



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
DSP.WPP.4621.15.2024

Druk nr 422
Warszawa, 22 maja 2024 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art.140e ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym składam przyjęty przez Radę Ministrów dokument:

**- Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego
oraz działania realizowane w tym zakresie
w 2023 r.**

Jednocześnie informuję, że Rada Ministrów upoważniła Ministra Infrastruktury do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych.

Z wyrazami szacunku

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2023 r.



Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Ministerstwo Infrastruktury

00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6

www.krbrd.gov.pl



Polska otrzymując od Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) nagrodę PIN AWARD 2023 po raz pierwszy została doceniona za wysiłki na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na przestrzeni ostatnich 10 lat. Nagroda jest nie tylko uznaniem, ale przede wszystkim zobowiązaniem do podejmowania dalszych wysiłków w zakresie ratowania ludzkiego życia i zdrowia na drogach.

Wyrażam przekonanie, że to nasza powinność wobec całego społeczeństwa, ale również Nasza wspólna, wszystkich uczestników ruchu drogowego, ciężka praca, abyśmy nasze małe czy duże społeczności uczynili jeszcze bardziej bezpiecznymi.

Wierzę, że w przestrzeni drogowej jest miejsce dla każdego, jeśli będziemy ze sobą wzajemnie współpracować i stosować się do reguł zawartych w Kodeksie Drogowym.

Bezpieczeństwo na drogach to gra zespołowa, w której najważniejszy jest człowiek: to nie tylko kultura i działanie fair play wobec słabszych - niechronionych uczestników ruchu drogowego, którzy też popełniają błędy – ale również odpowiedzialność za innych i rozumienie, że uczestnicy muszą się wspierać i dbać o dobre relacje między sobą.

Dariusz Klimczak

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

Spis treści

SŁOWNIK POJĘĆ	4
POLSKA NA TLE PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ I ŚWIATA W ROKU 2023	5
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE W ROKU 2023.....	9
KOSZTY WYPADKÓW I KOLIZJI DROGOWYCH W ROKU 2022.....	12
ZADANIA ZREALIZOWANE PRZEZ CZŁONKÓW KRBRD PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W 2023 ROKU ZGODNIE Z NARODOWYM PROGRAMEM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2021 – 2030.....	61
INNE DZIAŁANIA MAJĄCE WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO REALIZOWANE W 2023 ROKU.....	125
DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZA I PUBLIKACJE	145
ZAŁĄCZNIK 1. ANALIZA PORÓWNAWCZA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWACH W 2023 R.	146
ZAŁĄCZNIK 1.1. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.2. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE KUJAWSKO-POMORSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.3. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.4. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE LUBUSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.5. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE ŁÓDZKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.6. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE MAŁOPOLSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.7. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE MAZOWIECKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.8. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE OPOLSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.9. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE PODKARPACKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.10. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE PODLASKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.11. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.12. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.13. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE ŚWIĘTOKRZYSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.14. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE WARMIŃSKO-MAZURSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.15. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.16. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM	
ZAŁĄCZNIK 2. LICZBA ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR ORAZ WIELKOŚĆ WSKAŹNIKA ZAGROŻENIA W ROKU 2023	180
ZAŁĄCZNIK 3. ZESTAWIENIE PODSTAWOWYCH WSKAŹNIKÓW MONITOROWANIA NARODOWEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2021-2030.....	181

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 zeszpecenia 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.

Polska na tle państw Unii Europejskiej i świata w 2023 roku

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.

W 2023 roku w wypadkach drogowych w UE zginęło około 20 400 osób, co stanowi spadek o 1% w porównaniu z 2022 r. Pomimo pewnego postępu w odniesieniu do roku bazowego 2019 niewiele państw członkowskich pozostaje na dobrej drodze do osiągnięcia celu, jakim jest zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do 2030 r.

Od 2019 r. liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych prawie nie spadła w Hiszpanii, Francji i Włoszech, natomiast wzrosła w Irlandii, na Łotwie, w Holandii, Słowacji i Szwecji.

Z kolei w ciągu ostatnich czterech lat Belgia, Czechy, Dania, Węgry i Polska są na dobrej drodze do osiągnięcia celu redukcji liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń na drogach o 50% do roku 2030.

Ogólny ranking wskaźników śmiertelności w poszczególnych krajach nie zmienił się znacząco, przy czym najbezpieczniejsze drogi nadal znajdują się w Szwecji (22 ofiary śmiertelne na milion mieszkańców) i Danii (27 na milion). Najwyższy wskaźnik śmiertelności w 2023 r. odnotowały Bułgaria (82 na mln) i Rumunia (81 na mln). Średnia wartość dla UE wyniosła 46 ofiar śmiertelnych na drogach na milion mieszkańców. Polska osiągnęła wskaźnik 52 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców.

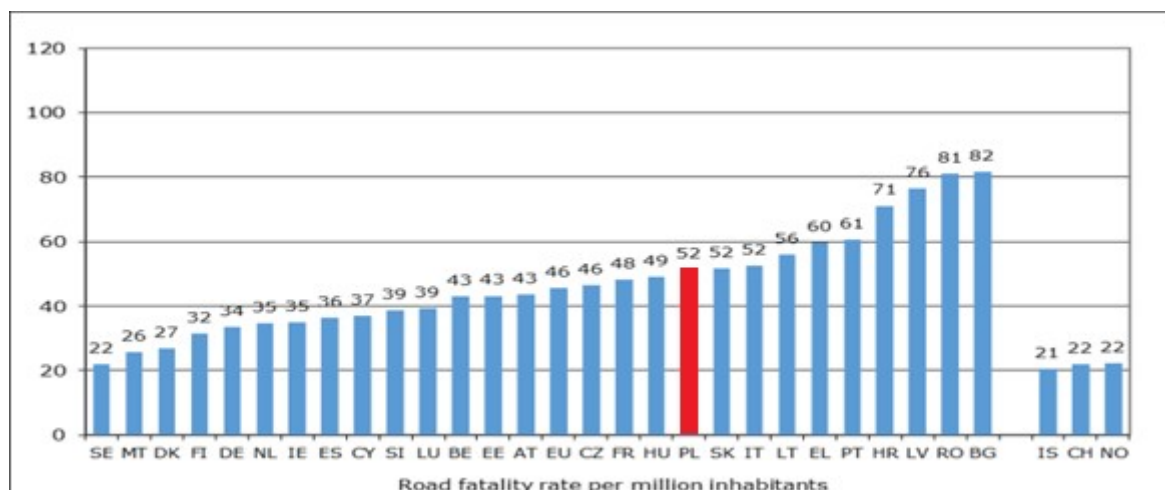
Z dostępnych danych ogólnounijnych za 2022 r. (szczegółowe dane za 2023 r. nie są jeszcze dostępne) wynika, że 52% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych miało miejsce na drogach wiejskich, w porównaniu z 38% na obszarach miejskich i 9% na autostradach. Tendencja w liczbie rowerzystów zabitych na drogach UE budzi poważne obawy: w 2022 r. zginęło ponad 2 000 rowerzystów. Jest to jedyna główna grupa użytkowników dróg, w której w ciągu ostatniej dekady nie odnotowano znaczącego spadku liczby ofiar śmiertelnych, zwłaszcza z powodu utrzymującego się braku odpowiedniej infrastruktury oraz niebezpiecznych zachowań wszystkich użytkowników dróg, takich jak przekraczanie prędkości, dekoncentracja oraz jazda pod wpływem alkoholu i narkotyków. Mężczyźni byli przyczyną trzech z czterech ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (77%). Osoby starsze, w wieku 65+, są bardziej zagrożone, ponieważ stanowią 29% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, podczas gdy stanowią 21% populacji. Podobnie młodzi ludzie w wieku 18–24 lata odpowiadali za 12% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, ale stanowili 7% populacji. Kierowcy i pasażerowie pojazdów samochodowych stanowili 45% wszystkich ofiar śmiertelnych, piesi 18%, użytkownicy jednośladów z napędem silnikowym (motocykle i motorowery) 19%, a rowerzyści 10%. Schematy te zmieniają się znacząco w zależności od wieku. Wśród osób w wieku 65+ piesi stanowią 29% ofiar śmiertelnych, a rowerzyści 17%. Na obszarach miejskich niechronieni użytkownicy dróg (piesi, rowerzyści i użytkownicy jednośladów z napędem silnikowym) stanowią prawie 70% wszystkich ofiar śmiertelnych. Zdarzenia śmiertelne z udziałem użytkowników dróg miejskich mają miejsce przeważnie w wyniku wypadków z udziałem samochodów osobowych i ciężarowych, co podkreśla potrzebę poprawy bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg.

Ofiary śmiertelne na milion mieszkańców – dane wstępne za rok 2023	Liczba ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców		Zmiana w % w odniesieniu do:		
	2022	2023	2022	2019	Średnia 2017-19
EU	46	46	-1%	-10%	-12%
Austria	41	43	7%	-5%	-4%
Belgia	46	43	-6%	-22%	-19%
Bułgaria	78	82	-1%	-16%	-18%
Chorwacja	71	71	0%	-8%	-13%
Cypr	41	37	-8%	-35%	-34%
Czechy	50	46	-5%	-19%	-18%
Dania	26	27	4%	-20%	-12%
Estonia	37	43	20%	13%	6%
Finlandia	35	32	-10%	-17%	-23%
Francja	50	48	-3%	-2%	-4%
Grecja	63	60	-5%	-10%	-12%
Hiszpania	37	36	0%	-1%	-3%
Holandia	37	35	-6%	5%	8%
Irlandia	31	35	19%	31%	29%

Litwa	43	56	33%	-14%	-13%
Luksemburg	56	39	-28%	18%	-6%
Łotwa	60	76	27%	9%	4%
Malta	50	26	-46%	-13%	-21%
Niemcy	33	34	2%	-7%	-11%
Polska	50	52	0%	-35%	-34%
Portugalia	60	61	3%	-8%	-4%
Rumunia	86	81	-5%	-17%	-18%
Słowacja	49	52	5%	4%	4%
Słowenia	40	39	-4%	-20%	-17%
Szwecja	22	22	2%	5%	-13%
Węgry	55	49	-12%	-22%	-24%
Włochy	54	52	-2%	-2%	-6%
Islandia	24	21	-11%	33%	-40%
Norwegia	21	22	5%	13%	14%
Szwajcaria	28	22	-20%	3%	-11%

Źródło: Baza danych EU CARE; Eurostat

Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców – dane wstępne za rok 2023



Źródło: Baza danych EU CARE; Eurostat

Sytuacja w wybranych krajach UE

NIEMCY:

W 2023 r. w Niemczech w wypadkach drogowych zginęło 2 830 osób. Jak podaje Federalny Urząd Statystyczny (Destatis) na podstawie wstępnych wyników, było to o 1,5%, czyli o 42 zgony więcej, niż w 2022 r. (2 788 zgonów) i o 7,1% mniej, niż w 2019 r., czyli rok przed pandemią COVID 19. W 2023 r. nieznacznie (o 1,0%) wzrosła także liczba osób rannych w wypadkach drogowych w porównaniu do roku poprzedniego. Wyniosła ona 364 900 osób. W porównaniu z rokiem 2019

poprzedzającym pandemię COVID 19 było, to o 5,0% (19 500 osób) mniej.

FRANCJA:

W 2023 r. na drogach Francji kontynentalnej i Francuskich Terytoriów Zależnych zginęły 3 402 osoby (dane szacunkowe z ONISR – Krajowego Międzyresortowego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). Wynik ten jest o 4,2% niższy w porównaniu z 2022 r. i 2,7% niższy, niż w 2019 r., będącym rokiem odniesienia dla dekady 2020-2030.

Szacuje się, że we Francji kontynentalnej w 2023 r. w wypadkach drogowych zginęło 3 170 osób, co jest wynikiem niższym niż w 2022 r. (o 3,0%) i 2019 r. (o 2,3%). Na terenie Francuskich Terytoriów Zależnych także spadła liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. W 2023 r. zginęły 232 osoby, w porównaniu z 283 zabitymi w 2022 r. i 254 zabitymi w 2019 r.

HISZPANIA:

Zgodnie z informacjami podanymi przez Generalną Dyрекcję Ruchu Drogowego (DGT) w 2023 r. w wypadkach drogowych w Hiszpanii zginęło 1 145 osób. Liczba ofiar śmiertelnych utrzymuje się na stałym poziomie. Wypadnięcie z drogi jest w dalszym ciągu najczęstszą przyczyną zgonów w wypadkach drogowych (486 ofiar, czyli 42% całkowitej liczby ofiar śmiertelnych).

Liczba zgonów w wyniku zderzeń czołowych spadła w 2023 roku o 9% (225 zgonów), w porównaniu z 246 zgonami w roku 2022. Największy wzrost śmiertelności odnotowano wśród motocyklistów. W 2023 roku zginęło ich 299, czyli o 45 więcej niż w 2022 r. Zmniejszyła się liczba pieszych zabitych w wypadkach (118 osób w 2023 r., w porównaniu do 127 osób w 2022 roku). Prawie połowę tych zgonów (56 osób) odnotowano na autostradach i drogach ekspresowych.

