2016

Lider	Liczba zadań	Zadanie zrealizowane	Zadania niezrealizowane	udział zadań zrealizowanych	Zadania zrealizowane częściowo ¹⁵
SKRBRD	14	9	0	64%	5
GDDKiA	7	3	0	43%	4
GITD	3*	3	0	100%	0
KGP	2	1	0	50%	1
MS	2	0	2	0%	0
MSW	2	1	1	50%	0
MIiB	2	1	1	50%	0
MZ	2	0	0	0%	2
SUMA	34*	18	4	53%	12

*Zadanie P.1, dla którego liderem jest SKRBRD, ze względu na brak możliwości wpływu lidera na część b zadania rozdzielono w tabeli na część a – za którą w pełni odpowiedzialny był SKRBRD oraz cz. b – za którą w pełni odpowiedzialny był GITD

¹⁵ Mając na uwadze planowany w 2017 r. proces ewaluacji polityki w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanej w Polsce w latach 2011-2015(2016), jako zadania zrealizowane częściowo przyjęto również zadania dla których rozpoczęto proces realizacji lub realizacja zadania jest w toku.

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Stan 31.12.2015	Stan 31.12.2016	Status i uwagi
BEZPIECZNY CZŁOWIEK							
C.1	Rozwój systemu monitorowania zmian wybranych zachowań uczestników ruchu a) kontynuacja badań prowadzonych w latach 2013-2014 w zakresie: prędkości, stosowania pasów bezpieczeństwa, kasków ochronnych, fotelików dla dzieci, używania tel. komórkowych; b) opracowanie metodologii systematycznych badań zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wraz z przeprowadzeniem badań pilotażowych (2015), a następnie wdrożenie badań w skali ogólnopolskiej (2016)	SKRBRD	a) Raport (składający się z poszczególnych części tematycznych) b) Koncepcja (2015), raport (2016)	a) 1 b) 0	a) 1 b) 1	a) 0 b) 0	ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO Cele na 2015 r. zrealizowano. Badania nie były kontynuowane w 2016 roku.
C.2	Intensyfikacja nadzoru policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych	KGP	a) Liczba policjantów zaangażowanych w działania „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” b) Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)*	a) 33 387 b) 3 480	a) 69 926 b) 3 846	a) 54 429 b) 3 885	ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO Wskaźnik liczby policjantów zaangażowanych w działania „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” jest mniejszy niż w roku ubiegłym z uwagi na rezygnację z zaplanowanych na lipiec działań wzmożonych, co wiązało się z realizacją dwóch strategicznych w skali kraju przedsięwzięć tj. Szczytu NATO w Warszawie oraz Światowych Dni Młodzieży w Krakowie. W tym czasie działania Policji musiały być skoncentrowane na właściwym zabezpieczeniu obydwu wydarzeń. Jednak, podobnie jak w roku ubiegłym realizacja zadania prowadzona była w ramach ogólnopolskich działań pt. „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” realizowanych w oparciu o <i>Plan działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2016 roku</i> na terenie całego kraju. Głównym założeniem działań była poprawa bezpieczeństwa pieszych w wytypowanych obszarach o wysokim poziomie zagrożenia oraz egzekwowanie od uczestników ruchu przepisów dotyczących relacji kierujący – pieszy.

C.3	Kampania dot. problematyki prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu	SKRBRD	Liczba osób, do których dotarła kampania	n/d	20 mln	n/d	ZREALIZOWANE Kampania obejmowała emisję spotu reklamowego w ogólnopolskich stacjach telewizyjnych i radiowych promując pozytywne wzorce postaw/zachowań osób, którzy mogą być świadkami próby jazdy po spożyciu alkoholu. Kampania prowadzona była w dniach od 15 października - 6 grudnia 2015 r. zostały również wykonane dodatkowe działania promujące kwestie bezpieczeństwa na polskich drogach wśród wszystkich użytkowników dróg tj. przeprowadzono emisję spotu reklamowego w największych kinach w wybranych miastach w Polsce oraz przeprowadzono reklamę wizualną na nośnikach zewnętrznych.
C.4	Kampania dot. problematyki stosowania biernych urządzeń zabezpieczających w samochodach	SKRBRD	Liczba osób, do których dotarła kampania	n/d	24,7 mln	n/d	ZREALIZOWANE Kampania obejmowała emisję spotu reklamowego w ogólnopolskich stacjach telewizyjnych i radiowych, która motywowała do zmiany postępowania wszystkich uczestników ruchu drogowego w zakresie stosowania (w tym poprawnego stosowania) pasów bezpieczeństwa i urządzeń zabezpieczających dzieci na tylnych siedzeniach pojazdów. Kampania prowadzona była w dniach od 1 listopada do 30 listopada 2015 r.
C.5	Kampania związana z kształtowaniem bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego	SKRBRD	Liczba osób, do których dotarła kampania	n/d	22,9 mln	n/d	ZREALIZOWANE Zadanie to zostało wykonane na podstawie umowy dotyczącej przygotowania kreacji i realizacji wieloelementowej kompleksowej akcji informacyjno-promocyjnej propagującej idee bezpieczeństwa ruchu drogowego w okresie od dnia 5 grudnia 2014 r. do 31 maja 2015 r. Przedmiotowe zadanie obejmowało m.in. realizację wydarzenia telewizyjnego dla dorosłych, prezentującego tematykę bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ujęciu interaktywnym, cykl dedykowanych audycji o bezpieczeństwie ruchu drogowego w programach porannych lub śniadaniowych, magazyn tematyczny przedstawiający historię osób, które brały udział w wypadku drogowym oraz wykonanie różnorodnych materiałów programowych w tygodniu obejmującym obchody III Światowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ONZ.

* ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Stan 31.12.2015	Stan 31.12.2016	Status i uwagi
BEZPIECZNE DROGI							
D.1	Budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych: - w miejscach o wysokim stopniu ryzyka indywidualnego	GDDKiA	Długość/liczba wybudowanych urządzeń bezpieczeństwa pieszych na drogach krajowych w danym roku	+63,666 km	+67,331 km	+97,892	ZREALIZOWANE W prognozach zadania na rok 2015, które określono na 64,334 km uwzględniono również budowę kładek dla pieszych (wykonano 3 szt.), budowę zatok autobusowych wraz z dojazdami (41 szt.), budowę sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych (5 szt.), wyznaczenie przejść dla pieszych (63 szt.), wyznaczenie azyli na przejściach dla pieszych (53 szt.), doświetlenie przejść dla pieszych (10 szt.), czy doznakowanie przejść dla pieszych znakiem D-6 na wysięgniku (11 szt.), obliczonych średnio jako 100 mb/szt. W 2016 wybudowano na drogach krajowych odpowiednio 60,239 km chodników oraz 37,653 km ciągów pieszo-rowerowych. Większość zadań w przedmiotowym zakresie realizowana jest w ramach Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych.
D.2	Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T)	GDDKiA	a) Odsetek dróg krajowych objętych klasyfikacją b) Liczba audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego w danym roku c) % sieci/długość dróg objętych kontrolą bezpieczeństwa ruchu drogowego	a) 100% b) 102 c) 100%	a) 100% b) 113 c) 100%	a) 100% b) 98 c) 100%	ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO Zadanie ma na celu objęcie sieci dróg krajowych procedurami zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w zakresie kontroli, klasyfikacji oraz audytu BRD. Niewykonanie wszystkich zaplanowanych audytów BRD : w 2015 r. planowano 161 audytów, 2016 r. planowano 150 audytów w zdecydowanej większości wypadków wynika z przyczyn obiektywnych , takich jak wprowadzenie zmian do rozwiązań projektowych, opóźnień w opracowaniu dokumentacji projektowych, opóźnień w terminach realizacji robót itp.

D.3	Badania skuteczności wybranych urządzeń bezpieczeństwa pieszych - badania, - analiza możliwości zastosowania w Polsce, - rekomendacje wdrożeniowe.	SKRBRD	Raport	0	0	0	ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO W 2016 roku podjęto próbę realizacji zadania, która z przyczyn formalnych została unieważniona. Obecnie SKRBRD jest w trakcie prac zmierzających do rozpoczęcia realizacji zadań. Zgodnie z przeprowadzoną analizą rynku przewiduje się, że pierwsze wnioski z badań oraz podręcznik z wytycznymi dostępne będą w II połowie 2018 r.
D.4	Wytyczne wyznaczania przejść dla pieszych (przy uwzględnieniu ew. zmian w prawie w zakresie pierwszeństwa pieszego)	SKRBRD	Podręcznik	0	0	0	
D.5	Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego	SKRBRD	Podręcznik	0	0	0	ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO Zakończono procedurę wyłonienia wykonawcy opracowania. Planowany termin realizacji opracowania to 2020 rok, jednak pierwsze efekty w postaci wyników z przeprowadzonych badań będą dostępne w drugiej połowie 2018 roku.
D.6	Badania efektywności przekroju 2+1 pasowego ze szczególnym uwzględnieniem różnych rozwiązań rozdzielających kierunki ruchu	GDDKiA	Raport	0	0	0	ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO Czas trwania projektu wstępnie określony został na 12 miesięcy, a jego ukończenie pierwotnie zaplanowane w roku 2016. Jednak ostatecznie okres ten został wydłużony do 24 miesięcy, a podpisanie umowy z jednostką badawczą na realizację przedmiotowego projektu badawczego nastąpiło w lutym br., zatem ostateczny termin realizacji to I kwartał 2018 r.
D.7	Budowa/przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym	GDDKiA	Długość dróg wybudowanych h w przekroju 2+1 w danym roku	0 km	0 km	10,915 km	ZREALIZOWANE W związku z zakończeniem prac nad budową obwodnicy Bełchatowa 23 grudnia 2016 r. oddano do ruchu odcinek drogi o przekroju 2+1 o długości 10,915 km.
D.8	Opracowanie katalogu dobrych praktyk, porządkującego stosowane na drogach krajowych rozwiązania z zakresu oznakowania pionowego, poziomego oraz urządzeń BRD	GDDKiA	Wdrożenie katalogu	0	0	0	ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO GDDKiA opracowała projekt „Katalogu dobrych praktyk porządkujący stosowanie na drogach krajowych rozwiązania w zakresie oznakowania: pionowego, poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego”, który został przekazany do dalszych analiz prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa.
D.9	Badanie wpływu reklam, w tym światlnych, na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego	GDDKiA	Raport	0	0	0	ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO Podpisanie umowy z jednostką badawczą ostatecznie nastąpiło w lutym 2016 r., planowany termin realizacji projektu to I kwartał 2018 r. (czas trwania określony został na 24 miesiące).

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Stan 31.12.2015	Stan 31.12.2016	Status i uwagi
BEZPIECZNA PRĘDKOŚĆ							
P.1	Badania skuteczności działań podejmowanych w zakresie zarządzania prędkością: a) Badanie skuteczności metod i środków stosowanych w zarządzaniu prędkością na drogach samorządowych b) Analiza wpływu systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na zachowania kierowców w Polsce wraz z analizą skuteczności tego systemu	SKRBRD (w zakresie cz. b - GITD)	a) Raport b) Raport	a) 0 b) 0	a) 1 b) 0	a) 1 b) 1	ZREALIZOWANE a) Raport z badań skuteczności metod i środków stosowanych w zarządzaniu prędkością na drogach samorządowych realizowanych na zlecenie SKRBRD został oddany w terminie. b) realizacja zadania została zakończona we wrześniu 2016 roku, przekazaniem opracowania przez wykonawcę – Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
P.2	Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości	KGP	a) Liczba policjantów zaangażowanych w działania „Prędkość” b) Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)*	a) 24 557 b) 3 480	a) 27 551 b) 3 846	a) 28 256 b) 3 885	ZREALIZOWANE Realizacja zadania prowadzona była w ramach ogólnopolskich działań pt. „Prędkość” realizowanych w oparciu o <i>Plan działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2016 roku</i> na terenie całego kraju. Głównym założeniem działań była poprawa bezpieczeństwa na drogach w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia nieprzestrzeganiem ograniczeń prędkości przez kierujących. Podstawą taktyki działań była organizacja statycznych punktów pomiarów prędkości w miejscach zagrożonych, a także prowadzenie pomiarów w sposób dynamiczny na wytypowanych odcinkach dróg szczególnie niebezpiecznych.
P.3	Rozwój systemu automatycznego nadzoru w zakresie: a. przekraczania prędkości, b. niestosowania się kierowców do czerwonego sygnału świetlnego, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa pieszych	GITD	Liczba: a) zainstalowanych urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości b) zainstalowanych fotoradarów c) zainstalowanych urządzeń do rejestrowania	a) 0 b) 350 c) 0	a) 29 b) 400 c) 20	a) n/d b) n/d c) n/d	ZREALIZOWANE W 2015 roku GITD dokonał odbioru ostatnich 52 z 400 stacjonarnych fotoradarów, natomiast instalacje odcinkowego pomiaru prędkości oraz rejestratorów przejazdu na czerwonym świetle trwały odpowiednio od czerwca do grudnia 2015 r. oraz od lutego do września 2015 r.