DZIAŁANIA KOMISJI EUROPEJSKIEJ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO:

W celu poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg w Unii Europejskiej, w marcu 2023 roku Komisja Europejska przyjęła pakiet przepisów, zawierający trzy współzależne akty prawne: dyrektywę w sprawie praw jazdy, dyrektywę w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów oraz dyrektywę w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.

W założeniach pakiet ten powinien pomóc w realizacji tzw. „Wizji Zero”, czyli jak największego zbliżenia się do zerowej liczby ofiar wypadków drogowych w UE do 2050 roku, jak również celu pośredniego, zakładającego ograniczenie liczby ofiar wypadków drogowych w UE o 50% do 2030 roku.

ŚWIAT:

Opracowany przez Światową Organizację Zdrowia (WHO) „Globalny raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na rok 2023” szczegółowo opisuje liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na świecie oraz zmiany w ulepszaniu przepisów, strategii i działań mających na celu zmniejszenie tej liczby. Piąty raport z serii zawiera przegląd postępów w latach 2010–2021 i wyznacza punkt odniesienia dla celu.

Globalny Plan Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 ogłoszony przez EKG ONZ i WHO, zakładają zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych do roku 2030. Z raportu wynika, że liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych nieznacznie spadła do 1,19 miliona rocznie (o 5% od 2010 roku), a wysiłki na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przynoszą efekty. Jednak cena płacona za mobilność pozostaje zdecydowanie zbyt wysoka i konieczne są pilne działania, jeśli chcemy osiągnąć założone cele. W analizowanym okresie ponad połowa krajów świata odnotowała spadek liczby ofiar śmiertelnych na drogach. W liczbie tej 10 krajów odnotowało 50% i większy spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, zaś w kolejnych 35 krajach (w tym w Polsce) spadek tej wartości wyniósł w omawianym okresie pomiędzy 30% a 50%.

Skala problemu pozostaje poważana. Każdej minuty na świecie giną na drogach więcej, niż

2 osoby, a każdego dnia ponad 3 200 osób. Wypadki drogowe pozostają główną przyczyną śmierci dzieci i młodzieży w wieku od 5 do 29 lat. Powodują one duże straty wśród aktywnej zawodowo populacji oraz przynoszą szkody dla sektorów zdrowia, społecznego i gospodarczego.

9 na 10 śmiertelnych wypadków drogowych zdarza się w krajach o niskim lub średnim dochodzie społecznym. Liczba wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym w tym krajach jest szczególnie wysoka, biorąc pod uwagę liczbę zarejestrowanych tam pojazdów oraz długość dróg.

W odniesieniu do wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym w poszczególnych regionach świata aż 28% z nich ma miejsce w Azji Południowo-Wschodniej, 25% w regionie zachodniego Pacyfiku, 19% w Afryce, 12% w obu Amerykach oraz 11% we wschodnim regionie Morza Śródziemnego i 5% w Europie.

Kierujący pojazdami samochodowymi oraz lekkimi pojazdami czterokołowymi powodują 30% śmiertelnych wypadków drogowych. Jednakże ponad połowa śmiertelnych wypadków drogowych wydarza się z udziałem pieszych, rowerzystów, motocyklistów oraz użytkowników innych pojazdów silnikowych dwu i trzykołowych.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w roku 2023

Przedstawione poniżej analizy zostały opracowane na podstawie danych pochodzących z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji prowadzonego przez Komendę Główną Policji. Dokładne analizy danych statystycznych, wyników badań i analiz dot. zachowań uczestników ruchu drogowego oraz oceny ryzyka bycia ofiarą wypadku drogowego prezentowane w dokumencie pozwalają na określenie głównych profili sprawców, ofiar oraz przyczyn zdarzeń drogowych. Dane dotyczące wypadkowości w 2023 roku zostały porównane z zeszłorocznymi danymi, a także ujęte w trendzie obserwowanym na przestrzeni ostatnich lat.

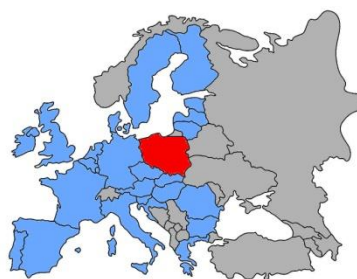
Dodatkowo w ostatniej części działu zawarto wykresy oraz mapy obrazujące zestaw wskaźników zagrożeń dla różnych kategorii wypadków drogowych we wszystkich województwach w 2023 roku.

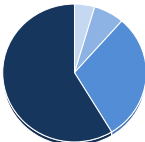
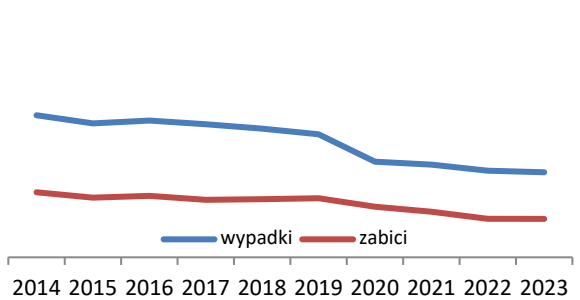
Informacje podstawowe



POLSKA

Liczba mieszkańców	37 766,3 tys.
Powierzchnia	313 933 km ²
Długość dróg publicznych	427 581,0 km
Zarejestrowane pojazdy ³	26 458,0 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII ⁴				STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	19 459 km		4,6 %		
Wojewódzkie	29 597 km		6,9 %		
Powiatowe	124 212 km		29,0 %		
Gminne	254 313 km		59,5 %		
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH ⁵				TRENDY	
Wypadki	20 936	↘			
Zabici	1 893	↘			
Ranni	24 125	↘			
Ciężko ranni	7 595	↗			
Kolizje	365 991	↗			

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 2020 r., GUS, 2021 r.

⁴ GUS Transport - wyniki działalności w 2020 r., GUS, 2021 r.

⁵ Dane SEWIK wg stanu na dzień 13.02.2022 r.

W 2023 r. w stosunku do 2022 r. odnotowano zmniejszenie liczby wypadków (-1,8%), liczby ofiar śmiertelnych (-0,2%), liczby rannych (-2,5%) przy jednoczesnym wzroście liczby ciężko rannych (+0,7%) oraz wzroście liczby kolizji (+1,0%).

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		
Wskaźnik demograficzny I	55,4	wypadków / 100 tys. mieszk.
Wskaźnik demograficzny II	5,0	zabitych / 100 tys. mieszk.
Ciężkość wypadków	9,0	zabitych / 100 wypadków
Gęstość wypadków	4,9	wypadków / 100 km
RODZAJE WYPADKÓW		
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH
UDZIAŁ WYPADKÓW		
	2022	2023
Z udziałem pieszych	22,3%	23,6%
Spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu	21,0%	20,1%
Spowodowanych przez młodych ⁶ kierowców	14,9%	14,3%
Z udziałem rowerzystów	17,2%	17,2%
Z udziałem nietrzeźwych	7,9%	7,4%
Z udziałem motocyklistów	8,5%	9,3%
W wyniku najechania na drzewo	5,1%	4,9%

Struktura udziału wypadków, które miały miejsce w 2023 roku pozostaje zbliżona do lat ubiegłych. Widoczny jest nieznaczny wzrost liczby zdarzeń z udziałem pieszych oraz z udziałem motocyklistów przy jednoczesnym niewielkim spadku liczby zdarzeń spowodowanych nadmierną prędkością, z udziałem młodych kierowców, z udziałem nietrzeźwych oraz spowodowanych najechaniem na drzewo. Udział wypadków, w których uczestniczyli rowerzyści pozostał na tym samym poziomie co rok wcześniej.

⁶ W wieku 18-24 lat

Rejestracje nowych samochodów osobowych w latach 2016 – 2023

Rok rejestr.	Sty	Lut	Mar	Kwi	Maj	Cze	Lip	Sie	Wrz	Paź	Lis	Gru	Razem
2016	31 798	33 663	39 231	34 520	32 972	38 569	31 274	28 332	32 664	32 257	37 206	43 739	416 225
2017	38 094	38 442	49 445	39 479	39 721	41 887	36 832	34 510	37 114	40 539	42 448	48 021	486 532
2018	46 084	42 137	51 681	44 820	42 366	46 103	46 287	56 696	27 314	39 904	43 239	45 370	532 001
2019	45 929	43 755	50 120	46 381	47 094	45 051	49 065	48 108	35 325	46 901	45 377	52 502	555 608
2020	39 472	38 512	29 658	15 240	21 149	35 797	42 432	34 713	38 147	40 067	41 677	51 512	428 376
2021	32 266	37 755	47 853	40 152	40 860	43 262	38 851	33 320	33 087	31 259	31 950	36 166	446 781
2022	28 977	33 541	39 532	34 883	35 897	39 587	34 702	33 758	35 819	32 001	34 196	36 872	419 765
2023	35 047	38 525	49 460	35 485	38 575	41 581	36 388	36 178	39 079	40 913	41 686	42 117	475 034

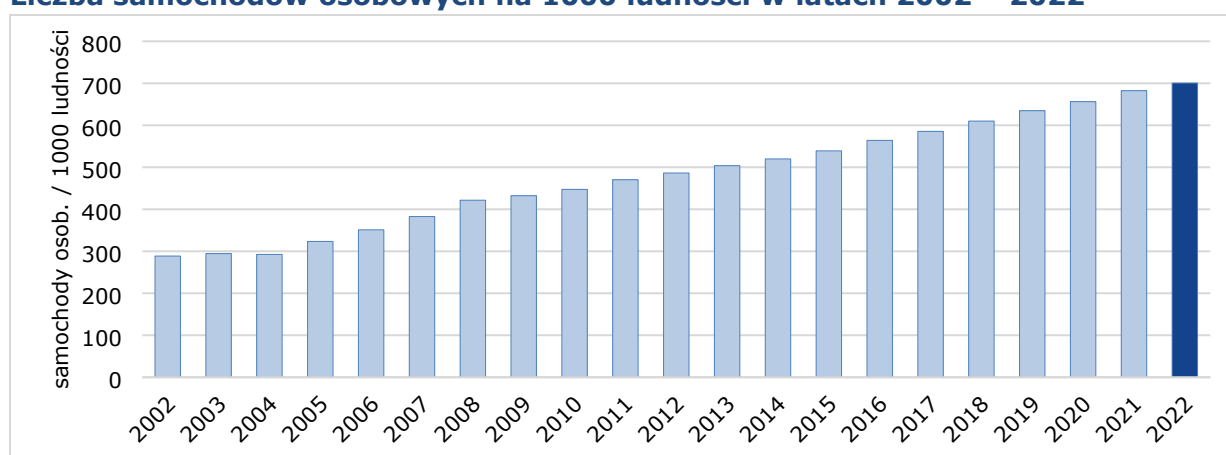
Źródło: IBRM SAMAR

Liczba pojazdów silnikowych w latach 2014-2023

Lata	Pojazdy silnikowe		w tym:					
			samochody osobowe		samochody ciężarowe		motocykle	
	Ogółem	2014 r. = 100%	Ogółem	2014 r. = 100%	Ogółem	2014 r. = 100%	Ogółem	2014 r. = 100%
2014	26 472 274	100,0	20 003 863	100,0	3 037 427	100,0	1 189 527	100,0
2015	27 409 106	103,5	20 723 423	103,6	3 098 376	102,0	1 272 333	107,0
2016	28 601 037	108,0	21 675 388	108,4	3 179 655	104,7	1 355 625	114,0
2017	29 634 928	111,9	22 503 579	112,5	3 248 538	107,0	1 427 115	120,0
2018	30 800 790	116,4	23 429 016	117,1	3 338 166	109,9	1 502 888	126,3
2019	31 989 313	120,8	24 360 166	121,8	3 436 184	113,1	1 587 031	133,4
2020	32 991 083	124,6	25 113 862	125,5	3 529 716	116,2	1 669 138	140,3
2021	34 030 267	128,6	25 869 804	129,3	3 634 196	119,6	1 749 697	147,1
2022	34 866 137	131,7	26 457 659	132,3	3 713 217	122,2	1 830 963	153,9
2023	35 915 484	135,7	27 227 691	136,1	3 804 413	125,3	1 923 690	161,7

Źródło: Urząd Statystyczny w Szczecinie według stanu na dzień 31.12.2023 r.

Liczba samochodów osobowych na 1000 ludności w latach 2002 – 2022*



*Źródło danych: Główny Urząd Statystyczny. Dane za rok 2023 dostępne będą jesienią 2024 r.

Od 2005 r. w Polsce systematycznie rośnie wskaźnik motoryzacji mierzony liczbą samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. W 2004 r. wartość tego wskaźnika nie przekraczała 300, pięć lat później czyli w roku 2009 wyniosła już 432, po kolejnych 5 latach czyli w roku 2014 było to już 520 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. W 2018 r. wskaźnik motoryzacji w Polsce przekroczył liczbę 600, a w 2022 r. jego wartość osiągnęła już blisko

701 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. W 2022 roku liczba samochodów osobowych i ciężarowych wzrosła (w stosunku do 2012 roku) odpowiednio o 41,1% i 27,1% zaś motocykli o 65,3%.

Jak wynika z danych IBRM SAMAR w roku 2023 istotnie zwiększyła się liczba nowo rejestrowanych samochodów osobowych w stosunku do roku 2022. Zarejestrowany wzrost wyniósł 13,2%, lecz w porównaniu do najlepszego pod tym względem roku 2019 nastąpił spadek liczby rejestracji o 14,5%.

KOSZTY WYPADKÓW I KOLIZJI DROGOWYCH W ROKU 2022

Spółeczne koszty wypadków i kolizji drogowych w Polsce w 2022 roku:

Koszty całkowite zdarzeń drogowych w Polsce w 2022 roku wyniosły **52 mld PLN** (1,75 PKB RP), w tym:

- koszty wypadków drogowych – **37,9 mld PLN** (73% kosztów całkowitych)
- koszty kolizji drogowych – **14,1 mld PLN** (27% kosztów całkowitych)

KOSZT JEDNOSTKOWY:	WARTOŚĆ W 2022 roku (w PLN)
ofiary śmiertelnej	2 574 642
ofiary ciężko rannej	4 203 244
ofiary lekko rannej	54 558
strat materialnych	19 004

Koszty społeczne zdarzeń drogowych na Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) stanowiły 8% kosztów wszystkich zdarzeń w Polsce w 2022 roku i wyniosły 3,9 mld PLN, w tym:

- koszty wypadków – **2,9 mld PLN**
- koszty kolizji – **954 tysięcy PLN**

Najwyższe koszty wypadków drogowych w Polsce w 2022 roku odnotowano w województwach: łódzkim, małopolskim, mazowieckim, śląski, wielkopolskim, dolnośląskim (66% kosztów całkowitych wypadków).

Najwyższe koszty kolizji drogowych w Polsce w 2022 roku odnotowano w województwach: mazowieckim i śląskim (29% kosztów całkowitych kolizji).

Koszty całkowite zdarzeń drogowych z udziałem osób w wieku 60+ stanowiły 10% kosztów wszystkich zdarzeń w Polsce w 2022 roku i wyniosły 5,3 mld PLN, w tym:

- koszty wypadków drogowych – **3,2 mld PLN**
- koszty kolizji drogowych – **2,1 mld PLN**

KOSZT JEDNOSTKOWY:	WARTOŚĆ W 2022 roku (w PLN)
--------------------	-----------------------------

ofiary śmiertelnej 60+	744 364
ofiary ciężko rannej 60+	1 338 124
ofiary lekko rannej 60+	49 341
strat materialnych 60+	15 287

W latach 2011 – 2022 w Polsce odnotowano **spadek liczby wypadków drogowych o 47%, spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 55% oraz spadek liczby ofiar wypadków rannych wypadków drogowych o 50%.**

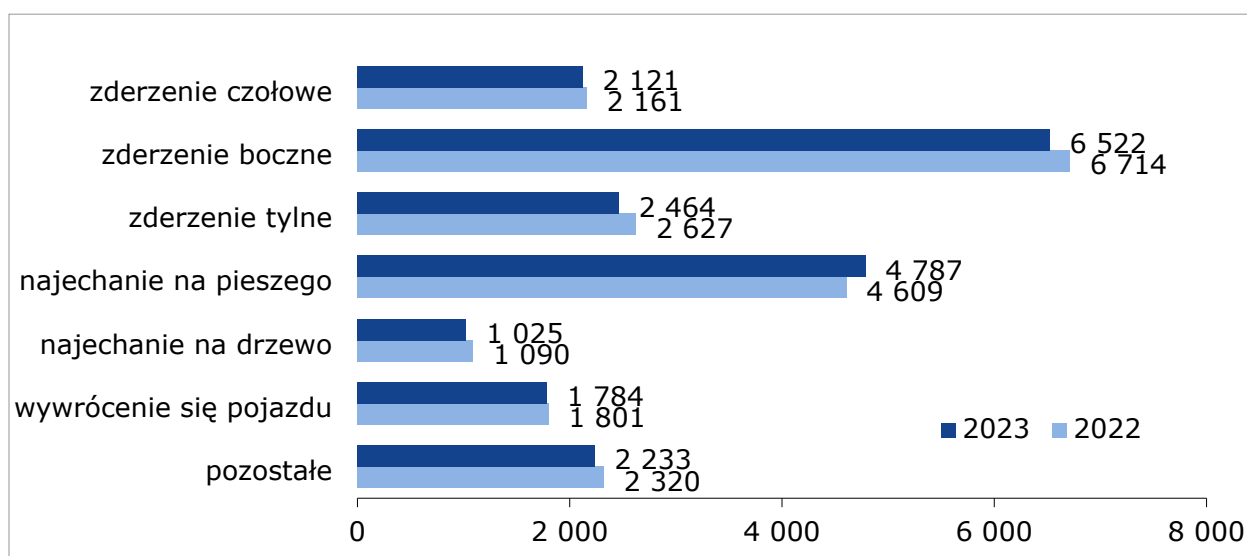
Istotnej poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego towarzyszył **wzrost kosztów zdarzeń drogowych w porównaniu do 2021 roku o 32% (jednak były one niższe o 8% niż w 2018 roku).**

Kategoria	2018	2021	2022
Koszty społeczne wszystkich zdarzeń drogowych	56,6 mld zł	39,3 mld zł	52 mld zł
Koszty wypadków drogowych	44,9 mld zł	35,8 mld zł	37,9 mld zł
Koszty kolizji drogowych	11,7 mld zł	3,5 mld zł	14,1 mld zł
Udział % w PKB, w tym	2,7%	1,5%	1,7%
koszty wypadków	2,1%	1,4%	1,2%
Koszty zdarzeń drogowych na sieci TEN-T	1,9 mld zł	2,7 mld zł	3,9 mld zł
Koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej	2,4 mln zł	2,6 mln zł	2,6 mln zł
Koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej	3,3 mln zł	3,5 mln zł	4,2 mln zł
Koszt jednostkowy ofiary lekko rannej	48,2 tys. zł	51,3 tys. zł	54,6 tys. zł
Koszt jednostkowy straty materialnej	15,4 tys. zł	4,7 tys. zł	19 tys. zł
Koszt jednostkowy wypadku drogowego	1,4 mln zł	1,6 mln zł	1,8 mln zł
Koszt jednostkowy kolizji drogowej	26,7 tys. zł	8,2 tys. zł	38,8 tys. zł
Koszty według regionów (województw)			
Regiony o najwyższym udziale % kosztów wszystkich zdarzeń drogowych	Mazowieckie 12%	Mazowieckie 15%	Mazowieckie Wielkopolskie e Dolnośląskie Śląskie
Regiony o najwyższych kosztach wypadków drogowych	Łódzkie Małopolskie Mazowieckie Śląskie Wielkopolski e	Łódzkie Małopolskie Mazowieckie Śląskie Wielkopolski e	Łódzkie Małopolskie Mazowieckie Śląskie Wielkopolski e

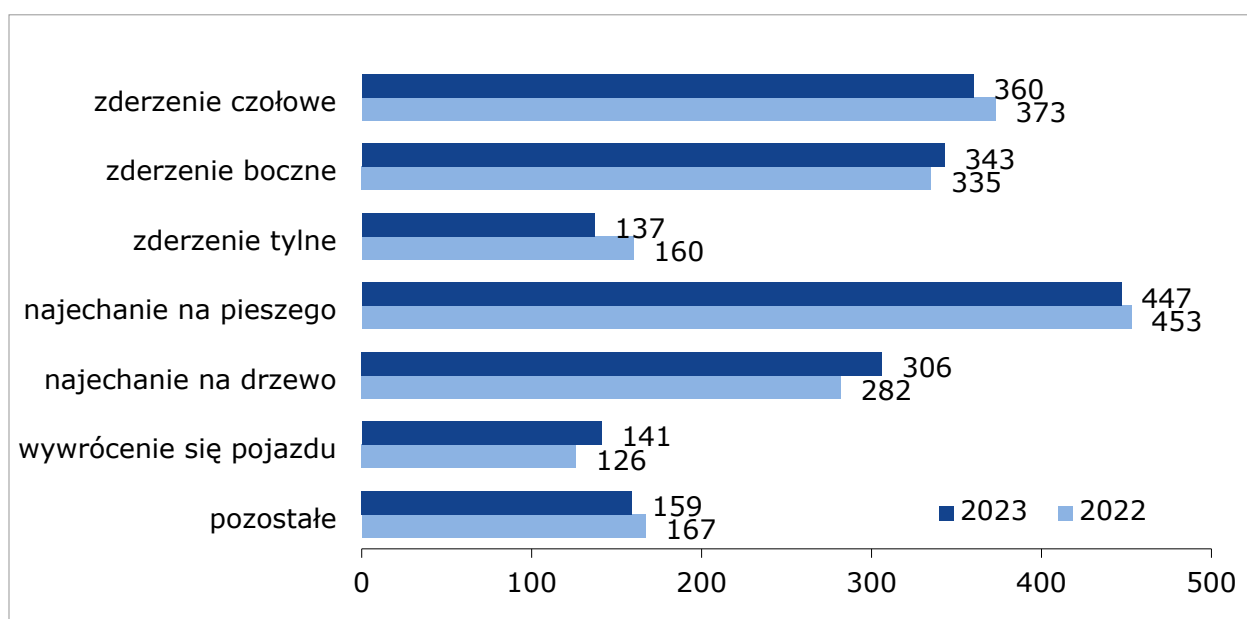
		Dolnośląskie	Dolnośląskie
Regiony o najwyższym w skali kraju koszcie jednostkowym ofiary śmiertelnej	Pomorskie	Mazowieckie Dolnośląskie	Mazowieckie
Regiony o najwyższym w skali kraju koszcie jednostkowym ofiary ciężko rannej	Śląskie	Mazowieckie	Mazowieckie
Regiony o najwyższym w skali kraju koszcie jednostkowym ofiary lekko rannej	Lubelskie	Lubelskie Kujawsko- Pomorskie Podlaskie	Podlaskie
Regiony o najwyższym koszcie kolizji	Mazowieckie	Mazowieckie Śląskie	Mazowieckie Śląskie

RODZAJE WYPADKÓW

...ile było wypadków?



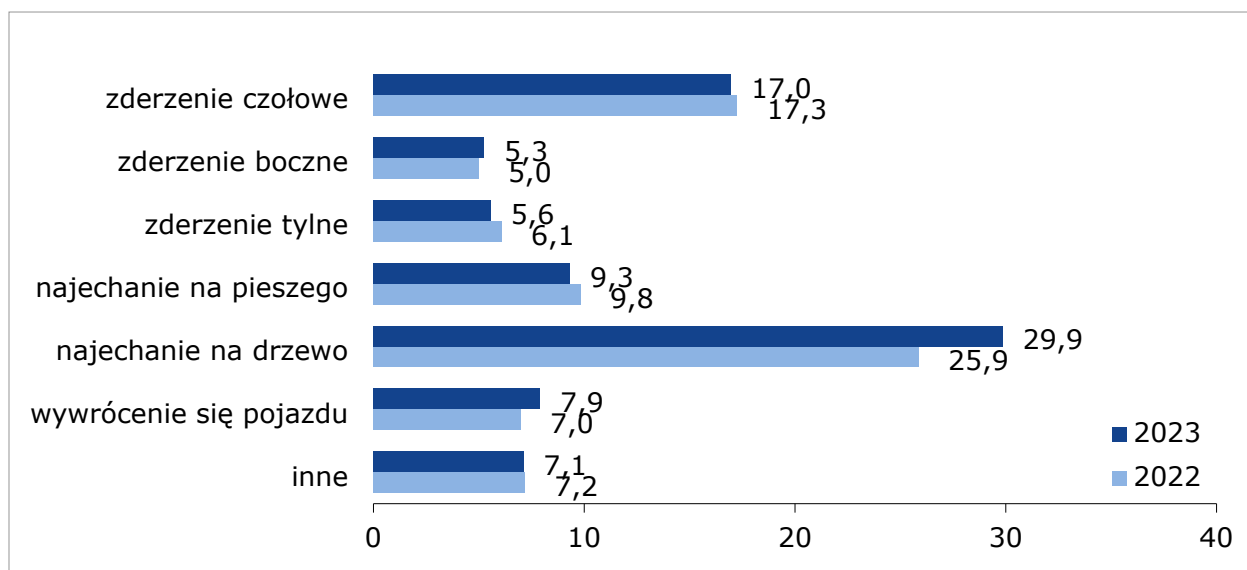
...ile było ofiar śmiertelnych wypadków?