			przejazdu na "czerwonym świetle"				
P.4	Wytyczne dot. zarządzania prędkością na drogach samorządowych Opracowanie wytycznych zawierających zasady: a. strefowania prędkości b. uspokajania ruchu (w tym "tempo 30") c. stosowania lokalnych ograniczeń prędkości	SKRBRD	Wytyczne	0	0	1	ZREALIZOWANE Zadanie zostało zrealizowane zgodnie z harmonogramem wynikającym z podpisanej umowy.
P.5	Uspokajanie ruchu na drogach krajowych min. poprzez stosowanie urządzeń uspokajania ruchu oraz optymalną organizację ruchu	GDDKiA	a) Długość odcinków dróg objętych uspokojeniem ruchu w danym roku b) Liczba punktowych zadań uspokajania ruchu w danym roku	a) + 122,496 km b) 59 zadań	a) +45,200 km b) 10 zadań	a) + 7,237 km b) 27 zadań	ZREALIZOWANE Przedmiotowe zadanie uwzględnia podjęcie działań inżynierskich, w rezultacie których na danym odcinku drogi następuje uspokojenie ruchu. Jest ono realizowane m.in. poprzez przebudowę/rozbudowę drogi, skrzyżowania, budowę sygnalizacji świetlnej, czy zmianę organizacji ruchu.
P.6	Kampania związana z przekraczaniem dozwolonej prędkości	GITD	Zasięg całkowity*	n/d	51%**	n/d	ZREALIZOWANE ** grupy docelowej – wszyscy użytkownicy Internetu w wieku 18+ (31 722 155 emisji, dotarcie do 12 842 631 unikalnych użytkowników)

* ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości

**odsetek osób z grupy docelowej, które zetknęły się z komunikatem min. 1 raz (wartość wskaźnika dot. działań w Internecie)

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Stan 31.12.2015	Stan 31.12.2016	Status i uwagi
BEZPIECZNY POJAZD							
Po.1	Badanie poziomu bezpieczeństwa parku pojazdów w Polsce - oszacowanie liczby poszczególnych pojazdów faktycznie biorących udział w ruchu - opracowanie klasyfikacji bezpieczeństwa/ryzyka dla poszczególnych pojazdów - korelacja uzyskanych danych z danymi z bazy SEWiK	SKRBRD	Raport	0	1	n/d	ZREALIZOWANE Zadanie zostało zrealizowane zgodnie z harmonogramem wynikającym z podpisanej umowy.

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Stan 31.12.2015	Stan 31.12.2016	Status i uwagi
RATOWNICTWO							
R.1	Rozwój systemu ratownictwa medycznego: - wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych - rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) - integracja systemu dysponowania poprzez budowę nowych dyspozytorni medycznych	MZ	a) Liczba nowych SOR b) Liczba lądowisk przyszpitalnych c) Liczba nowych i zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych	a) 216 b) 229 c) 119	a) 220 b) 237 c) 108	a) 221 b) 238 c) 99	ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO Niezrealizowanie na zakładanym poziomie zadania związanego z rozwojem systemu ratownictwa medycznego, dotyczącego zmniejszenia wskaźnika dyspozytorni, związane jest z trwającym procesem wdrażania Systemu Wspomagania Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego. Przewiduje się, że od 1 stycznia 2018 roku będą funkcjonowały 43 skoncentrowane dyspozytornie medyczne.
R.2.1	Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami	MZ	Liczba wymienionych ambulansów PRM	95	153	283+2 motocykle ratunkowe	ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO Zadanie jest realizowane na bieżąco. Przyjmuje się że do roku 2020 nastąpi wymiana łącznie ok. 500 ambulansów PRM.
R.2.2		MSW	a) liczba samochodów rat. technicznego b) liczba sprzętu rat. technicznego (m.in. sprzęt hydrauliczny) c) stan zestawów PSP R2	a) 1 347 b) 26 115 c) 8 671	a) 1 380 b) 28 300 c) 9 350	a) 1 345**** b) 30 611 c) 10124	ZREALIZOWANE Stan zakładany na 31.12.2015 r. został osiągnięty w 2015 roku. W 2016 roku nastąpił dalszy wzrost liczby sprzętu ratownictwa technicznego jak również zestawów PSP R2.

* planowany wzrost o 26 SOR do roku 2020 - zależny od terminu uruchomienia środków unijnych

** planowany wzrost o 32 lądowiska do roku 2020 - zależny od terminu uruchomienia środków unijnych

*** przyjmuje się, że do roku 2020 nastąpi wymiana łącznie ok. 500 ambulansów PRM, biorąc pod uwagę ich parametry, tj. wiek powyżej 5 lat i 300 tys. przejechanych km

**** * poza podaną liczbą samochodów ratownictwa technicznego jednostki ochrony ppoż. prowadzą działania ratownicze przy użyciu: ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych z modułem technicznym – 290 szt.; średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych z modułem technicznym – 1374 szt.; lekkich samochodów ratowniczo-gaśniczych z modułem technicznym – 452 szt.

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2014	Stan 31.12.2015	Stan 31.12.2016	Status i uwagi
SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO							
S.1	Koncepcja struktury instytucjonalnej zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce - zebranie i przedstawienie przykładów ram instytucjonalnych bezpieczeństwa ruchu drogowego w wybranych krajach, - analiza obecnego podziału ról i odpowiedzialności między kluczowe rządowe zainteresowane strony w zakresie BRD, - opracowanie docelowego modelu dla Polski.	SKRBRD	Raport	0	1	n/d	ZREALIZOWANE Zadanie zrealizowane. Raport opublikowany został na stronie internetowej KRBRD.
S.2	Koncepcja finansowania działań bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce Analiza systemów finansowania działań z zakresu BRD w innych krajach oraz przegląd potencjalnych źródeł i sposobów finansowania BRD w Polsce wraz z rekomendacjami	SKRBRD	Raport	0	1	n/d	ZREALIZOWANE Zadanie zrealizowane. Raport opublikowany został na stronie internetowej KRBRD.
S.3	Opracowanie rekomendacji dla rozwoju skutecznego systemu edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce Analiza systemów edukacji w zakresie BRD innych krajach, diagnoza sytuacji w Polsce wraz z rekomendacjami	SKRBRD	Raport	0	1	n/d	ZREALIZOWANE Zadanie zrealizowane. Raport z przedmiotowego zadania oczekuje na publikację / dyskusję wyników.

S.4	Szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie: - systemu zarządzania BRD w regionach, - poprawy zdolności systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego poprzez zacieśnianie współpracy dwustronnej oraz wymianę doświadczeń i dobrych praktyk	SKRBRD	Liczba przeszkolonych osób	0	140	n/d	ZREALIZOWANE CZĘŚCIOWO Szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w regionach zostały zrealizowane. Przeszkolono 140 osób z kadry kierowniczej instytucji wchodzących w skład WRBRD, z przewidzianych 350 osób. Szkolenia w zakresie poprawy zdolności systemowego zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego poprzez zacieśnianie współpracy dwustronnej (...), miały zostać zrealizowane w ramach współpracy ze stroną norweską ze środków Funduszu Współpracy Dwustronnej. Rezygnacja z projektu związana była z przedłużającymi się opóźnieniami w konsultacjach zasad oraz merytorycznego zakresu ostatecznego kształtu projektu z parterem norweskim, znacznym zaawansowaniem procesu zmian strukturalnych SKRBRD oraz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jak również z zapewnieniem właściwego stopnia przygotowania członków KRB RD i Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w realizację projektu. Współpraca pomiędzy stroną polską i norweską została jednak podjęta i zrealizowana w węższym zakresie za pośrednictwem SKRBRD przez Komendę Główną Policji.
-----	--	--------	----------------------------	---	-----	-----	--

Legislacja

			Kluczowe etapy procesu legislacyjnego (dla aktu Stan na 31.12.2016 r.)				
Nr zad.	Zadanie	Lider	Założenia i/lub projekt aktu normatywn. + OSR	Zakończenie uzgodnień międzyresortowych	Przyjęcie przez właściwego ministra, Radę Ministrów lub Prezesa Rady Ministrów	Przyjęcie przez Parlament	Uwagi
L.1a	Podniesienie maksymalnej wysokości grzywnien	MS	niezrealizowane	niezrealizowane	niezrealizowane		NIEZREALIZOWANE Trwają analizy dotyczące sposobu realizacji zadania.
L.1b	Zmiana tzw. taryfikatora za wykroczenia w ruchu drogowym*	MSW	niezrealizowane	niezrealizowane	niezrealizowane		NIEZREALIZOWANE Zgodnie z treścią Programu Realizacyjnego na lata 2015-2016, realizacja niniejszego zadania nastąpi po zrealizowaniu zadania L.1.a „Podniesienie maksymalnej wysokości grzywnien”, za którego wykonanie odpowiada Minister Sprawiedliwości
L.2	Wydanie rozporządzenia w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych i ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej**	MIiB	zrealizowane	zrealizowane	zrealizowane		ZREALIZOWANE Rozporządzenie zostało podpisane przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa 20 października 2015 r., a weszło w życie 25 listopada 2015 r.
L.3	Rozszerzenie na wszystkie drogi publiczne przepisów dotyczących odpowiedzialności zarządców dróg za ich nieprawidłowe oznakowanie	MS	niezrealizowane	niezrealizowane	niezrealizowane		NIEZREALIZOWANE Trwają analizy dotyczące sposobu realizacji zadania.
L.4	Zniesienie tolerancji pomiaru urządzeń automatycznego nadzoru nad zachowaniami w ruchu drogowym	MIiB	niezrealizowane	niezrealizowane	niezrealizowane		NIEZREALIZOWANE Zawieszenie prac legislacyjnych nad realizacją zadania.

Stan wdrożenia rekomendacji na przyszłość

W dokumencie „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 roku” sformułowano rekomendacje na przyszłość, określające kierunki działań przewidzianych do realizacji w najbliższym okresie. Priorytety tam wskazane oparto o wyniki ww. ankiet ewaluacyjnych, dotychczasowe doświadczenia Sekretariatu KRBRD i wnioski z raportów szeregu instytucji opisujących w Polsce stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w ostatnich latach (m.in. Bank Światowy czy Najwyższa Izba Kontroli). Poniżej prezentowane są informacje o stopniu ich realizacji w 2015 r.

Reforma systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym formuły funkcjonowania i zakresu kompetencji KRBRD

W 2016 roku Sekretariat KRBRD wykonał wstępną analizę reformy systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz formuły i zakresu funkcjonowania KRBRD, a wnioski z niej płynące zaprezentował na posiedzeniu KRBRD w dniu 21 grudnia br. KRBRD wskazała, że wdrożenie kompleksowej reformy systemu jest uzależnione od dokonania pogłębionej analizy funkcjonowania struktury BRD na poziomie województw. W związku z powyższym została zlecona kontrola dotychczasowych i obecnych działań prowadzonych przez Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Wnioski z przeprowadzonej kontroli pozwolą zaproponować ostateczne założenia i kształt reformy systemu zarządzania BRD w tym formuły funkcjonowania i zakresu kompetencji KRBRD oraz WRBRD.

Analiza przepisów prawa determinujących obszar bezpieczeństwa ruchu drogowego, a następnie przedstawienie propozycji nowych zapisów (w dłuższej perspektywie czasowej analiza opracowania odrębnego aktu prawnego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego)

Na zorganizowanym 21 grudnia 2016 r. posiedzeniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podjęto decyzję o powołanie zarządzeniem Sekretarza KRBRD zespołu ds. zmian legislacyjnych w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Na zlecenie Sekretariatu KRBRD opracowana została ekspertyza prawna dotycząca obowiązującego stanu prawnego w krajach członkowskich Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w ruchu drogowym oraz polskich regulacji prawnych z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego, które można uznać za błędy logiczne lub których treść odbiega od zmieniającej się rzeczywistości. Prace zespołu roboczego skoncentrowane będą na opracowaniu propozycji zapisów, jakie powinny zostać wprowadzone do obowiązującego systemu prawnego, w oparciu m.in. o ww. materiał, jak też wiedzę i doświadczenie członków zespołu.