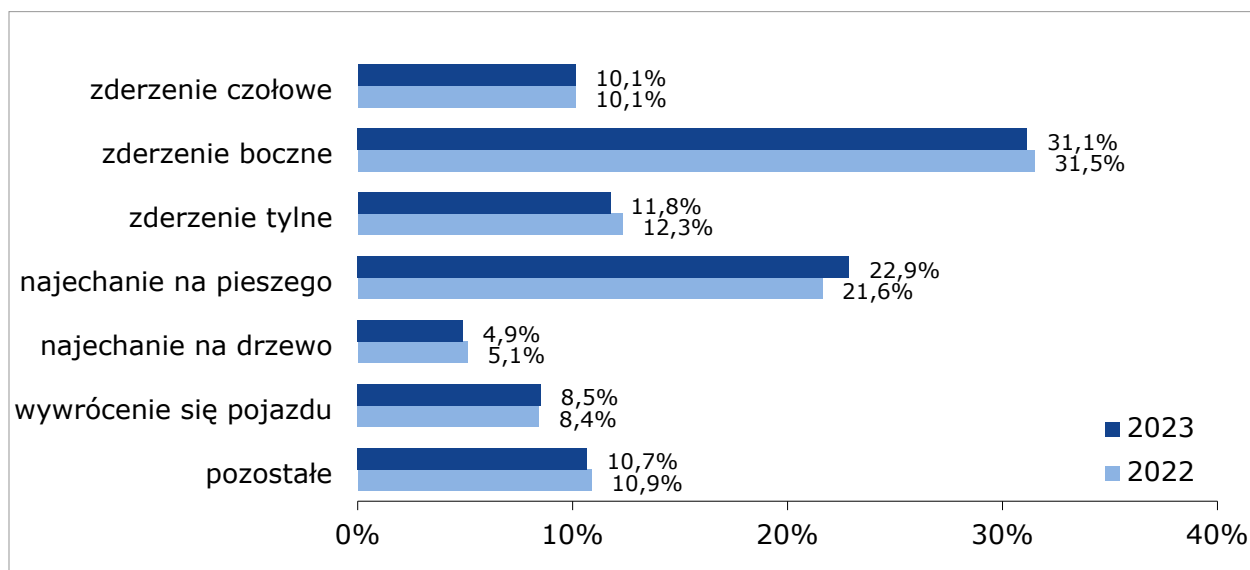
W 2023 r. w porównaniu do danych za rok 2022 odnotowano spadki liczb wypadków w większości rodzajów wypadków. Największa poprawa dotyczyła zderzeń tylnych (-6,2%) oraz najeżdżeń na drzewo (-6,0%), ale ten rodzaj wypadków przyniósł zauważalnie duży wzrost liczby ofiar śmiertelnych (+8,5%), a w konsekwencji znacząco wzrosła wartość wskaźnika ciężkości wypadków (z 25,9 do 29,9 zgonów na 100 wypadków). Pogorszenie w zakresie liczby wypadków odnotowano jedynie w przypadku zdarzeń określonych jako najeżdżanie na pieszego (+3,9%), lecz nie skutkowało to wzrostem liczby ofiar śmiertelnych, a nawet zaobserwowano niewielki spadek (-1,3%). Bardzo dużym wzrostem charakteryzowała się liczba ofiar, które poniosły śmierć w wyniku wywrócenia się pojazdu (+11,9%), a wartość wskaźnika ciężkości wzrosła (do 7,9 zabitych na 100 wypadków). Natomiast zderzenia tylne pociągnęły za sobą istotne zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych

(-14,4%) i nieznaczną poprawę ciężkości tych wypadków (do 5,6 zabitych na 100 wypadków). Ciężkość pozostałych rodzajów wypadków pozostała na poziomie bardzo zbliżonym do danych za rok 2022.

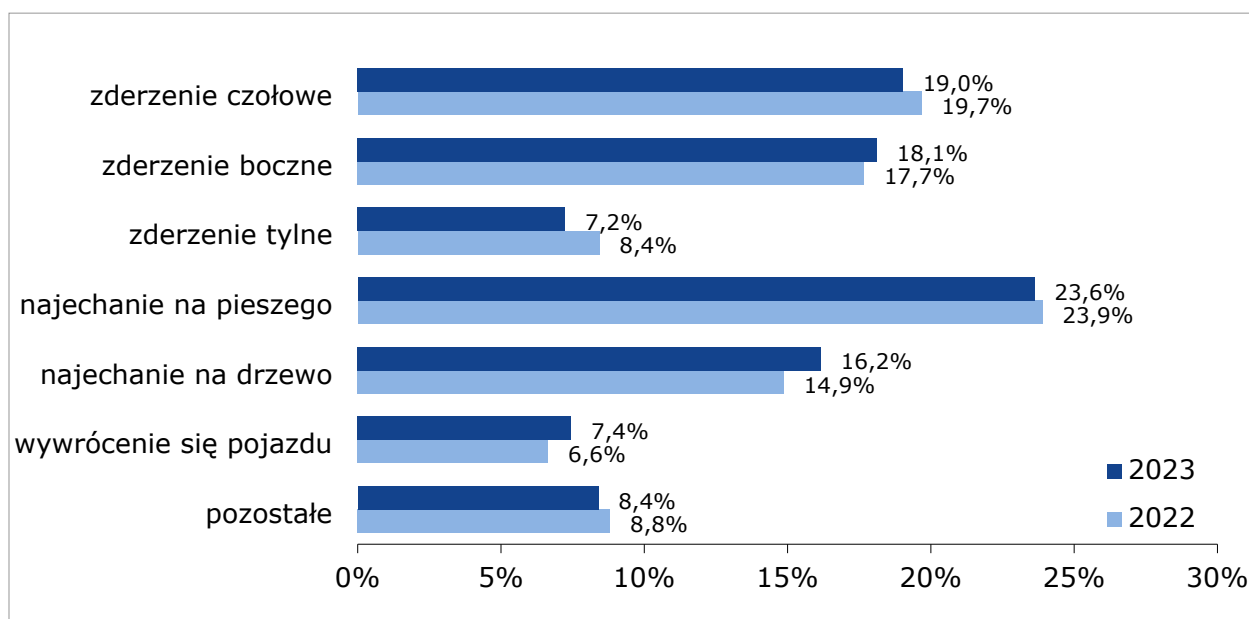
... ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



... jaki był udział poszczególnych rodzajów wypadków?



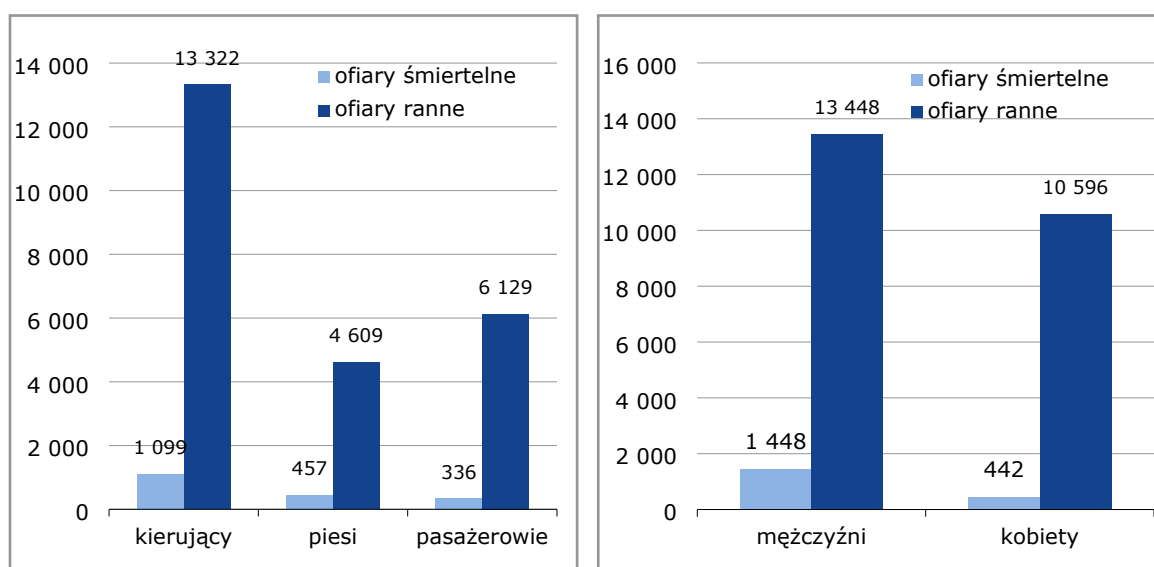
... jaki był udział ofiar śmiertelnych w poszczególnych rodzajach wypadków?



Struktura udziału poszczególnych rodzajów wypadków pozostała w zasadzie niezmienną w porównaniu do roku 2022. Niemniej jednak rok 2023 przyniósł kolejny, choć niewielki, wzrost udziału wypadków związanych z potrąceniem pieszego (+1,2 pp.). Jednakże nie zaobserwowano zwiększenia udziału ofiar śmiertelnych w tej kategorii wypadków. W roku 2023 zanotowano wzrost udziału ofiar, które straciły życie w wypadkach, gdzie pojazd uderzył w drzewo (+1,3 pp.), jednocześnie obserwując zmniejszenie udziału zgonów związanych ze zderzeniami tylnymi (-1,2 pp.).

OFIARY I SPRAWCY WYPADKÓW

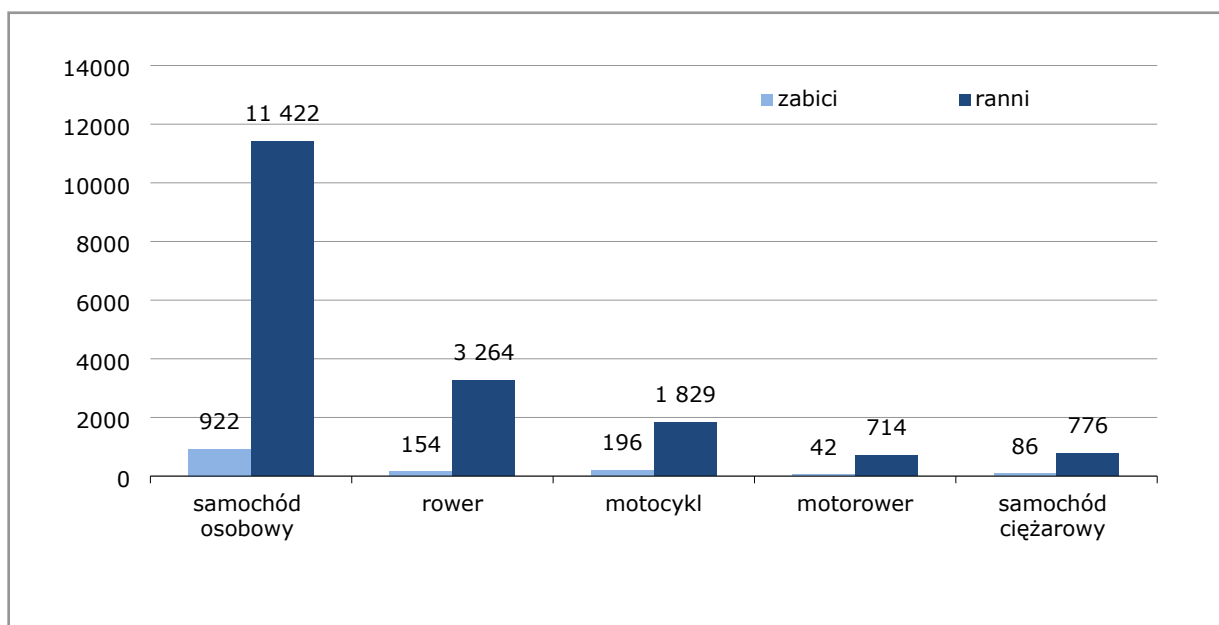
... kto był ofiarą?



W roku 2023, podobnie jak w poprzednich latach, kierowcy pojazdów stanowili grupę o największym ryzyku utraty życia w wypadkach drogowych. W tej kategorii uczestników ruchu drogowego zginęło 1099 osób (-1,1% w porównaniu do 2022 r.), a 13222 zostało rannych (-3,8%). Piesi, z których 457 straciło życie (-0,7%), a 4609 odniosło rany (+5,5%)

oraz pasażerowie, wśród których zginęło 336 osób (+3,4%), a 6129 zostało rannych (-5,9%), byli kolejnymi zagrożonymi grupami.

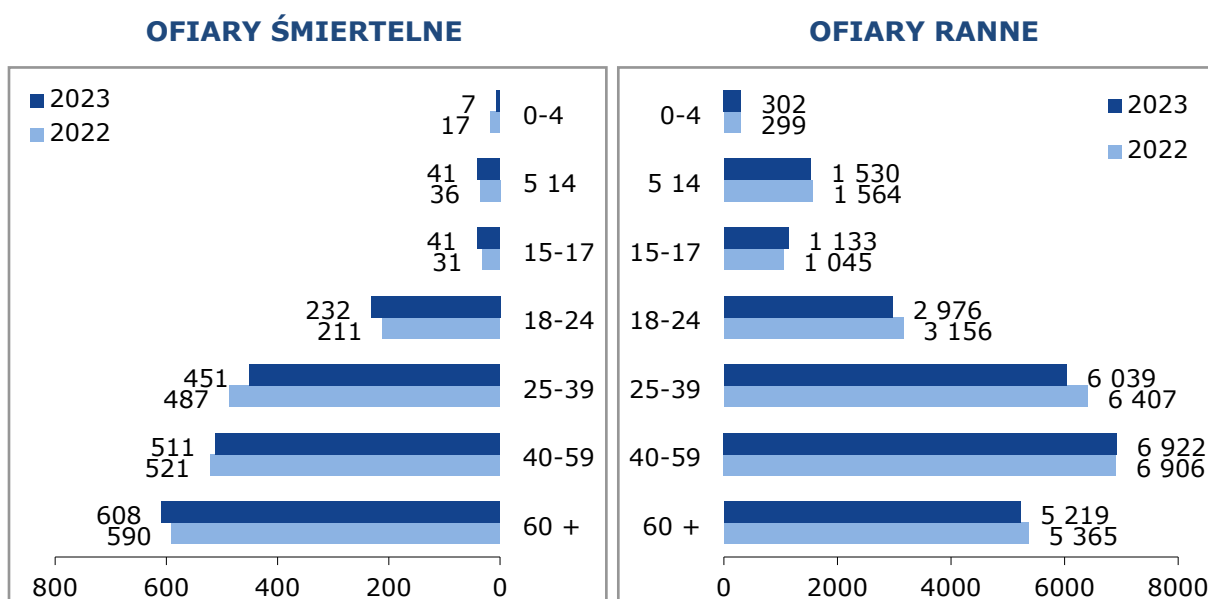
... jakim pojazdem poruszały się ofiary?



Struktura ofiar śmiertelnych i rannych w 2023 roku, przedstawiona według rodzaju pojazdu, którym poruszali się poszkodowani, nie uległa zasadniczym zmianom w porównaniu do lat poprzednich. Ponownie zaobserwowano wzrost udziału w strukturze ofiar śmiertelnych i rannych wśród motocyklistów (odpowiednio o 2,6 pp. i 1,0 pp.). W pozostałych kategoriach odnotowano tylko niewielkie zmiany.

W 2023 r. zmiany liczb ofiar śmiertelnych i rannych w porównaniu z danymi za rok 2022 były bardzo zróżnicowane w zależności od tego, jakim pojazdem poruszały się ofiary. Największy wzrost odnotowano w kategorii motocykli, zarówno w przypadku liczby zabitych (+24,1%), jak i rannych (+7,1%). Największy spadek liczby zabitych odnotowano w przypadku motorowerów (-20,8%), natomiast największy spadek liczby rannych miał miejsce w kategorii samochodów ciężarowych (-16,1%). Liczba zabitych oraz liczba rannych zmniejszyła się istotnie wśród rowerzystów (odpowiednio: -9,4% i -2,7%). W przypadku samochodów osobowych liczba zabitych wzrosła nieznacznie (+1,0%), natomiast zmniejszyła się liczba rannych (-3,6%).

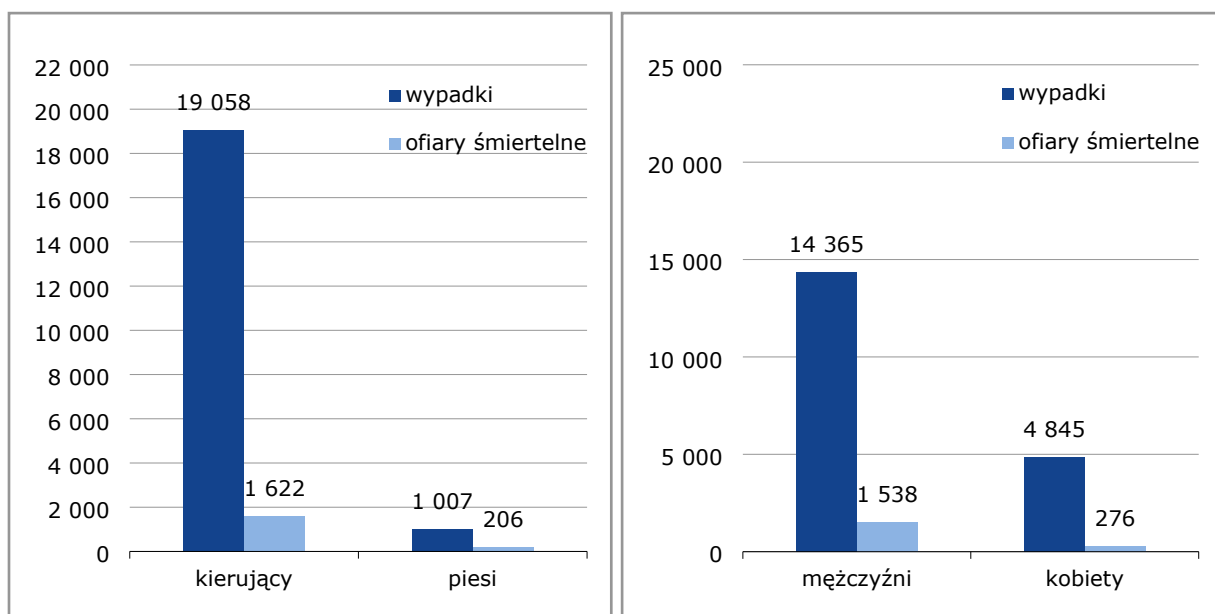
... w jakim wieku były ofiary?



Największą liczbę zgonów, wynoszącą 608 osób (co stanowiło 32,1% wszystkich przypadków), odnotowano wśród osób powyżej 60. roku życia. Natomiast najwięcej rannych, 6 922 osoby (co stanowiło 28,7% ogółu), odnotowano w grupie wiekowej 40-59 lat. Najwyższy wskaźnik ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców, podobnie jak w latach poprzednich, dotyczył osób w wieku od 18 do 24 lat.

W 2023 r. w Polsce zarejestrowano 1 781 wypadków drogowych z udziałem dzieci w wieku od 0 do 14 lat. W wypadkach tych 48 dzieci zginęło, a 1 832 odniosło obrażenia. W porównaniu z rokiem 2022 liczba wypadków zmniejszyła się o 18 (-0,9%), liczba ofiar śmiertelnych o 5 (-9,4%), a liczba rannych dzieci o 31 (-1,7%).

... kto był sprawcą?



W 2023 roku, w 19 058 wypadkach spowodowanych przez kierujących, zginęły 1 622 osoby. Natomiast w 1 007 wypadkach, których sprawcami byli piesi, śmierć poniosło 206 osób. Zmniejszenie liczby wypadków spowodowanych przez kierujących w stosunku do danych z 2022 roku (-1,6%) nie przyniosło istotnego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych (-0,1%). Poprawę odnotowano w zmniejszeniu liczby wypadków, których sprawcami byli piesi (-7,1%) oraz liczby śmiertelnych ofiar tych wypadków (-2,5%).

Podobnie jak w latach ubiegłych, w 2023 r. głównymi sprawcami wypadków, jak i najbardziej poszkodowaną grupą byli mężczyźni. W 14 365 wypadkach spowodowanych przez mężczyzn zginęło 1 538 osób, podczas gdy w 4 845 wypadkach, których sprawcami były kobiety, śmierć poniosło 276 osób. Zmniejszenie liczby wypadków spowodowanych przez mężczyzn w stosunku do danych z 2022 r. (-3,1%) przyniosło także zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych (-3,8%). Natomiast w przypadku wypadków, których sprawcami były kobiety odnotowano niewielki spadek liczby wypadków (-0,3%), jednakże znacząco wzrosła liczba ofiar śmiertelnych (+27,8%).

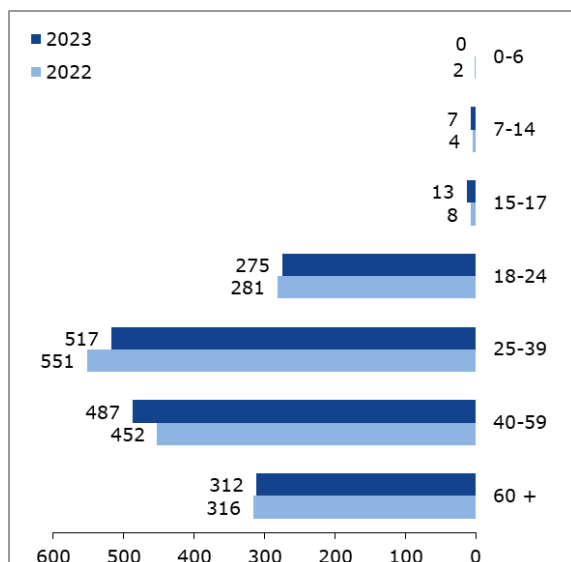
W 2023 r. dominowały dwie przyczyny wypadków spowodowanych nieprawidłowymi zachowaniami kierujących – było to nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (23,9%) oraz niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (22,1%).

W 2023 r., podobnie jak w latach poprzednich, najczęstszą przyczyną wypadków ze skutkiem śmiertelnym, spowodowanych przez kierujących, było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (39,7%). Te wypadki skutkowały jednocześnie największym odsetkiem ofiar śmiertelnych w ogólnej liczbie (40,9%). W porównaniu z rokiem poprzednim wzrosły zarówno liczba wypadków z tej przyczyny (+2,8%), jak i liczba zgonów w tych zdarzeniach (+5,2%). Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu stanowiło drugą najczęstszą przyczynę wypadków ze skutkiem śmiertelnym z winy kierujących w 2023 r. (13,6% wypadków i 13,7% ofiar śmiertelnych). Odnotowano pogorszenie sytuacji zarówno pod względem liczby wypadków (+17,5%), jak i liczby ofiar śmiertelnych (+26,6%) z tej przyczyny. Kolejnymi najgroźniejszymi przyczynami były: nieprawidłowe wyprzedzanie (8,8% wypadków i 8,3% ofiar śmiertelnych) oraz nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (7,8% wypadków i 7,0% ofiar śmiertelnych). Zanotowano znaczący spadek liczby wypadków śmiertelnych, które wynikły z nieprawidłowo wykonanego manewru skrętu (-29,4%) oraz liczby zgonów w tych wypadkach (-26,5%). Natomiast zwiększyła się liczba wypadków spowodowanych nieprawidłową zmianą pasa ruchu (+13,3%) oraz liczba zgonów w tych wypadkach (+9,6%). Zaobserwowano duży spadek liczby śmiertelnych wypadków spowodowanych niezachowaniem bezpiecznej odległości między pojazdami (-27,9%) oraz liczby zabitych w tej grupie wypadków (-29,3%). Ogólna struktura liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym, powstałych z winy kierujących, oraz zgonów w wyniku tych wypadków, pozostała na poziomie porównywalnym do danych z lat poprzednich.

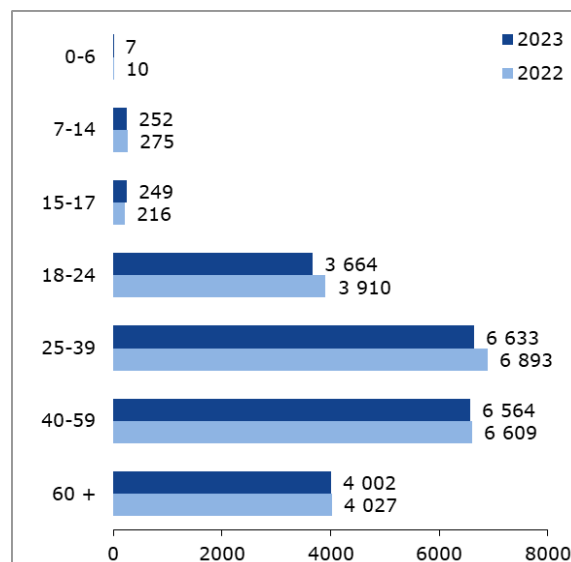
... w jakim wieku byli sprawcy?