Budowa systemu gromadzenia i udostępniania informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego, który usprawni prowadzenie polityki w tym obszarze opartej na faktach na każdym poziomie zarządzania; w tym usprawnienie procesu zbierania danych przez Policję (np. poprzez wprowadzenie dedykowanych narzędzi IT do gromadzenia danych z miejsca zdarzenia drogowego), określenie procedur i standardów w gromadzeniu i udostępnianiu danych, ujednolicenie definicji i kategorii danych stosowanych lokalnie, w perspektywie długookresowej wprowadzenie w Polsce skali MAIS3+

Na zorganizowanym 21 grudnia 2016 r. posiedzeniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podjęto decyzję o powołanie zarządzeniem Sekretarza KRBRD zespołu ds. systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dot. bezpieczeństwa ruchu

drogowego. Sekretariat KRBRD od lat dąży do stworzenia kompletnej bazy danych, obejmującej całościowo system bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym celu prowadzi działania mające na celu stworzenie jednolitego systemu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Zadaniem zespołu będzie dokonanie przeglądu i oceny obecnego systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego jak również przedstawienie propozycji zmian mających na celu wypracowanie modelu jednolitego i kompleksowego systemu, który umożliwi gromadzenie oraz wykorzystywanie danych dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez właściwe podmioty. Pozwoli to m.in. na udzielanie odpowiedzi na konkretne zagadnienia problemowe.

Jednocześnie należy wskazać, że w 2016 r. kontynuowane były prace na rzecz wprowadzenia systemowych narzędzi, które pozwolą na usprawnienie pracy policjantów ruchu drogowego, wizualizację zdarzeń na mapie cyfrowej oraz eliminację występujących nieprawidłowości związanych z lokalizacją zdarzeń drogowych, w tym zwłaszcza w obszarze GPS. Wszystkie zaplanowane przedsięwzięcia mają wymiar projektów teleinformatycznych, co wiąże się z zapewnieniem odpowiednich sił osobowych po stronie Biura Łączności i Informatyki KGP (lub firmy zewnętrznej) oraz środków finansowych na ten cel. Do projektów zostały przygotowane studia wykonalności, które zyskały pozytywną opinię BłiI KGP oraz zostały rozpoczęte prace w zakresie:

- zbudowania elektronicznej karty zdarzenia drogowego (e-KZD) oraz interfejsu łączącego e-KZD z SWD i SEWIK, pozwalających na jednostronne przesyłanie danych w zakresie obsługiwanych zdarzeń drogowych. EKZD to aplikacja, która zastąpi obecnie wypełnianą ręcznie kartę zdarzenia drogowego. Istotnym elementem tej aplikacji będzie automatyczne „pobieranie” danych lokalizacyjnych GPS na miejscu zdarzenia z terminalu wyposażonego w GPS. Do tego rozwiązania oprócz stworzenia aplikacji niezbędny jest zakup samych terminali, które pozwolą na realizację tego zadania (planowane zakończenie projektu – 2017r.)
- zbudowania modułu mapowego dla SEWIK pozwalającego na wizualizację danych o zdarzeniach drogowych we wszystkich atrybutach (planowane zakończenie projektu – 2017r.)

Jednocześnie zrealizowano następujące działania:

- zaktualizowanie karty zdarzenia w systemie SEWIK stosownie do zmian wprowadzonych zarządzeniem nr 31 KGP, w tym dostosowanie formatki GPS do wprowadzania danych zarówno w układzie dziesiętnym, jak i DMS.
- wdrożenie interfejsu łączącego SWD z SEWIK, który gwarantować będzie odzwierciedlenie danych oraz liczby zgłoszonych zdarzeń drogowych analogicznie w obu aplikacjach

/// Zakończenie procesu ewaluacji i ew. korekta NPBRD

Na przełomie roku 2015/2016 Sekretariat KRBRD rozesłał ankiety ewaluacyjne do członków KRBRD, WRBRD oraz ekspertów. Wnioski z ankiet stanowią podstawę do przeprowadzenia procesu ewaluacji polityki w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanej w Polsce w latach 2011-2015 (2016). Obecnie w SKRBRD trwają procedury mające na celu możliwe szybkie przeprowadzenie tego procesu. Analizie poddawane zostanie możliwie wiele aspektów realizacji krajowej polityki w obszarze BRD, w tym kwestie instytucjonalne organów/podmiotów tworzących system BRD. Wyniki, wnioski i rekomendacje z przedmiotowego badania ewaluacyjnego pozwolą na zobrazowanie efektywności zastosowanych rozwiązań, oraz ewentualną korektę NPBRD 2013-2020. Dodatkowo na zorganizowanym 21 grudnia 2016 r. posiedzeniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podjęto decyzję o powołaniu zarządzeniem Sekretarza KRBRD zespołu ds. ewaluacji narodowej strategii poprawy

stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zadaniem zespołu roboczego będzie wyselekcjonowanie najistotniejszych aspektów realizacji krajowej polityki w obszarze BRD, w tym kwestie instytucjonalne organów/podmiotów tworzących system BRD, które poddane zostaną analizie.

/// Analiza możliwości i ew. utworzenie niezależnej komisji ds. badań wypadków drogowych –

Z analiz możliwości utworzenia niezależnej komisji ds. badań wypadków drogowych wynika, że rozważenie utworzenia tego typu komisji jest uzależnione od stworzenia jednolitego i kompleksowego systemu gromadzenia i przetwarzania danych o wypadkach drogowych w Polsce, celem dostępu do szczegółowych danych dotyczących poszczególnych zdarzeń drogowych i ich skutków.

/// Zwiększenie środków finansowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego / wzmocnienie finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego i zapewnienie stałych i stabilnych źródeł tego finansowania

Powyższy element jest ściśle powiązany z zakresem zmian w strukturze zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz ostatecznym wypracowanym kształtem tych zmian. Konkretnie propozycje zostaną przedstawione wraz z propozycjami zmian systemu zarządzania BRD w Polsce.

/// Zwiększenie zaangażowania w realizację celów i wdrażanie NPBRD wśród wszystkich instytucji na poziomie centralnym i regionalnym;

Obecne sprawozdanie po raz pierwszy zawiera szczegółowe informacje o działaniach nie wynikających z Programu Realizacyjnego do NPBRD, podejmowanych i realizowanych przez członków KRBRD, a także inne instytucje z nią współpracujące. Działania te przyczyniają się w sposób istotny do realizacji celów określonych w filarach NPBRD.

/// Wdrożenie permanentnej oceny wpływu podejmowanych działań na bezpieczeństwo ruchu drogowego (w szczególności w odniesieniu do celów NPBRD), prowadzenie badań skuteczności środków i metod poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, kontynuacja i rozszerzanie systematycznego monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego

Ocena wpływu działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na przestrzeni kilku ostatnich lat, jak również w 2016 roku, zawarta będzie w dokumencie podsumowującym proces ewaluacji NPBRD, o którym mowa była powyżej.

/// Aktywizacja WRBRD i ich sekretariatów, jako odpowiedników KRBRD i SKRBRD na poziomie województwa

Sekretarz KRBRD uczestniczył w posiedzeniach plenarnych wybranych WRBRD. Jednocześnie należy wskazać, że KRBRD na posiedzeniu plenarnym w dniu 21 grudnia 2016 roku podjęła decyzję o utworzeniu wspólnego ogólnopolskiego kalendarza działań i wydarzeń dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2017 roku i w latach następnych. Zaproponowane rozwiązanie ma na celu m.in. zapewnienie spójności i koordynacji pomiędzy działaniami dotyczącymi tematyki BRD, organizowanymi przez poszczególnych członków KRBRD jak również WRBRD. Kalendarz udostępniony będzie na stronie internetowej KRBRD. Poszczególni członkowie KRBRD zobowiązani będą do przekazywania do Sekretariatu KRBRD informacji o planowanych wydarzeniach związanych z tematyką BRD.

/// Zaktywizowanie współpracy z sektorem organizacji pozarządowych

Sekretariat KRBRD pozostaje w stałym kontakcie z sektorem organizacji pozarządowych. Na bieżąco monitorowane są działania oraz podejmowana jest szeroka współpraca służąca realizacji przedsięwzięć i inicjatyw na rzecz poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach.

/// Stopniowe rozszerzanie obowiązku wykonania audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogi niższej kategorii i doprowadzenie do wzrostu liczby audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego

Działanie przewidziane jest do realizacji w kolejnych latach.

/// Uporządkowanie kwestii oznakowania dróg (w tym m.in. problemu „przeznakowania” oraz zasadności stosowania danego oznakowania)

W 2016 roku, w ramach sprawowanego przez ministra właściwego do spraw transportu nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych, przeprowadzono kontrolę organizacji ruchu odcinków niektórych dróg krajowych (o łącznej długości 2350 km) województw: podkarpackiego (droga krajowa nr 28 i 77), małopolskiego (droga krajowa nr 7, 28 i 79), świętokrzyskiego (droga krajowa nr 9, 73, 74 i 77), mazowieckiego (droga krajowa nr 7, 50 i 62), kujawsko-pomorskiego (droga krajowa nr A1, 10, 15 i 25), wielkopolskiego (droga krajowa nr A2, 10, 11 i 92) i łódzkiego (droga krajowa nr A2, 60, 91, 92 i 70). Podczas kontroli stwierdzono 162 uchybienia (71 w II kwartale 2016 r. oraz 91 w IV kwartale 2016 r.) w organizacji ruchu dotyczące warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunków ich umieszczania na drogach (zestawienie uchybień w organizacji ruchu na drogach krajowych zostało umieszczone na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w zakładce „Aktualności” pod adresem http://www.mib.gov.pl/2-514324a4ec938-1797522-p_2.htm). Stwierdzone uchybienia zostały przekazane do organu zarządzającego ruchem na drogach krajowych - Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad - celem ich usunięcia. Usunięcie uchybień ujawnionych podczas kontroli skutkuje wprowadzeniem zmian w stałej organizacji ruchu, a także w czasowej organizacji ruchu odcinków dróg, na których prowadzone były roboty drogowe albo były objęte przebudową. Wprowadzone przez organ zarządzający ruchem zmiany gwarantują pozytywny wpływ zarówno na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak i odpowiedni standard oznakowania drogowego.

/// Zwiększenie nacisku na edukację bezpieczeństwa ruchu drogowego w szkołach

Na zorganizowanym 21 grudnia 2016 r. posiedzeniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podjęto decyzję o powołaniu zarządzeniem Sekretarza KRBRD zespołu do spraw edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zadaniem zespołu roboczego będzie merytoryczne ukierunkowanie projektu Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dotyczącego edukacji w kontekście nowej podstawy programowej; inicjowanie, przygotowywanie i uzgadnianie spójnych działań dotyczących edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zapewnianie sprawnego przepływu informacji o podjętych działaniach; dokonanie przeglądu i oceny obowiązującego stanu prawnego dotyczącego edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności obowiązującej podstawy programowej. SKR podjął także działania mające na celu wprowadzenie treści wychowania komunikacyjnego w system edukacji dzieci i młodzieży.

/// Uporządkowanie kwestii zarządzania prędkością

Zakończone zostało realizowane na zlecenie Sekretariatu KRBRD opracowanie „Wytycznych zarządzania prędkością na drogach samorządowych”. Opracowanie to dedykowane jest decydom i praktykom zajmującym się bezpieczeństwem ruchu drogowego, w szczególności zarządom dróg i ruchu, pracownikom zarządów drogowych, osobom zajmującym się planowaniem przestrzennym, projektantom dróg i organizacji ruchu, policjantom, strażnikom gminnym/miejskim, a także przedstawicielom środowiska naukowego. Szczegółowe informacje na temat opracowania znajdują się we wcześniejszym rozdziale.

/// Dalsze doposażenie służb nadzoru i ratownictwa drogowego

W listopadzie 2016 roku uruchomiono cztery nowe bazy Śmigłowiec Służby Ratownictwa Medycznego na terenie kraju. Przez nieco ponad miesiąc funkcjonowania załogi z nowych baz zrealizowały łącznie 99 misji. Szczegółowe informacje dotyczące rozwoju systemu ratownictwa medycznego oraz modernizacji sprzętu i doposażenia służb ratownictwa drogowego zawarte są w tabeli przedstawiającej stan wdrożenia Programu Realizacyjnego na lata 2015-2016, w zadaniu R.1 oraz R.2.

/// Budowa nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb niechronionych uczestników ruchu drogowego / budowa dróg o przekroju 2+1

Zadanie związane z budową/przebudową dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym zawarte było w Programie Realizacyjnym na lata 2015-2016 – zadanie D.7, a informacja o jego realizacji znajduje się w tabeli „Stan wdrożenia Programu Realizacyjnego w roku 2016”.

/// Realizacja Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na drogach krajowych

Realizacja zadań, takich jak np. przebudowa skrzyżowań, budowa azyli dla pieszych, zatok autobusowych, lewoskrętów, chodników i ciągów pieszo-rowerowych zdecydowanie przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach. GDDKiA wykonuje wiele innych zabiegów na istniejącej sieci dróg krajowych polegających na remontach, utrzymaniu, przebudowie i rozbudowie dróg krajowych, które poprzez poprawę stanu technicznego dróg, przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa.

Z informacji uzyskanych z GDDKiA wynika, że począwszy od roku 2016 rozpoczęła realizację 137 zadań z Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych, spośród których 59 zostało zakończonych w 2016 roku. Kolejne 149 zadań uzyskało niezbędne uzgodnienia, aby ich realizacja mogła rozpocząć się w 2017 r. Oprócz dedykowanego Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych, o którym mowa w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.), realizowane są też inne zadania, których głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dodatkowo, wiele zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci zawiera w zakresie swoich zadań również elementy poprawiające bezpieczeństwo.

/// Zwiększenie nacisku na problematykę osób starszych w ruchu drogowym

W ramach kształtowania prawidłowych postaw i uświadomienie rowerzystów powyżej 60 roku życia jako uczestników ruchu drogowego, jak m.in. zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa prawidłowo poruszać się po drodze, jak i kiedy stosować elementy odbłaskowe po zmroku, w okresie od 24 września do 23 października 2016 r. z inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa

Ruchu Drogowego przeprowadzona została akcja informacyjno - edukacyjna pod hasłem SenioRowerowy Weekend, Bezpieczeństwo seniorów. Dokonując analizy wieku sprawców - rowerzystów wyniki pokazały, że największe zagrożenie powodują osoby starsze. Z danych Policji za 2015 r. wynika, że rowerzyści powyżej 60 roku życia, byli sprawcami 447 wypadków (27,2% ogółu wypadków spowodowanych przez rowerzystów), zginęło w nich 78 osób (58,6%), a 382 zostały ranne (24,3%). W prawie co szóstym takim wypadku zginął człowiek. W stosunku do 2015 roku liczba wypadków i ich ofiar spowodowanych przez rowerzystów powyżej 60 roku życia zmalała, jednak nadal to ta grupa wiekowa stanowi największy wskaźnik w statystykach policyjnych. Projekt miał formę 10 wydarzeń w kolejne weekendy (sobota i niedziela), na terenie 5 województw: mazowieckie, małopolskie, śląskie, lubelskie i łódzkie (województwa o największej liczby wypadków z udziałem rowerzystów). W ramach akcji kolejno w soboty przy współpracy z Gminnymi Ośrodkami Kultury; Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego i Policją zorganizowane były dni otwarte, na które zapraszani byli mieszkańcy miejscowości ze szczególnym uwzględnieniem rowerzystów powyżej 60 roku życia. Seniorzy mogli skorzystać z maty rowerowej, która również w ramach akcji była bezpłatnie udostępniona, sprawdzić swoje umiejętności i utrwalić zasady ruchu drogowego. Rowerzyści mogli pokonywać przygotowany tor pod okiem eksperta Policji lub Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego, który udzielał rad, wskazówek oraz zwracał uwagę na główne przyczyny wypadków rowerowych. Podczas akcji uczestnicy otrzymali ulotki informacyjne o podstawowych zasadach bezpiecznego poruszania się na rowerze. Wśród ww. działań w ramach akcji zaplanowano również warsztaty dotyczące bezpiecznej jazdy na rowerze, w trakcie których uczestnicy wypełniali ankiety ewaluacyjne i rozwiązywali test z wiedzy o BRD. Natomiast w kolejne pięć niedziel przy parafiach na terenie pięciu ww. województw organizowane były wydarzenia, podczas których rowerzyści seniorzy mogli zbadać wzrok w kompleksowo wyposażonym Okobusie. Mieli również możliwość sprawdzenia stanu technicznego swojego roweru oraz uzyskania pomocy w naprawie drobnych usterek. Ponadto udzielane były porady na temat m. in. o zasadach bezpieczeństwa na drodze szczególnie ważnych dla rowerzystów. Patronat medialny nad akcją SenioRowerowy Weekend, Bezpieczeństwo seniorów objął portal senior.pl, akcja była na bieżąco promowana na Facebooku i poprzez stronę internetową krbrd.gov.pl. Dodatkowo patronat medialny nad akcją objął Regionalny Magazyn Seniora. Prowadzone podczas akcji SenioRowerowy Weekend, Bezpieczeństwo seniorów warsztaty zostały ocenione przez uczestników jako bardzo profesjonalne, przeprowadzone na wysokim poziomie merytorycznym, a treści były przekazane w sposób łatwy, prosty i zrozumiały dla seniorów. Zajęcia odbywały się w atmosferze dialogu, wymiany doświadczeń oraz szerszego spojrzenia na problemy, które dotyczą wszystkich poruszających się po drogach, w tym szczególnie osoby po 60 roku życia. Akcja SenioRowerowy Weekend, Bezpieczeństwo seniorów była pierwszą tego typu inicjatywą skierowaną do seniorów - rowerzystów powyżej 60 roku życia. Podczas całej akcji zwracano uwagę na główny jej cel, tj. kształtowanie prawidłowych postaw polegających na prawidłowym, zgodnym z obowiązującymi przepisami, poruszaniu się po drodze.

/// Opracowanie i wdrożenie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych – Baza podmiotów

W przyjętym w 2013 roku Narodowym Programie BRD za jeden z priorytetów uznano usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych. W związku z tym ważnym kierunkiem działań było utworzenie po raz pierwszy w Polsce bazy danych o podmiotach i instytucjach pozarządowych, które w zakresie swojej statutowej działalności nieodpłatnie świadczą pomoc ofiarom wypadków drogowych. Zakres działalności podmiotów ujętych w bazie jest bardzo szeroki i dopasowany do grupy docelowej. Są tam

instytucje niosące pomoc psychologiczną osobom, które muszą poradzić sobie z traumatycznymi przeżyciami związanymi np. z utratą bliskich bądź uczestnictwem w wypadku, w którym ktoś zginął. To także podmioty świadczące pomoc medyczną, ponieważ dojście do pełnej sprawności osoby poszkodowanej w wypadku wymaga niejednokrotnie długotrwałej rehabilitacji. Będzie można także skorzystać z porad prawnych, związanych m.in. z pomocą w uzyskaniu odszkodowania. Wiedza, gdzie można szukać kompleksowej pomocy i kto może pomóc, zebrana w jednym miejscu, będzie dużym ułatwieniem dla poszkodowanych zwłaszcza, że krótki czas poświęcony na poszukiwanie pomocy po wypadku jest równie cenny, jak samo udzielenie pomocy ratowniczej. Adresy organizacji niosących pomoc powypadkową zostały uporządkowane według województw, można więc w łatwy sposób dotrzeć do podmiotów działających najbliżej miejsca zamieszkania, bądź miejsca zdarzenia. Baza została upubliczniona na stronie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (<http://www.krbrd.gov.pl/pl/baza-danych.html>). Nie jest to jednak zbiór zamknięty, planowane jest stałe poszerzanie bazy o kolejne organizacje i instytucje zajmujące się pomocą ofiarom wypadków oraz jej aktualizacja.

/// Opracowywanie i rozpowszechnianie wytycznych / katalogów dobrych praktyk; w pierwszej kolejności w zakresie zarządzania prędkością i przejść dla pieszych

Jak już wspomniano w części dotyczącej stanu wdrożenia Programu Realizacyjnego na lata 2015-2016 SKRBRD jest w trakcie prac zmierzających do rozpoczęcia realizacji Wytycznych wyznaczania przejść dla pieszych. Jednocześnie 6 marca 2017 r. w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik podpisał umowę na opracowanie, w formie podręcznika, wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. W ten sposób sfinalizowano postępowanie przetargowe prowadzone przez MIB.

Dodatkowo w 2016 r. opracowano „Krajowy Program działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych w 2017 roku” będący kontynuacją „Krajowego Programu poprawy bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym na lata 2015-2016”. Zawiera on bieżącą diagnozę oraz przedsięwzięcia zmierzające do podniesienia stanu bezpieczeństwa pieszych. Jednocześnie wpisuje się w działania wynikające z Programów Realizacyjnych Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020.

Krajowy Program poprawy bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym na lata 2015-2016 był przedmiotem kontroli przez Najwyższą Izbę Kontroli. W procesie ewaluacji przedmiotowego „Krajowego Programu (...) w 2017 roku” uwzględniono m.in. uwagi i wnioski sformułowane w tym zakresie przez NIK.

/// Kompleksowa diagnoza potrzeb szkoleniowych, opracowanie i wdrożenie systemu permanentnych szkoleń kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego

SKRBRD podpisał umowę dotyczącą przygotowania projektu pozakonkursowego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 Oś priorytetowa III Rozwój Sieci Drogowej TEN-T i Transportu Multimodalnego dla Projektu „Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego”;

/// Analiza i ew. zmiany w kwestii nakładania kar za łamanie przepisów ruchu drogowego

Zagadnienie to jest przedmiotem analiz Ministerstwa Sprawiedliwości.

/// Uproszczenie procedur przygotowania drobnych projektów inwestycyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Kwestia ta wymaga dokonania dalszych analiz, ze względu na złożoność i różnorodność procedur wykorzystywanych w procesach inwestycyjnych w drogownictwie.

/// Powrót do dyskusji nad kwestią zmian prawnych w zakresie praw i obowiązków pieszych w ruchu drogowym

Realizacja tego zobowiązania wpisana jest w prace zespołu ds. zmian legislacyjnych w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Jak już wspomniano powyżej prace tego zespołu skoncentrowane będą na opracowaniu propozycji zapisów, jakie powinny zostać wprowadzone do obowiązującego systemu prawnego. Dotyczyć one będą m.in. regulacji związanych z bezpieczeństwem pieszych.

/// Wprowadzenie odpowiedzialności zarządców dróg publicznych za ich nieprawidłowe oznakowanie

Trwają analizy dotyczące sposobu realizacji zadania. Jak informuje Ministerstwo Sprawiedliwości kwestia ta – z uwagi na kontrowersje, jakie wzbudza – wymaga pogłębionych i szczegółowych analiz.

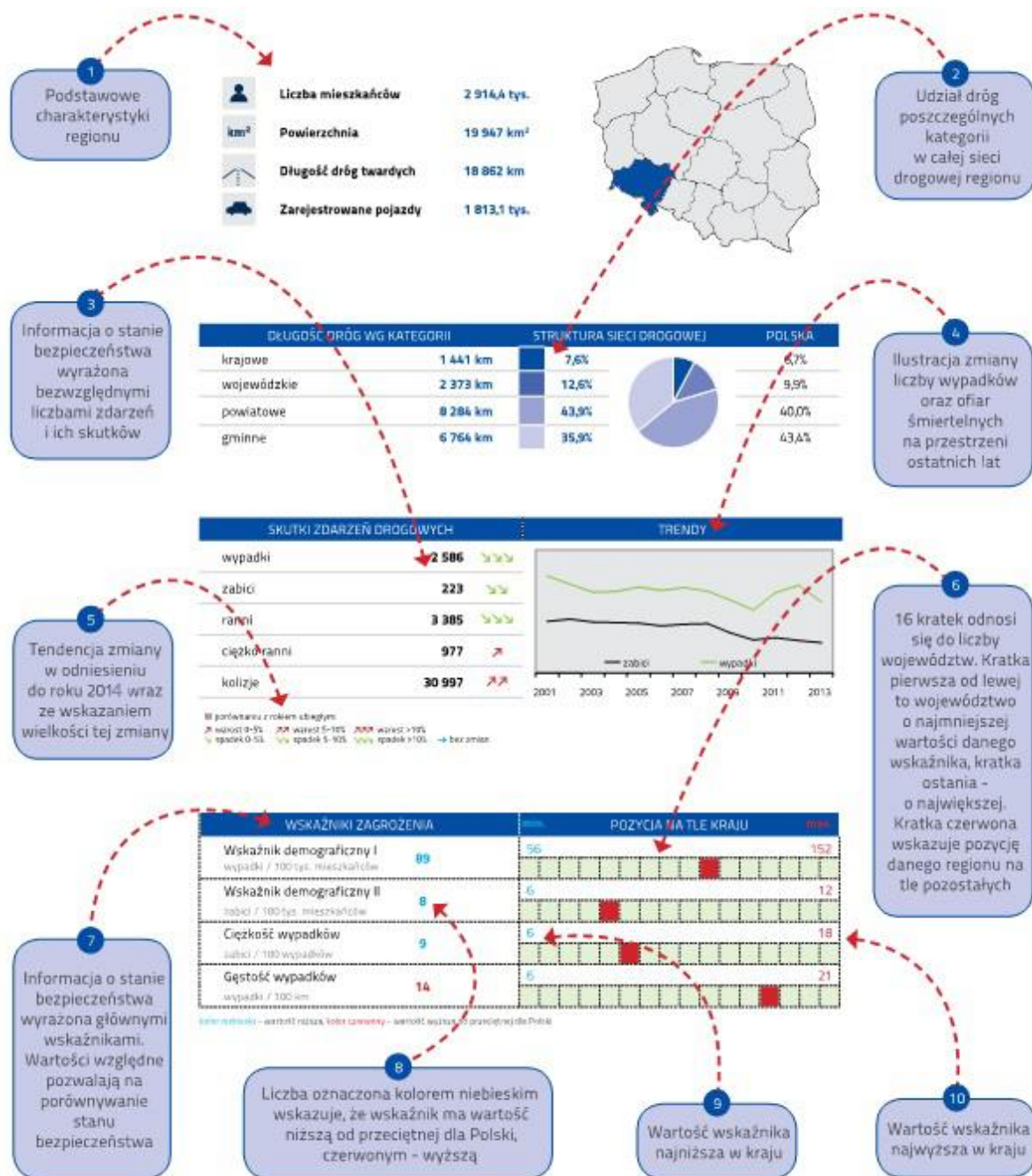
/// Rozważanie dopuszczenia do udziału w działaniach ratowniczych innych pojazdów niż dotychczas wykorzystywane (np. motocykle, quady)