Kierujący – ofiary wypadków wg wieku sprawcy

OFIARY ŚMIERTELNE

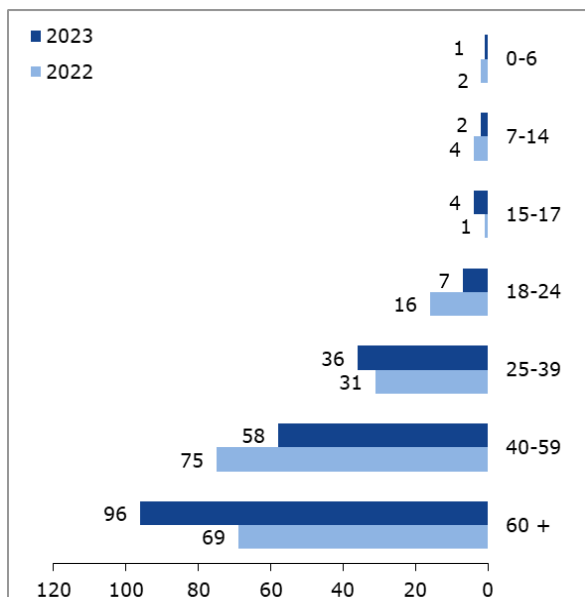


OFIARY RANNE

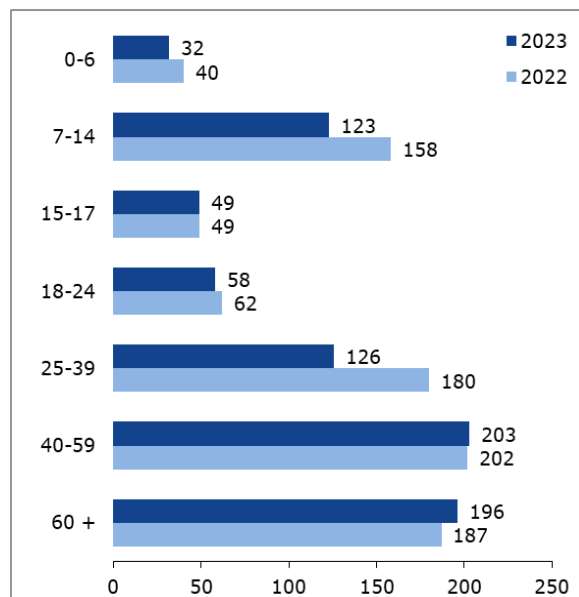


Piesi – ofiary wypadków wg wieku sprawcy

OFIARY ŚMIERTELNE



OFIARY RANNE



Główną przyczyną wypadków z udziałem pieszych, za które odpowiedzialni są kierowcy, było nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych. W stosunku do roku 2022 liczba wypadków z tej przyczyny wzrosła (+8,9%). W wypadkach tych straciło życie o – 10,9% mniej pieszych, a także odnotowano wzrost o + 11,2% liczby rannych.

Istotnym czynnikiem była również sytuacja, gdy kierowcy nie ustępowali pierwszeństwa pieszym w innych okolicznościach (12,2% wszystkich wypadków i 9,1% ofiar śmiertelnych). Grupa wypadków spowodowanych nieprawidłowym omijaniem pieszego przez kierujących

pojazdami zmniejszyła się (-19,3%), liczba ofiar śmiertelnych w tych zdarzeniach zmniejszyła się także (-8,3%) podobnie liczba rannych (-19,6%). Znacząco zwiększyła się liczba wypadków z udziałem pieszych, które zaistniały z powodu nieustąpienia pierwszeństwa pieszym przy skręcaniu w drogę poprzeczną (+41,7%), oraz liczba ofiar śmiertelnych (+100,0%) i rannych (+37,8%). Liczba wypadków, w których przyczyną było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu przez kierujących wzrosła (+8,8%). Zmiana ta skutkowała bardzo dużym wzrostem liczby ofiar śmiertelnych (+64,7%) i spadkiem liczby rannych (-6,8%).

Dość dużą grupę sprawców najeżdżań na pieszych stanowią kierujący samochodami ciężarowymi o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t (5,5%). W porównaniu do roku 2022 spadła liczba tych wypadków (-1,9%) oraz liczba ofiar śmiertelnych (-10,3%). Należy zauważyć, że w niewielkiej grupie wypadków tego rodzaju (2,0% ogółu) powodowanych przez kierujących samochodami ciężarowymi o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, bardzo wzrosła liczba tych wypadków (+11,8%), oraz liczba ofiar śmiertelnych (+21,7%) i rannych (+4,3%). Zmniejszyła się liczba wypadków, w których poszkodowani byli piesi, a których sprawcami byli rowerzyści (-8,7%). Natomiast znacząco wzrosła liczba wypadków tego rodzaju spowodowanych przez motocyklistów (+9,1%).

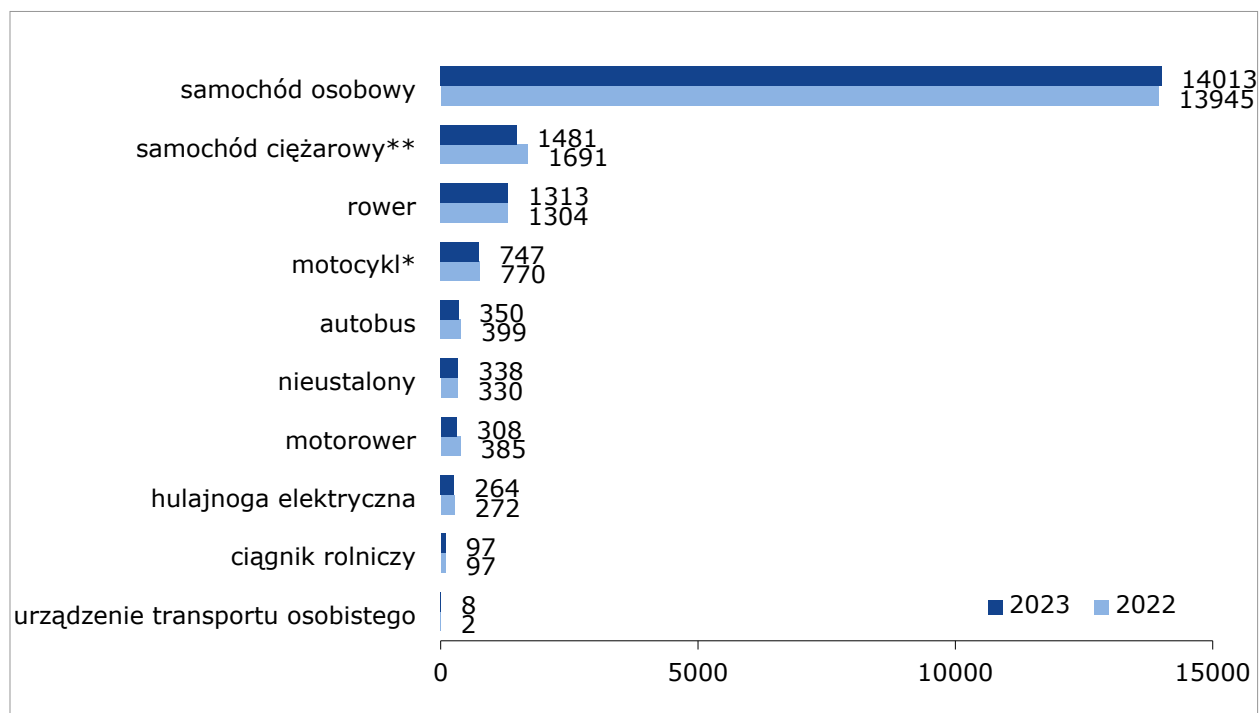
W roku 2023 najwięcej wypadków z udziałem pieszych (54,3%) miało miejsce na przejściach dla pieszych. W tych wypadkach najwięcej osób odniosło obrażenia (28,9% ofiar śmiertelnych i 57,7% rannych). W porównaniu z rokiem 2022 znacząco wzrosła liczba wypadków na przejściach dla pieszych (+9,0%), oraz liczba pieszych rannych w tych wypadkach (+11,2%). Natomiast odnotowano znacznie mniejszą liczbę ofiar śmiertelnych (-9,0%). Struktura grupy miejsc, w których doszło do zdarzeń z udziałem pieszych, pozostała porównywalna w stosunku do 2022 r. Wypadki, które miały miejsce w innych miejscach przeznaczonych dla pieszych, takich jak chodniki, drogi dla pieszych lub na przystankach komunikacji publicznej, stanowiły dość istotną grupę zdarzeń z udziałem pieszych (7,5%). Wzrost liczby wypadków na tych częściach drogi (+2,8%) spowodował znaczny wzrost liczby ofiar śmiertelnych (+23,5%) oraz nieznaczny wzrost liczby rannych (+2,4%).

Wypadki z udziałem pieszych, które miały miejsce na jezdni, ale w innych miejscach niż przejścia dla pieszych czy przejazdy dla rowerzystów, stanowiły 31,9% wszystkich wypadków z udziałem pieszych. Ich udział spadł o 2,3 pp. w porównaniu z rokiem 2022 i o 6,8 pp. w odniesieniu do 2021 r. Liczba wypadków w innych miejscach na jezdni zmniejszyła się (-3,2%), nieznacznie wzrosła liczba ofiar śmiertelnych (+1,1%), ale zmniejszyła się liczba rannych (-5,1%).

Do 21,3% wypadków, w których uczestniczyli piesi, doszło w obrębie skrzyżowań. Choć liczba tych wypadków nieznacznie wzrosła (+1,4%), odnotowano istotny spadek liczby ofiar śmiertelnych (-10,3%).

... jakim pojazdem poruszali się sprawcy?

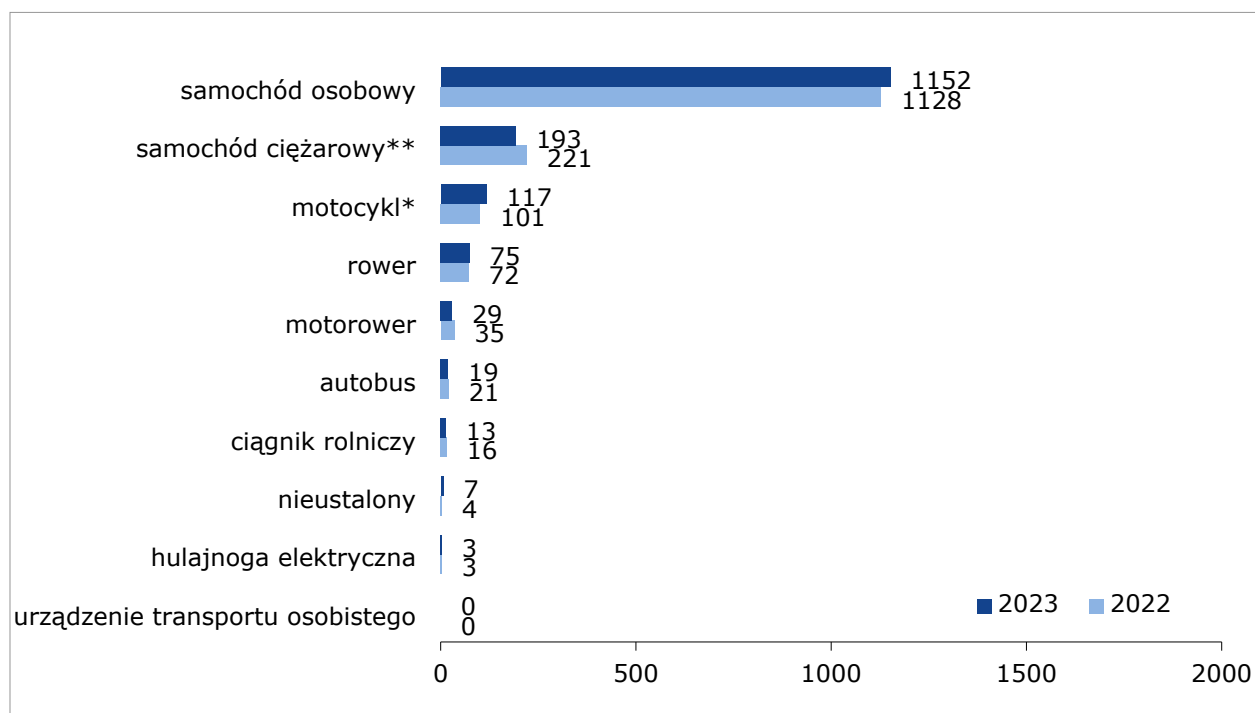
WYPADKI według pojazdu sprawcy



*wskazano sumę motocykli wraz z motocyklami o 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)

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

OFIARY ŚMIERTELNE według pojazdu sprawcy



*wskazano sumę motocykli wraz z motocyklami o 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)

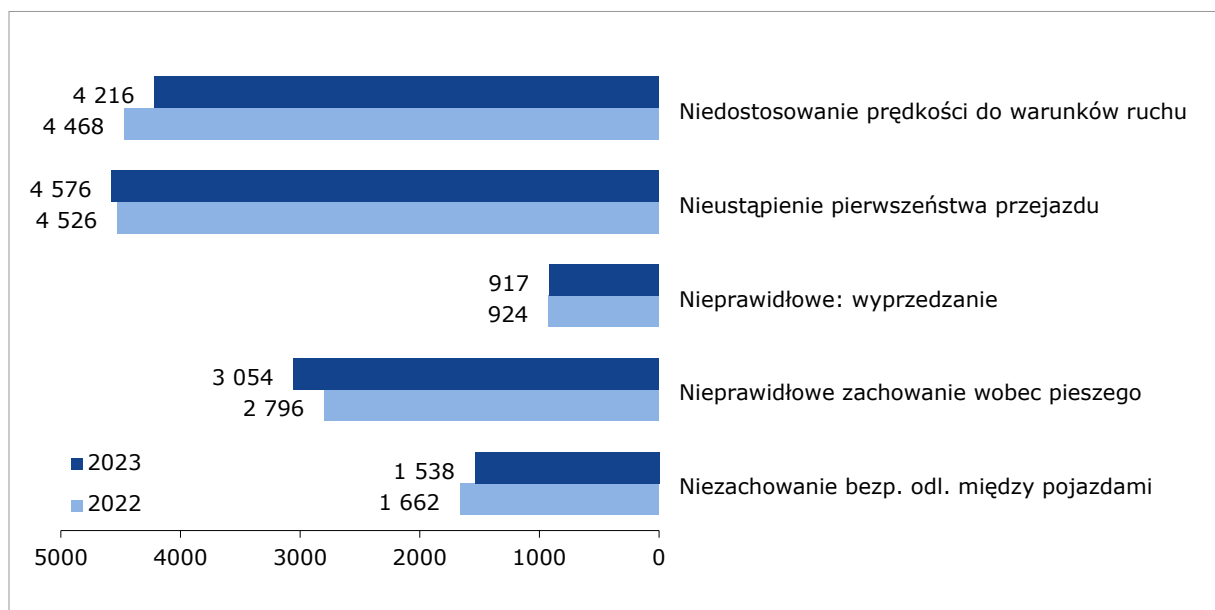
** wskazano sumę samochodów ciężarowych o DMC do 3,5 t oraz o DMC powyżej 3,5 t.