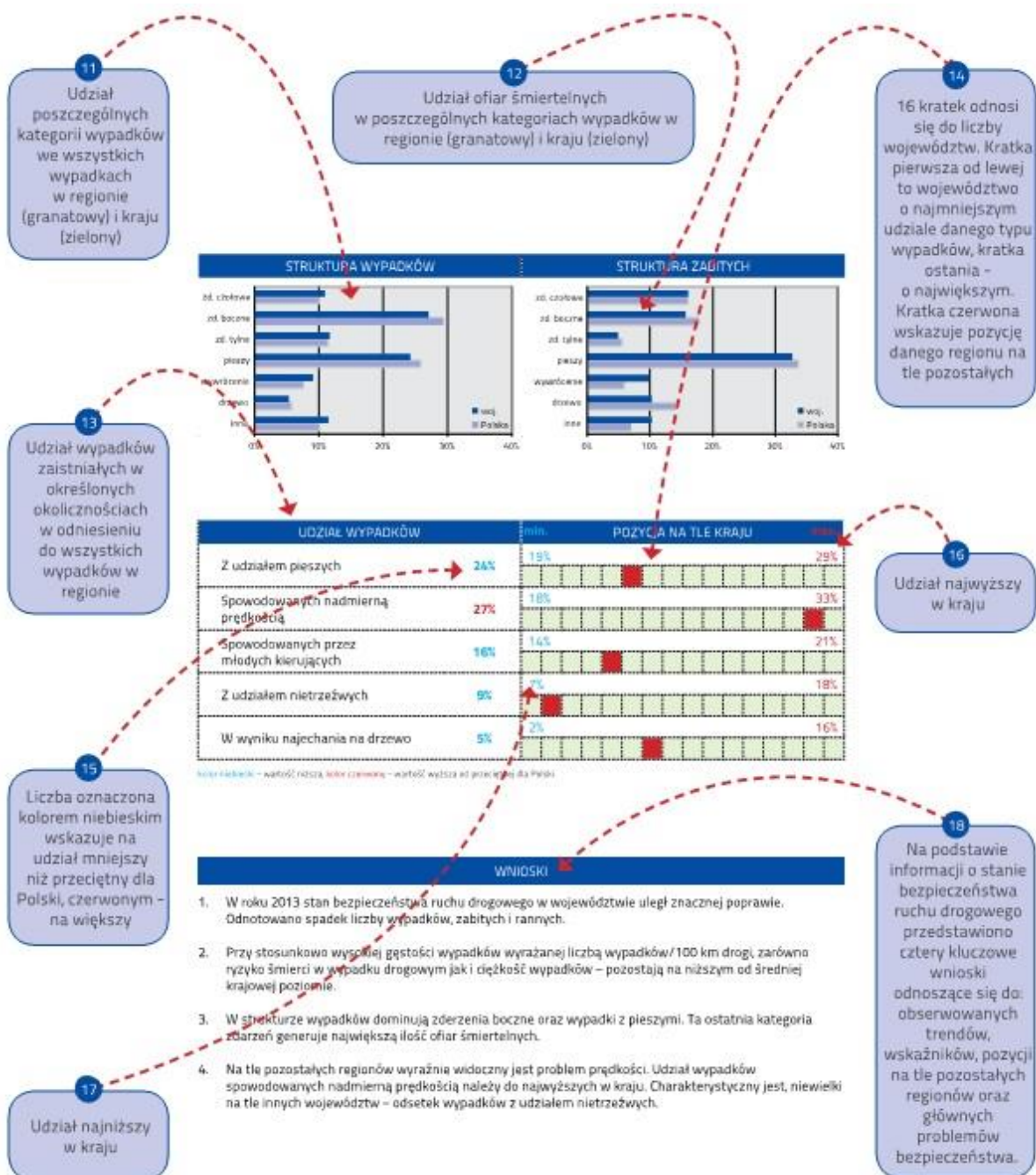
Ministerstwo Zdrowia proceduje projekt ustawy o zmianie ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym oraz niektórych innych ustaw (UD29). Projekt podlegał już uzgodnieniom międzyresortowym oraz konsultacjom publicznym.

ZAŁĄCZNIK 1

Analizy porównawcze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwach w 2016 r.

JAK ODCZYTAĆ INFORMACJE ?





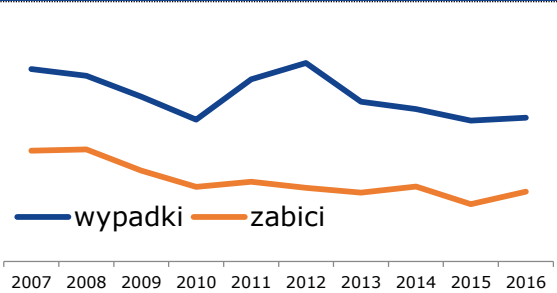


WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE



Liczba mieszkańców	2 904,2 tys.
Powierzchnia	19 947 km ²
Długość dróg publicznych	23 805 km
Zarejestrowane pojazdy	2 015,7 tys.

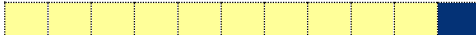
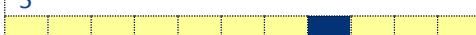
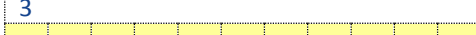
DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 405 km	 5,9%	
wojewódzkie	2 403 km	 10,1%	
powiatowe	8 458 km	 35,5%	
gminne	11 539 km	 48,5%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 324		
zabici	226	  	
ranni	2 907		
ciężko ranni	1 073		
kolizje	3 9147	  	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

 - wzrost 0-5%
  - wzrost 5-10%
  - wzrost >10%
 - spadek 0-5%
  - spadek 5-10%
  - spadek >10%

 - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej

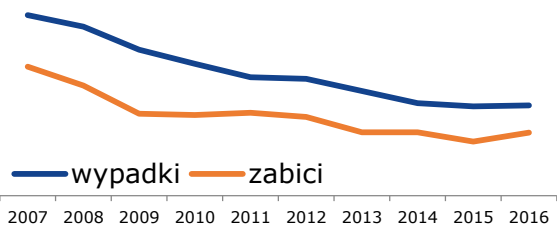


WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 086,2 tys.
Powierzchnia	17 972 km ²
Długość dróg publicznych	26 990 km
Zarejestrowane pojazdy	1 472,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 204 km	4,5%		POLSKA 4,6%
wojewódzkie	1 724 km	6,4%		6,9%
powiatowe	7 028 km	26,0%		29,8%
gminne	17 034 km	63,1%		58,7%

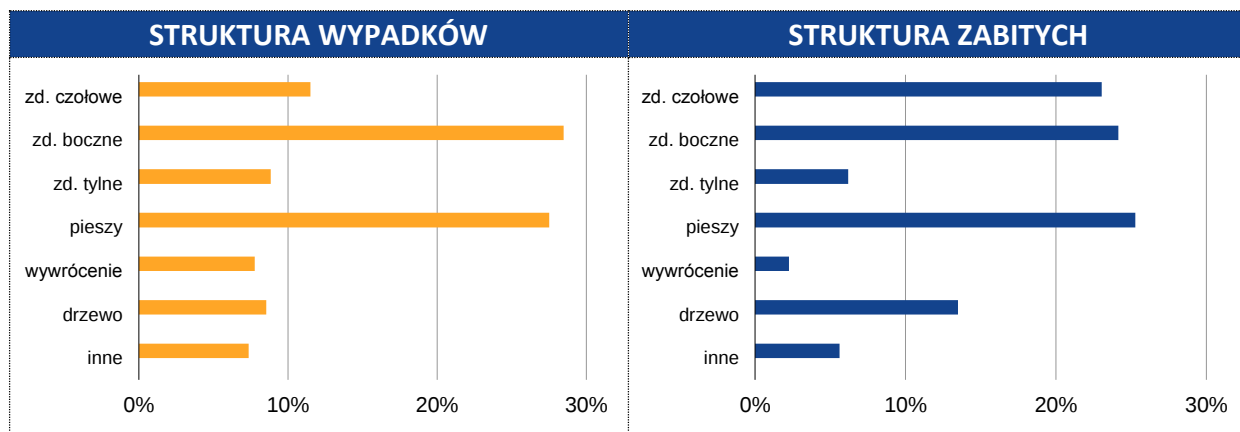
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1018		
zabici	178		
ranni	1101		
ciężko ranni	449		
kolizje	25 811		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

 - wzrost 0-5%
  - wzrost 5-10%
  - wzrost >10%
 - spadek 0-5%
  - spadek 5-10%
  - spadek >10%
  - bez zmian.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	4		16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 28%	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością 20%	17%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 14%	11%		18%
Z udziałem nietrzeźwych 9%	6%		13%
Z udziałem motocyklistów 9%	4%		9%
W wyniku najechania na drzewo 9%	2%		15%

WNIOSKI
1. W roku 2016 odnotowano wyraźny wzrost liczby kolizji, przy jednoczesnym niewielkim spadku liczby ofiar rannych i ciężko rannych w wypadkach drogowych. 2. Podobnie jak w roku ubiegłym wskaźniki zagrożenia wskazują, że przy najniższym w kraju ryzyku zaistnienia wypadku, ciężkość zdarzeń wyrażona liczbą zabitych/100 wypadków, osiąga wartość 17, co plasuje region na drugim najgorszym miejscu pod względem ciężkości wypadków w kraju. 3. W strukturze zabitych dominują piesi. Wypadki z udziałem pieszych jak również zderzenia boczne stanowią największy odsetek w rejonie. 4. Region charakteryzuje się najwyższym w kraju odsetkiem wypadków z udziałem motocyklistów, a także bardzo wysokim odsetkiem wypadków z udziałem pieszych. W porównaniu z rokiem ubiegłym odnotowano spadek liczby wypadków w wyniku najechania na drzewo, jednak ich skala jest nadal wyższa od średniej krajowej.



WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE



Liczba mieszkańców	2 147,7 tys.
Powierzchnia	25 122 km ²
Długość dróg publicznych	34 971 km
Zarejestrowane pojazdy	1 521,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ				
krajowe	1 086 km		3,0%		POLSKA	4,6%
wojewódzkie	2 241 km		6,2%			6,9%
powiatowe	10 618 km		29,3%			29,8%
gminne	22 265 km		61,5%			58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 262	↗	
zabici	178	↘↘	
ranni	1 484	↗	
ciężko ranni	634	↗↗	
kolizje	18 642	↗↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE



Liczba mieszkańców

1 018,1 tys.