Dla wybranych kategorii pojazdów, których kierowcy byli sprawcami wypadków, odnotowano największy spadek liczby tych zdarzeń (w porównaniu z rokiem 2022) wśród motorowerzystów (-20,0%). Zaobserwowano także istotny spadek liczby wypadków spowodowanych przez kierujących samochodami ciężarowymi (-12,4%) i kierujących autobusami (-12,3%). Natomiast został zanotowany znaczący wzrost liczby ofiar śmiertelnych wypadków powodowanych przez motocyklistów (+15,8%). Tendencja wzrostowa liczby ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez kierujących ciągnikami rolniczymi i autobusami została przełamana - w 2023 r. odnotowano spadki w tych kategoriach pojazdów (odpowiednio -18,8% i -9,5%). Ponadto, zmniejszyła się liczba ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez motorowerzystów (-17,1%) i kierujących samochodami ciężarowymi (-12,7%).

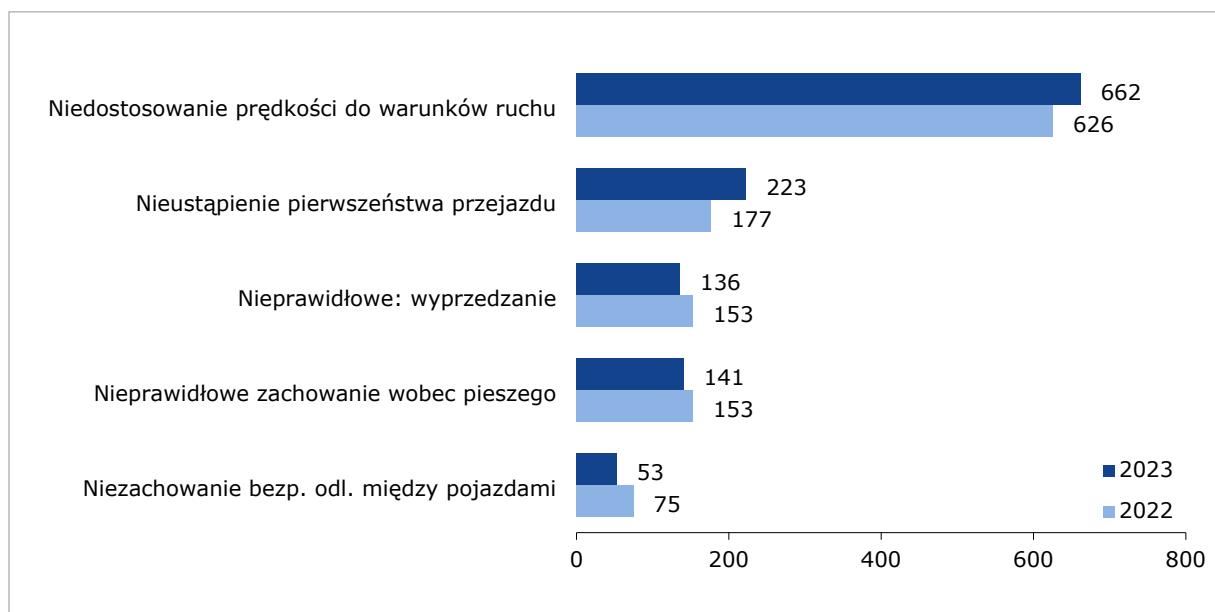
OKOLICZNOŚCI WYPADKÓW

... jakie było zachowanie kierującego?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



Podobnie jak w roku 2022, głównymi przyczynami wypadków, których sprawcami byli kierujący pojazdami, były w 2023 r.:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu – 4576 wypadków;
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 4216 wypadków;
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego – 3054 wypadki;
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 1538 wypadków;
- nieprawidłowe wyprzedzanie – 917 wypadków.

Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu nadal stanowi główną przyczynę wypadków powodowanych przez kierujących pojazdami (23,8%). Pomimo nieznacznego wzrostu liczby

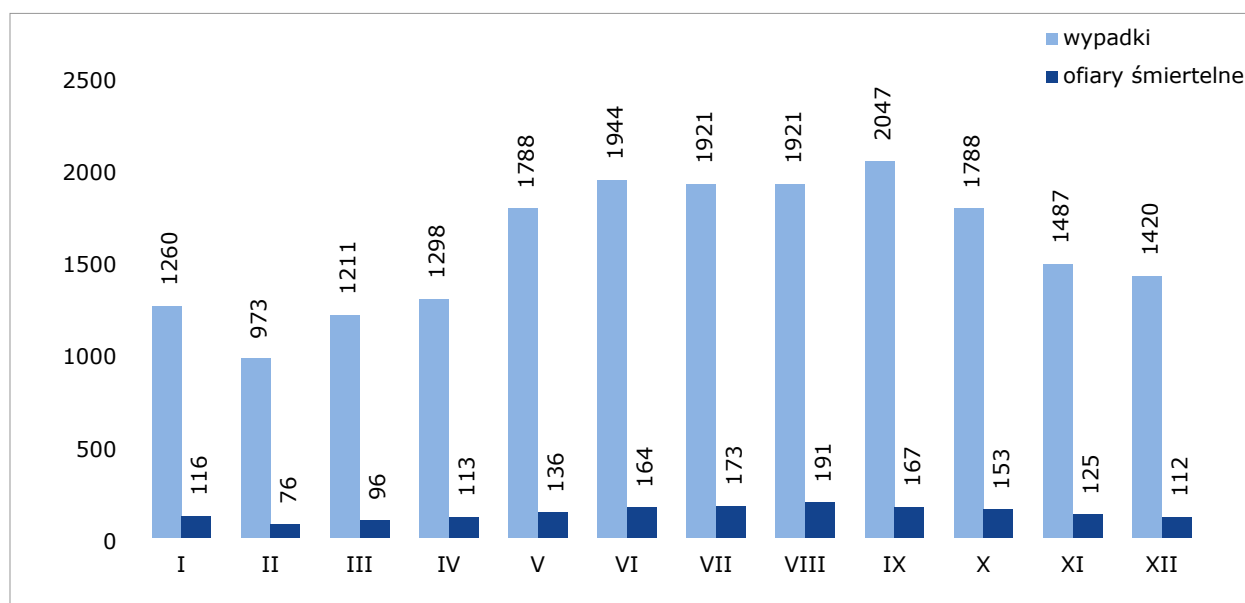
wypadków z tego powodu (+1,1%), liczba ofiar śmiertelnych wzrosła bardzo znacząco (+26,0%).

Największy spadek liczby wypadków w 2023 roku w porównaniu z rokiem 2022 dotyczył wypadków spowodowanych niezachowaniem bezpiecznej odległości między pojazdami (-7,5%). W ten sposób przerwana została tendencja wzrostowa, a liczba wypadków wróciła do poziomu z 2020 roku. Jednocześnie zanotowano bardzo duży spadek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych takim zachowaniem kierujących (-29,3%).

Warto zauważyć, że liczba wypadków wynikających z niedostosowania prędkości do warunków ruchu również się zmniejszyła (-5,6%). Jednakże w tej kategorii zanotowano wzrost liczby ofiar śmiertelnych (+5,8%). Natomiast tendencja wzrostowa liczby wypadków spowodowanych nieprawidłowymi zachowaniami wobec pieszych utrzymuje się (+9,2%), jednakże nie przełożyło się to na zwiększenie liczby zgonów, gdyż odnotowano jej redukcję (-7,8%).

Analizując powyższe dane w kontekście głównej przyczyny wypadków, czyli nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu, widać, że mimo niewielkiego wzrostu liczby wypadków, liczba ofiar śmiertelnych wskutek tego zachowania bardzo wzrosła. Natomiast, spadek liczby wypadków związanych z niezachowaniem bezpiecznej odległości między pojazdami oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w tych wypadkach wskazują na skuteczność działań prewencyjnych w tych obszarach. Jednakże nadal istnieją wyzwania związane z niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu oraz nieprawidłowymi zachowaniami wobec pieszych, które wymagają dalszej uwagi i działań zaradczych.

Wypadki spowodowane przez kierujących w zestawieniu miesięcznym



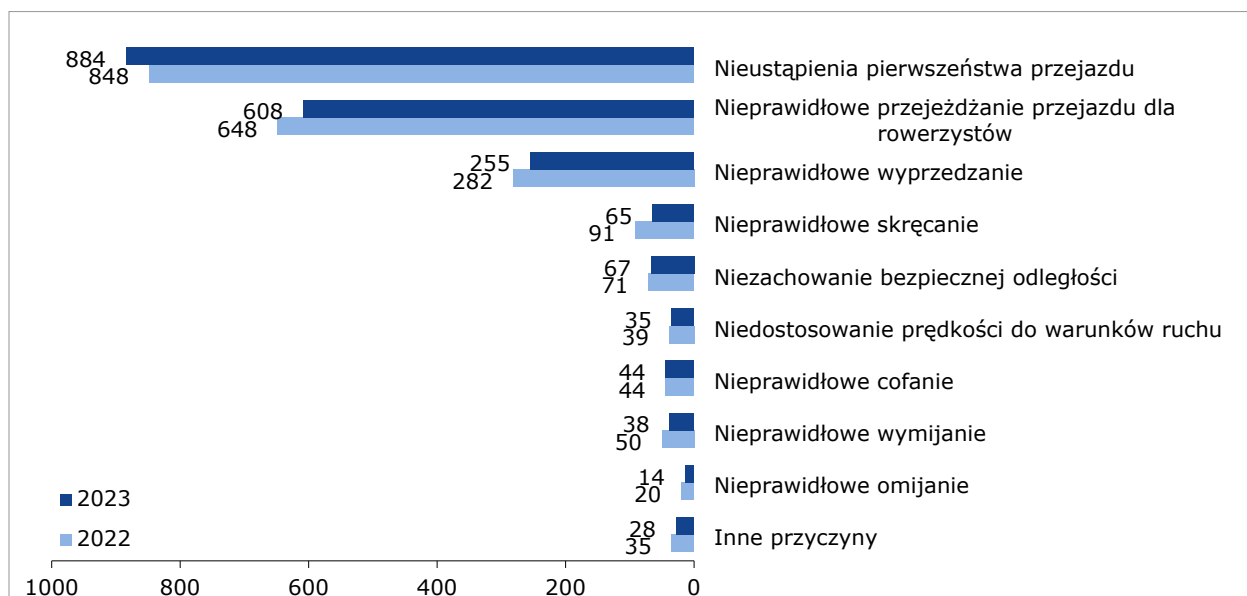
Analiza danych dotyczących wypadków i ofiar śmiertelnych spowodowanych przez kierujących pojazdami w zestawieniu miesięcznym wskazuje, że w miesiącach letnich, charakteryzujących się z reguły większą aktywnością turystyczną oraz wzmożonym ruchem drogowym (czerwcu, lipcu, sierpniu i wrześniu) zanotowano najwyższy odsetek wypadków, jak również najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych.