Powierzchnia

13 988 km²

Długość dróg publicznych

14 976 km

Zarejestrowane pojazdy

743,7 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	906 km	● 6,1%	
wojewódzkie	1 605 km	● 10,7%	
powiatowe	4 152 km	● 27,7%	
gminne	8 313 km	● 55,5%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	684	↗↗		
zabici	113	↗↗↗		
ranni	878	↗↗↗		
ciężko ranni	460	↗↗		
kolizje	11 799	↗↗↗		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

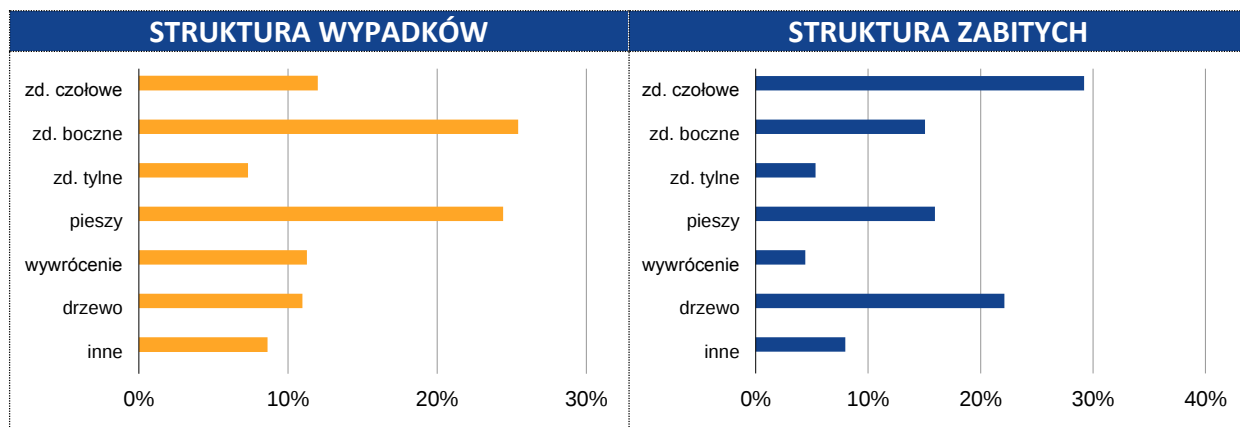
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU										max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49											169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5											11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5											17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3											16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 24%	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością 24%	17%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 19%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 13%	11%		18%
Z udziałem nietrzeźwych 10%	6%		13%
Z udziałem motocyklistów 8%	4%		9%
W wyniku najechania na drzewo 11%	2%		15%

WNIOSKI
1. W 2016 r. nastąpiło wyraźne pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionie. Odnotowano znaczny wzrost liczby wypadków, kolizji, ale też skutków zdarzeń drogowych.
2. Region charakteryzuje się najwyższym wskaźnikiem obrazującym liczbę zabitych przypadającą na 100 tys. mieszkańców, oraz wyższym od średniej krajowej wskaźnikiem ciężkości wypadków.
3. W strukturze zabitych dominują wypadki spowodowane przez zderzenie czołowe pojazdów, przy czym w strukturze wypadków przeważają wypadki na skutek zderzenia bocznego pojazdów oraz te z udziałem pieszych.
4. Podobnie jak w roku ubiegłym problemem regionu są przede wszystkim wypadki spowodowane nadmierną prędkością.



WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE



Liczba mieszkańców	2 493,6 tys.
Powierzchnia	18 219 km ²
Długość dróg publicznych	26 261 km
Zarejestrowane pojazdy	1 846,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 434 km	● 5,5%	
wojewódzkie	1 348 km	● 5,1%	
powiatowe	7 828 km	● 29,8%	
gminne	15 651 km	● 59,6%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	4 222	↗	
zabici	214	↘↘	
ranni	5 298	↗	
ciężko ranni	1 426	↗↗	
kolizje	26 270	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 372,6 tys.
Powierzchnia	15 183 km ²
Długość dróg publicznych	30 153 km
Zarejestrowane pojazdy	2 268,2 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 097 km	● 3,6%	
wojewódzkie	1 444 km	● 4,8%	
powiatowe	6 676 km	● 22,1%	
gminne	20 936 km	● 69,4%	
			POLSKA 4,6%
			6,9%
			29,8%
			58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	3 939	↗	
zabici	185	↘	
ranni	4 764	↗	
ciężko ranni	1 225	↗	
kolizje	29 584	↗↗	
			2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU										max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49											169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5											11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5											17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3											16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE



Liczba mieszkańców	5 349,1 tys.
Powierzchnia	35 558 km ²
Długość dróg publicznych	54 160 km
Zarejestrowane pojazdy	4 236,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	2 423 km	● 4,5%	
wojewódzkie	3 012 km	● 5,6%	
powiatowe	15 156 km	● 28,0%	
gminne	33 570 km	● 62,0%	
			POLSKA 4,6%
			6,9%
			29,8%
			58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	4 078	↗	
zabici	508	↗	
ranni	4 878	↗	
ciężko ranni	1 152	↗↗↗	
kolizje	63 267	↗↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej

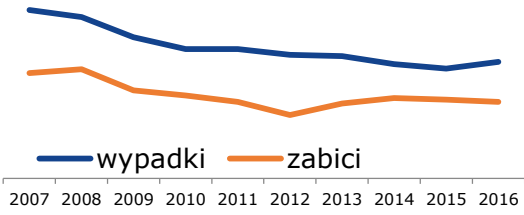


WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE



Liczba mieszkańców	996,0 tys.
Powierzchnia	9 412 km ²
Długość dróg publicznych	10 482 km
Zarejestrowane pojazdy	739,7 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	778 km	7,4%		POLSKA 4,6%
wojewódzkie	987 km	9,4%		6,9%
powiatowe	3 899 km	37,2%		29,8%
gminne	4 817 km	46,0%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	754 	
zabici	99 	
ranni	859 	
ciężko ranni	298 	
kolizje	9087 	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

 - wzrost 0-5%

  - wzrost 5-10%

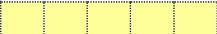
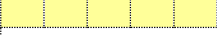
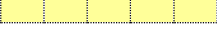
   - wzrost >10%

 - spadek 0-5%

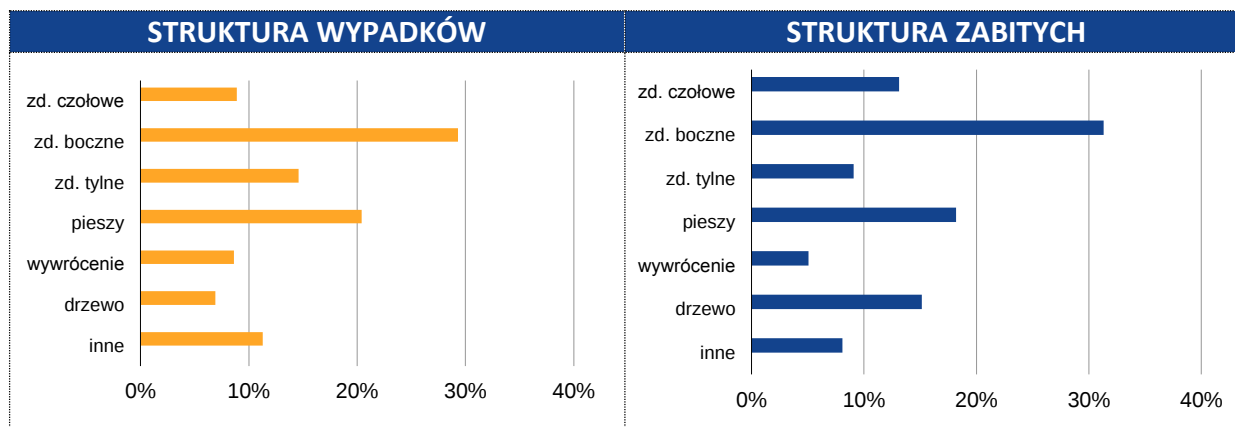
  - spadek 5-10%

   - spadek >10%

 - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 21%	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością 19%	17%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 18%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 15%	11%		18%
Z udziałem nietrzeźwych 7%	6%		13%
Z udziałem motocyklistów 6%	4%		9%
W wyniku najechania na drzewo 7%	2%		15%

WNIOSKI
1. W 2016 r. po raz kolejny odnotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych w województwie. Wzrosła jednak liczba wypadków i kolizji.
2. Wskaźniki zagrożeń wskazują, że przy niższym od średniej krajowej ryzyku zaistnienia wypadku ciężkość zdarzeń jest bardzo wysoka w porównaniu z pozostałymi województwami.
3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne, które generują najwięcej ofiar śmiertelnych.
4. W regionie odnotowano stosunkowo niski w skali kraju odsetek wypadków z udziałem pieszych oraz nietrzeźwych. Problemem na tle pozostałych województw jest znaczny odsetek wypadków spowodowanych przez młodych kierowców oraz w wyniku najechania na drzewo.

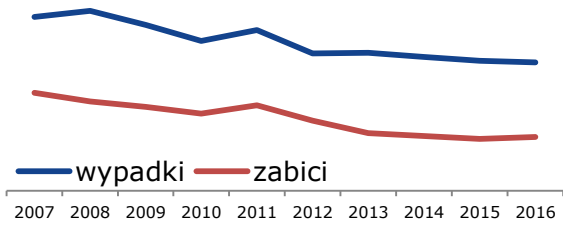


WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE



Liczba mieszkańców	2 127,7 tys.
Powierzchnia	17 846 km ²
Długość dróg publicznych	20 839 km
Zarejestrowane pojazdy	1 412,6 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	878 km	4,2%		POLSKA 4,6%
wojewódzkie	1 700 km	8,2%		6,9%
powiatowe	6 689 km	32,1%		29,8%
gminne	11 572 km	55,5%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 682		
zabici	141		
ranni	2019		
ciężko ranni	417		
kolizje	17478	  	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

 - wzrost 0-5%

 - wzrost 5-10%

 - wzrost >10%

 - spadek 0-5%

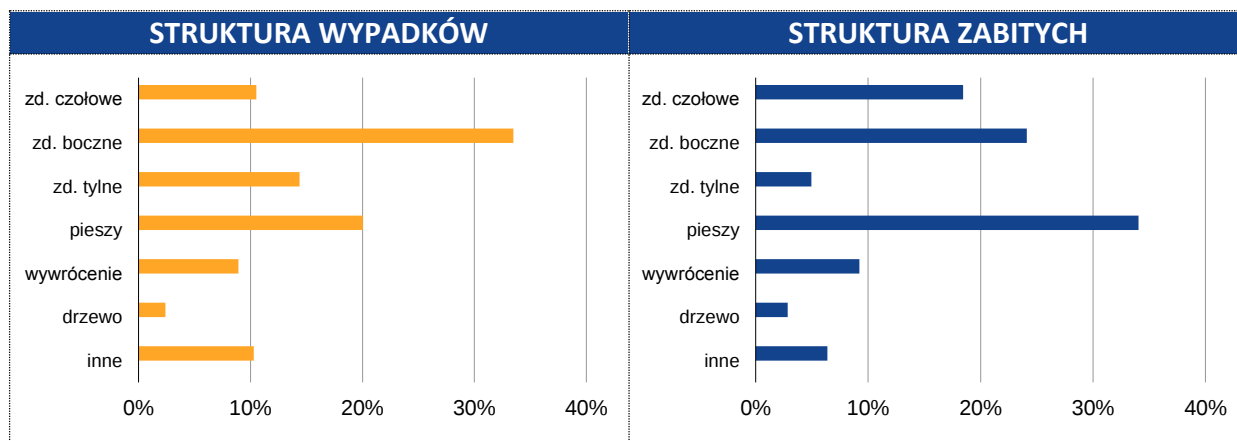
 - spadek 5-10%

 - spadek >10%

 - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

kolor niebieski – wartość niższa, **kolor czerwony** – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	20%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców	20%		20%
Z udziałem rowerzystów	18%		18%
Z udziałem nietrzeźwych	8%		13%
Z udziałem motocyklistów	8%		9%
W wyniku najechania na drzewo	2%		15%

WNIOSKI
1. W roku 2016 w województwie odnotowano spadek liczby zabitych i ciężko rannych. Nastąpił także spadek liczby wypadków, ale wzrost liczby kolizji. 2. Widoczny jest problem wypadków z najwyższym w kraju wskaźnikiem wypadków z udziałem rowerzystów i jednym z najwyższych wskaźników wypadków z udziałem młodych kierowców. Jednocześnie występuje najniższy wskaźnik wypadków z udziałem pieszych oraz jeden z najniższych wskaźników wypadków w wyniku najechania na drzewo. 3. Region charakteryzuje się stosunkowo niską ciężkością zdarzeń oraz niskim wskaźnikiem liczby zabitych/100 tys. mieszkańców. 4. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz wypadki z pieszymi. Obie kategorie zdarzeń charakteryzują się dużą ciężkością wypadków generując najwięcej ofiar śmiertelnych.

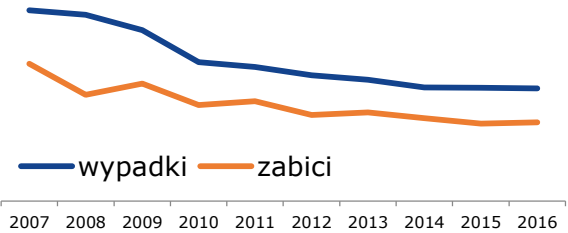


WOJEWÓDZTWO PODLASKIE



Liczba mieszkańców	1 188,8 tys.
Powierzchnia	20 187 km ²
Długość dróg publicznych	26 597 km
Zarejestrowane pojazdy	807,7 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	992 km	 3,7%	
wojewódzkie	1 282 km	 4,8%	
powiatowe	7 797 km	 29,3%	
gminne	16 526 km	 62,1%	
			POLSKA 4,6%
			6,9%
			29,8%
			58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	686		
zabici	120		
ranni	834		
ciężko ranni	435		
kolizje	12 246		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

 - wzrost 0-5%

 - wzrost 5-10%

 - wzrost >10%

 - spadek 0-5%

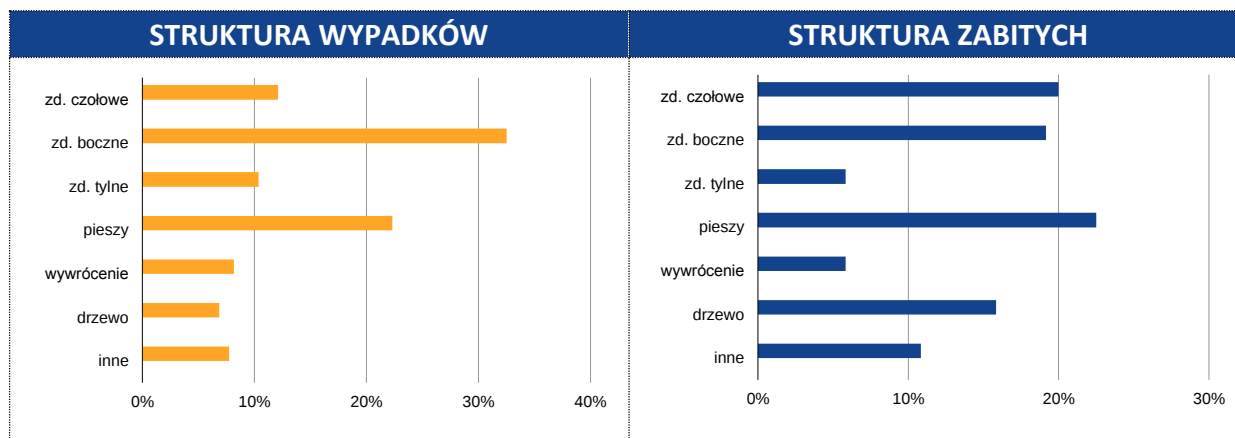
 - spadek 5-10%

 - spadek >10%

 - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23%	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22%	17%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 20%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 16%	11%		18%
Z udziałem nietrzeźwych 11%	6%		13%
Z udziałem motocyklistów 6%	4%		9%
W wyniku najechania na drzewo 7%	2%		15%

WNIOSKI
1. W województwie w 2016 r. odnotowano jeden z najwyższych w kraju wskaźników ciężkości wypadków przy jednoczesnym jednym z najniższych wskaźników gęstości. Wskaźnik zabitych/100 tys. mieszkańców i ryzyko zgonu należą do najwyższych w kraju. 2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych. Przy zdarzeniach z udziałem pieszych występuje najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych. 3. W 2016 r. odnotowano spadek liczby wypadków i kolizji, niestety liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych utrzymuje się na poziomie zbliżonym do ubiegłorocznego. 4. Występuje najwyższy w kraju wskaźnik udziału w wypadkach młodych kierowców oraz wysoki wskaźnik udziału w wypadkach rowerzystów oraz osób nietrzeźwych.



WOJEWÓDZTWO POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 307,7 tys.
Powierzchnia	18 310 km ²
Długość dróg publicznych	22 804 km
Zarejestrowane pojazdy	1 586,6 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	913 km	4,0%	
wojewódzkie	1 801 km	7,9%	
powiatowe	5 790 km	25,4%	
gminne	14 300 km	62,7%	
			POLSKA 4,6%
			6,9%
			29,8%
			58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 725	↗	
zabici	144	↘↘↘	
ranni	3 357	↗	
ciężko ranni	763	↗↗↗	
kolizje	23 879	↗↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej

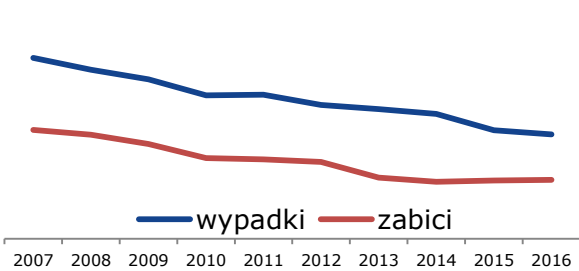


WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE



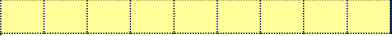
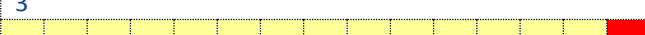
Liczba mieszkańców	4 570,8 tys.
Powierzchnia	12 333 km ²
Długość dróg publicznych	25 417 km
Zarejestrowane pojazdy	2 953 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ			
krajowe	1 222 km	4,8%		POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 518 km	6,0%			6,9%
powiatowe	6 373 km	25,1%			29,8%
gminne	16 304 km	64,1%			58,7%

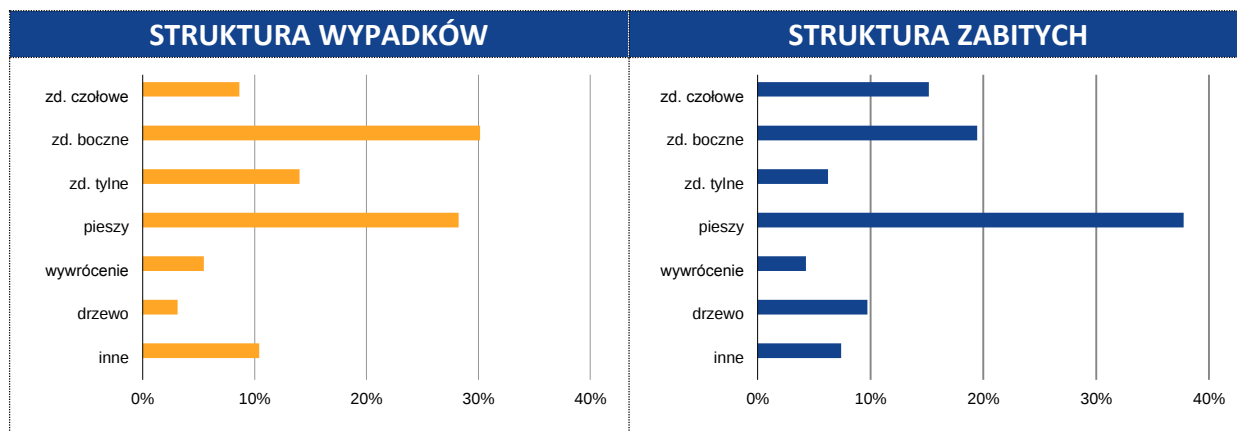
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	3 650	↘	
zabici	257	↗	
ranni	4 347	↘↘	
ciężko ranni	1 297	↗	
kolizje	49 545	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%
 ↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	17%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	11%		18%
Z udziałem nietrzeźwych	6%		13%
Z udziałem motocyklistów	4%		9%
W wyniku najechania na drzewo	2%		15%

WNIOSKI
- Najważniejszym problemem województwa jest najwyższy w kraju wskaźnik wypadków z udziałem pieszych. Jednocześnie występuje jeden z najniższych wskaźników udziału w wypadkach młodych kierowców oraz najniższy wskaźnik wypadków powodowanych przez nadmierną prędkość. - Region cechuje jeden z najniższych w kraju wskaźników liczby zabitych w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców, przy jednocześnie dużej koncentracji wypadków w przeliczeniu na 100 km sieci drogowej. - Zauważalny jest jeden z najniższych wskaźników ryzyka zgonu. - W roku 2016 nastąpił w województwie spadek liczby wypadków i rannych, choć liczba ofiar śmiertelnych utrzymuje się na poziomie podobnym do ubiegłorocznego.

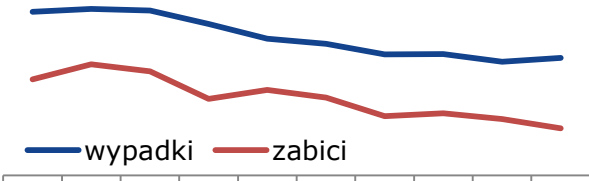


WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE



Liczba mieszkańców	1 257,2 tys.
Powierzchnia	11 711 km ²
Długość dróg publicznych	17 490 km
Zarejestrowane pojazdy	906 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	754 km	 4,3%	 POLSKA 4,6% 6,9% 29,8% 58,7%
wojewódzkie	1 087 km	 6,2%	
powiatowe	6 196 km	 35,4%	
gminne	9 452 km	 54%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 365		 wypadki zabici 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015
zabici	107		
ranni	1 724		
ciężko ranni	367	 	
kolizje	11 711	  	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

 - wzrost 0-5%

  - wzrost 5-10%

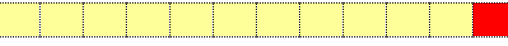
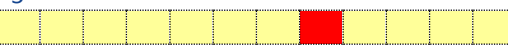
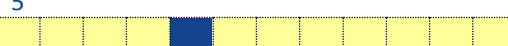
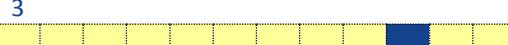
   - wzrost >10%

 - spadek 0-5%

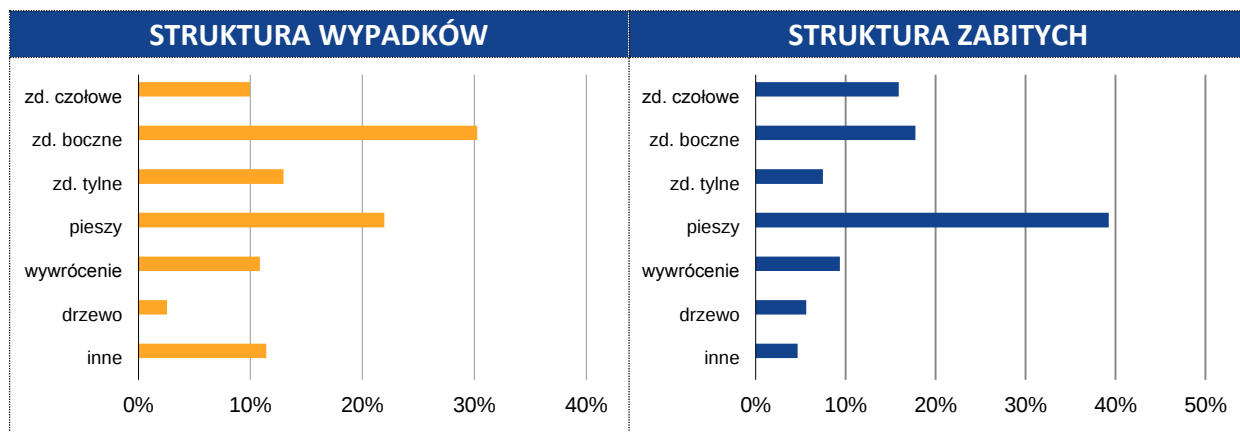
  - spadek 5-10%

   - spadek >10%

 - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

kolor niebieski – wartość niższa, **kolor czerwony** – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23%	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością 20%	17%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 11%	11%		18%
Z udziałem nietrzeźwych 12%	6%		13%
Z udziałem motocyklistów 5%	4%		9%
W wyniku najechania na drzewo 3%	2%		15%

WNIOSKI
1. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz najechanie na pieszego, ten drugi rodzaj zdarzenia generuje najwięcej ofiar śmiertelnych.
2. W roku 2016 zaobserwowano duży spadek liczby ciężko rannych. Wzrosła jednocześnie liczba wypadków i kolizji.
3. Region charakteryzuje się wyższą od średniej krajowej wartością wskaźnika demograficznego I, przy niższej od średniej krajowej ciężkości wypadków liczonej liczbą zabitych/100 wypadków.
4. W roku 2016 zaobserwowano wysoki wskaźnik udziału w wypadkach kierowców nietrzeźwych.



WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE



Liczba mieszkańców	1 439,7 tys.
Powierzchnia	24 173 km ²
Długość dróg publicznych	22 740 km
Zarejestrowane pojazdy	924,7 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 327 km	● 5,8%	
wojewódzkie	1 942 km	● 8,5%	
powiatowe	8 438 km	● 37,1%	
gminne	11 033 km	● 48,5%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 627	↗↗	
zabici	158	↗↗↗	
ranni	2 025	↗↗	
ciężko ranni	600	↗↗↗	
kolizje	15 678	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

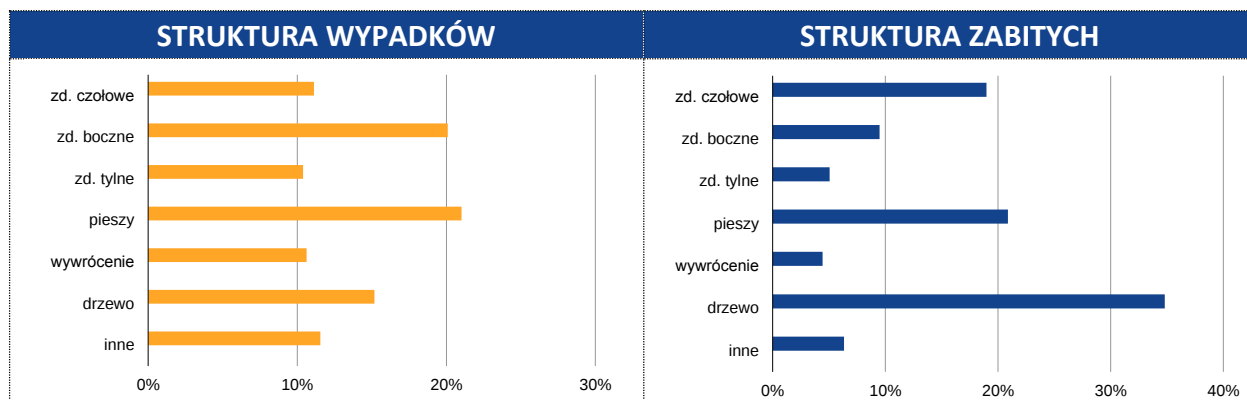
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 22%	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością 31%	17%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 19%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 11%	11%		18%
Z udziałem nietrzeźwych 13%	6%		13%
Z udziałem motocyklistów 5%	4%		9%
W wyniku najechania na drzewo 15%	2%		15%

WNIOSKI
1. W roku 2016 na drogach województwa odnotowano nieznaczny spadek liczby wypadków z udziałem motocyklistów i rowerzystów. 2. Występuje jeden z niższych w kraju wskaźników udziału w wypadkach pieszych. 3. Wskaźniki demograficzne określające ryzyko zaistnienia wypadku oraz prawdopodobieństwo ofiary śmiertelnej umiejscawiają województwo w grupie najwyższego zagrożenia. 4. W województwie występuje najwyższy w kraju odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz najechaniem na drzewo.



WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 475,3 tys.
Powierzchnia	29 826 km ²
Długość dróg publicznych	40 795 km
Zarejestrowane pojazdy	2 782,2 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 736 km	● 4,3%	
wojewódzkie	2 830 km	● 6,9%	
powiatowe	12 321 km	● 30,2%	
gminne	23 909 km	● 58,6%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 316	↗↗	
zabici	249	↗	
ranni	2 683	↗↗	
ciężko ranni	1 039	↗↗↗	
kolizje	34 548	↗↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej

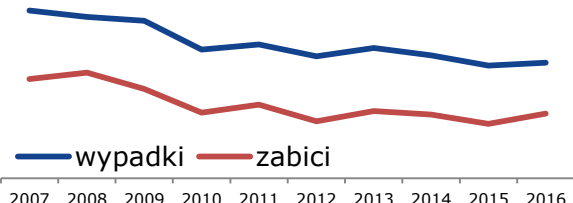


WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE



Liczba mieszkańców	1 710,5 tys.
Powierzchnia	22 892 km ²
Długość dróg publicznych	19 919 km
Zarejestrowane pojazdy	1 137,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 136 km	 5,7%	
wojewódzkie	2 185 km	 11,0%	
powiatowe	7 676 km	 38,5%	
gminne	8 923 km	 44,8%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 332	↗	
zabici	149	↗↗↗	
ranni	1 608	↗↗	
ciężko ranni	474	↗↗↗	
kolizje	17 930	↗↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

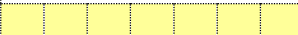
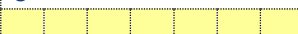
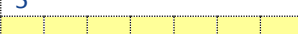
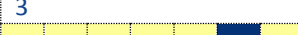
↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

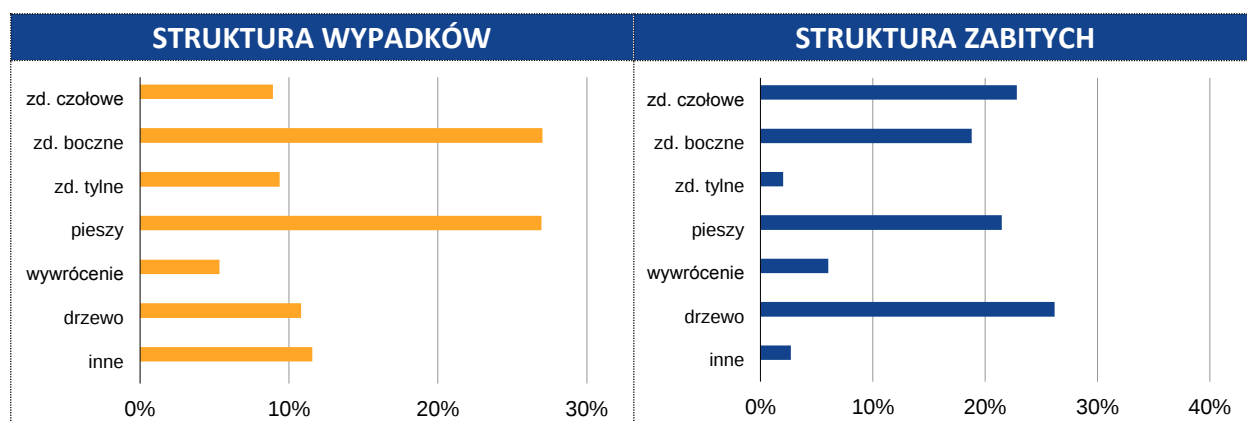
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	49		169
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5		11
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		17
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3		16

kolor niebieski – wartość niższa, kolor czerwony – wartość wyższa od średniej krajowej



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 28%	21%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością 18%	17%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców 14%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 13%	11%		18%
Z udziałem nietrzeźwych 9%	6%		13%
Z udziałem motocyklistów 5%	4%		9%
W wyniku najechania na drzewo 11%	2%		15%

WNIOSKI
1. W roku 2016 w strukturze wypadków zaobserwowano spadek zdarzeń z udziałem pieszych.
2. W województwie występuje najniższy wskaźnik wypadków z udziałem młodych kierowców oraz jeden z najniższych wskaźników wypadków spowodowanych nadmierną prędkością.
3. Przyjęte na potrzeby oceny wskaźniki plasują region w gronie województw o średnim poziomie zagrożenia.
4. Istotnym problemem pomimo tendencji spadkowej jest duża liczba wypadków z udziałem pieszych.

ZAŁĄCZNIK 2

Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar oraz wielkość wskaźników zagrożenia w roku 2016

Województwo	wypadki	ofiary śmiertelne	ofiary ranne	w tym: ciężko ranne	kolizje	Wskaźnik demograficzny I wypadki/100 tys. mieszk.	Wskaźnik demograficzny II zabici/100 tys. mieszk.	Wskaźnik ciężkości zabici/100 wypadków	Wskaźnik gęstości wypadki/100 km									
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
DOLNOŚLĄSKIE	2 280	2324	185	226	2 968	2907	1 077	1 073	34 565	39147	78	80	6	8	8	10	10	10
KUJAWSKO-POMORSKIE	1 008	1018	153	178	1 135	1101	462	449	22 845	25811	48	49	7	9	15	17	4	4
LUBELSKIE	1 252	1262	188	178	1 436	1484	589	634	16 846	18642	58	59	9	8	15	14	4	3
LUBUSKIE	639	684	92	113	786	878	432	460	10 448	11799	63	67	9	11	14	17	4	5
ŁÓDZKIE	3 991	4222	236	214	4 826	5298	1 329	1 426	23 355	26270	159	169	9	9	6	5	15	16
MAŁOPOLSKIE	3 839	3939	198	185	4 619	4764	1 224	1 152	27 318	29584	114	117	6	5	5	5	13	13
MAZOWIECKIE	4 006	4078	487	508	4 747	4878	1 032	1 225	55 904	63267	75	76	9	9	12	12	7	8
OPOLSKIE	710	754	102	99	808	859	166	298	7 941	9087	71	76	10	10	14	13	6	7
PODKARPACKIE	1 703	1682	136	141	2 120	2019	438	417	15 662	17478	80	79	6	7	8	8	8	8
PODLASKIE	690	686	118	120	864	834	426	435	11 196	12246	58	58	10	10	17	17	3	3
POMORSKIE	2 675	2725	170	144	3 347	3357	503	763	20 996	23879	116	118	7	6	6	5	12	12
ŚLĄSKIE	3 792	3650	255	257	4 584	4347	1 252	1 297	45 072	49545	83	80	6	6	7	7	15	14
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1 353	1365	108	107	1 676	1724	407	367	10 455	11711	107	109	9	9	8	8	8	8
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1 535	1627	140	158	1 869	2025	496	600	14 406	15678	106	113	10	11	9	10	7	7
WIELKOPOLSKIE	2 196	2316	245	249	2 523	2683	938	1 039	29 442	34548	63	67	7	7	11	11	5	6
ZACHODNIOPOMORSKIE	1 298	1332	125	149	1 470	1608	429	474	15 814	17930	76	78	7	9	10	11	7	7
POLSKA	32 967	33664	2 938	3026	39 778	40766	11 200	12 109	362 265	406622	86	87	8	8	9	11	8	8

ZAŁĄCZNIK 3

Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania NPBRD w 2010 i 2016

Filary programu		Zabici		Ciężko ranni	
		2010	2016	2010	2016
Wskaźniki finalne dla całego programu					
Wszystkie filary	Liczba ofiar (ofiar/rok)	3 907	3 026 (-22,5%)	11 491	12 109 (+5,4%)
	Wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (ofiar/1 mln mieszk./rok)	102,3	78,7 (-23%)	302,9	315,0 (+4%)
	Wskaźnik ofiarochłonności motoryzacyjnej (ofiar/1 mln pojazdów/rok ¹⁶)	169,6	110,4 (-35%)	498,8	441,8 (-11%)
	Wskaźnik koncentracji ofiar (ofiar/1 mld pkm/rok ¹⁷)	19,6	13,4 (-32%)	57,7	53,7 (-7%)
Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów					
Bezpieczny człowiek	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	1 235	868 (-30%)	3 287	3172 (-3,5%)
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	280	271 (-3,2%)	890	1490 (+67,4%)
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	320	321 (-0,3%)	1 139	1437 (+26,2%)
	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)	352	306 (-13%)	1 284	956 (-25,5%)

¹⁶ Na podstawie: GUS, Transport – wyniki działalności (tabele: pojazdy samochodowe i motorowery).

¹⁷ Na podstawie: GUS, Transport – wyniki działalności (tabele: ruch drogowy na terytorium Polski wg rodzaju pojazdów i kategorii dróg).

Bezpieczne drogi	Liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok)	776	590 (-24%)	2 052	1683 (-18%)
	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)	917	749 (-18%)	3 409	4368 (+28%)
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi ¹⁸ (ofiar/rok)	693	517 (-25%)	1 607	1 217 (-24%)
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)	585	483 (-17%)	2 754	3391 (+23%)
	Liczba ofiar na łukach poziomych – zakręt, łuk (ofiar/rok)	566	513 (-9%)	1 695	594 (-65%)
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)	1 529	1103 (-28%)	3 092	3084 (-0,3%)
Bezpieczna prędkość	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (ofiar/rok)	1 117	846 (-24%)	3 213	2838 (-12%)
Bezpieczny pojazd	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdów ¹⁹ (ofiar/rok)	19	8 (-58%)	70	26 (-63%)
Ratownictwo i opieka powypadkowa	Liczba ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od dnia wypadku (ofiar/rok)	1 217	Brak danych	n/d	n/d
	Liczba ofiar z trwałą niepełnosprawnością (ofiar/rok)	n/d	Brak danych	Brak danych	Brak danych

¹⁸ Drzewo, słup, bariera (bez wywrócenia).

¹⁹ W 2016 r.: ofiary w wypadkach, w których przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu.



Krajowa Rada
**BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO**

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

📍 ul. Chałubińskiego 4/6

🌐 00-928 Warszawa

🌐 www.krbrd.gov.pl

☎ (22) 630-12-55

☎ (22) 830-00-80

✉ sekretariat@krbrd.gov.pl