Niższe odsetki wypadków obserwuje się w miesiącach jesiennych i zimowych, takich jak luty, listopad oraz grudzień. Może to być wynikiem mniejszej aktywności turystycznej w tych okresach, krótszego dnia oraz niekorzystnych warunków pogodowych, które skłaniają

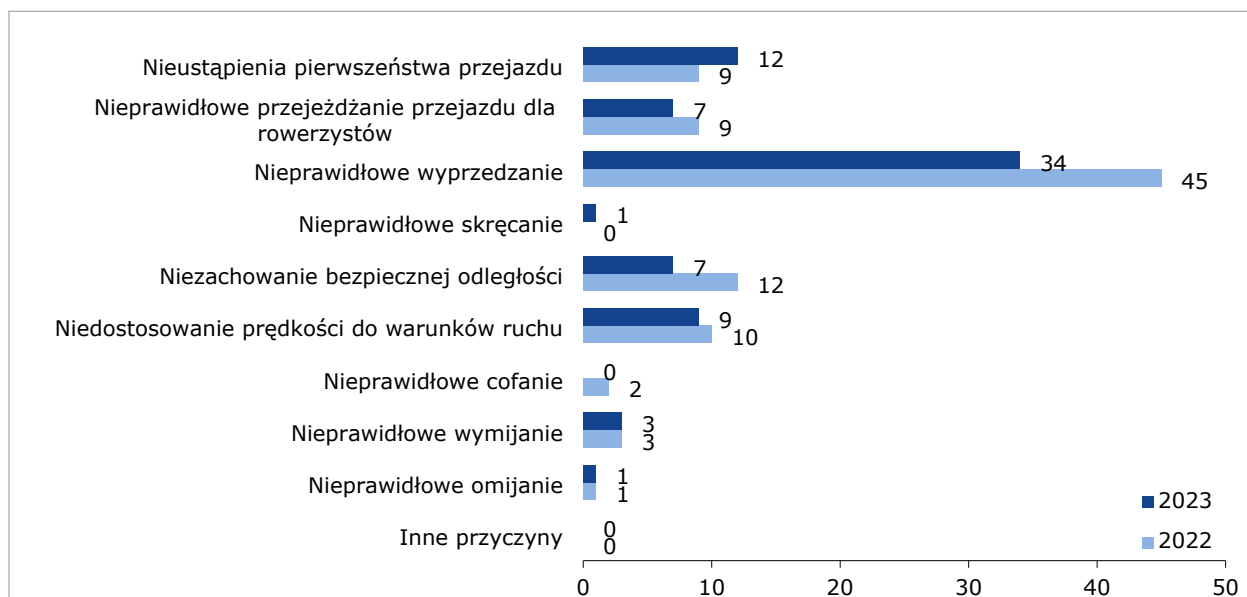
kierowców do ostrożniejszej jazdy.

Główne przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących innymi pojazdami, w których poszkodowany został rowerzysta

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



Bardzo istotną kategorię stanowią zdarzenia z udziałem rowerzystów. Dane z roku 2023 wskazują, że 57,9% wypadków, w których rowerzyści odnieśli obrażenia, zostało spowodowanych przez kierujących innymi pojazdami. Ten wskaźnik nie zmienił się w porównaniu z rokiem 2022, pomimo zmniejszenia ogólnej liczby wypadków z udziałem rowerzystów (-2,4%).

Warto zauważyć, że liczba wypadków spowodowanych przez kierujących innymi pojazdami,

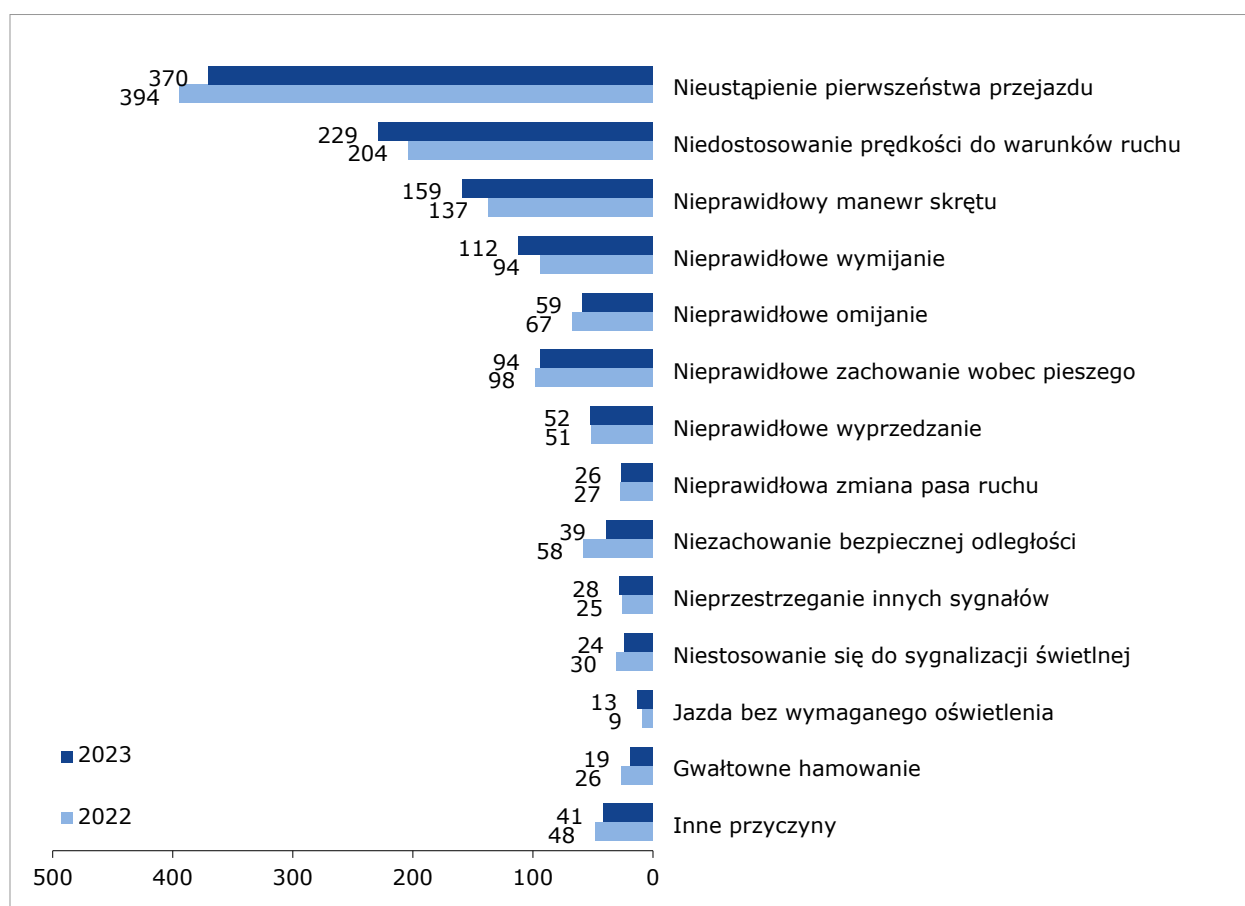
w których poszkodowany był rowerzysta spadła (-4,5%). Nadal głównymi przyczynami wypadków, w których ucierpiała ta grupa użytkowników drogi, są nieustąpienie pierwszeństwa rowerzystom, nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów oraz nieprawidłowe wyprzedzanie. Te kategorie stanowiły w sumie 83,9% wszystkich przyczyn wypadków, w których w roku 2023 poszkodowani zostali rowerzyści.

Odnotowano istotne spadki liczb wypadków spowodowanych nieprawidłowym omijaniem (-30,0%), nieprawidłowym skręcaniem (-28,6%), nieprawidłowym wymijaniem (-24,0%) oraz niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (-10,3%).

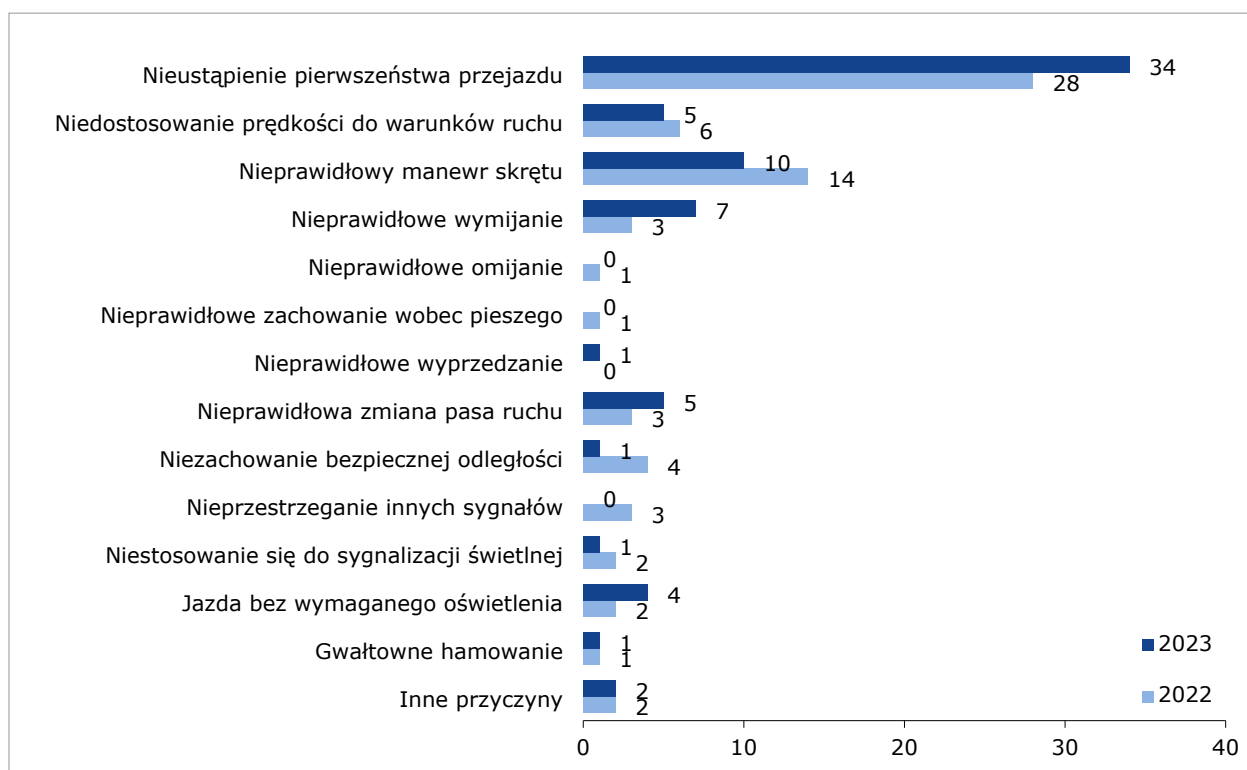
Powyższe statystyki, pomimo odnotowanej pewnej poprawy, wskazują nadal na wysoki poziom ryzyka dla rowerzystów, poruszających się wśród innych pojazdów. Wynika z tego pilna potrzeba działań prewencyjnych i poprawy świadomości uczestników ruchu drogowego w kontekście bezpieczeństwa rowerzystów. Potrzebne są kampanie edukacyjne, skupione na rozwijaniu umiejętności współdzielenia dróg, zwracające szczególną uwagę na kulturę wzajemnego szacunku i przestrzegania przepisów drogowych. Dodatkowo, inwestycje w infrastrukturę drogową, zapewniające lepsze warunki dla rowerzystów, mogą być kluczowe w redukcji liczby wypadków z ich udziałem.

Przyczyny wypadków spowodowanych przez rowerzystów

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



W analizie danych dotyczących zdarzeń drogowych w 2023 r. stwierdzono, że liczby wypadków, ofiar śmiertelnych oraz rannych, w których rowerzyści byli sprawcami, utrzymały się na podobnym poziomie jak w poprzednim roku. Nie obserwowano istotnych zmian w tych kategoriach.

Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu nadal pozostaje najczęstszą przyczyną wypadków spowodowanych przez rowerzystów (28,2%). Warto zwrócić uwagę, że pomimo spadku liczby wypadków z tej przyczyny (-6,1%), liczba ofiar śmiertelnych związanych z tymi zdarzeniami znacząco wzrosła (+21,4%).

W analizowanym okresie zaobserwowano również wzrost liczby wypadków spowodowanych przez rowerzystów, których główną przyczyną było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (+12,3%). Jednakże, nie przełożyło się to na zwiększenie liczby ofiar śmiertelnych.

Nadal istotnym problemem pozostają błędy związane z nieprawidłowym wykonywaniem przez rowerzystów manewrów skrętu i wymijania (20,6% wszystkich wypadków spowodowanych przez tę grupę użytkowników dróg). W tych wypadkach życie straciło blisko jedna czwarta liczby osób (22,6%), które zginęły w zdarzeniach z udziałem rowerzystów.

Z powyższego wynika, że bardzo ważne jest zwiększanie świadomości rowerzystów na temat konieczności przestrzegania przepisów drogowych, zwłaszcza dotyczących pierwszeństwa przejazdu. Istotne jest także edukowanie rowerzystów na temat konieczności dostosowania prędkości do warunków ruchu. Ponadto warto podjąć działania mające na celu poprawę umiejętności rowerzystów szczególnie w zakresie wykonywania manewrów skrętu i wymijania, aby zminimalizować ryzyko powstawania wypadków.

W grupach wiekowych 60+ oraz 40-59 lat liczba wypadków spowodowanych przez rowerzystów utrzymała się na podobnym poziomie w latach 2022 i 2023, jednakże w 2023 r. wzrosła liczba ofiar śmiertelnych. Grupy te stanowiły odpowiednio 23,5% i 23,6% wszystkich wypadków spowodowanych przez rowerzystów w 2023 r. Wśród ofiar śmiertelnych, osoby w wieku 60+ i 40-59 lat, będące sprawcami wypadków, stanowiły w sumie 80,0%.

W grupie wiekowej 25-39 lat obserwuje się pewien spadek liczby wypadków spowodowanych przez rowerzystów, ale liczba zabitych zwiększyła się nieznacznie. Ta grupa wiekowa stanowiła 18,1% wszystkich wypadków w analizowanej grupie sprawców w 2023 r. Natomiast osoby w wieku 25-39 lat, będące sprawcami wypadków, stanowiły 9,3% ofiar śmiertelnych z winy rowerzystów w 2023 r.

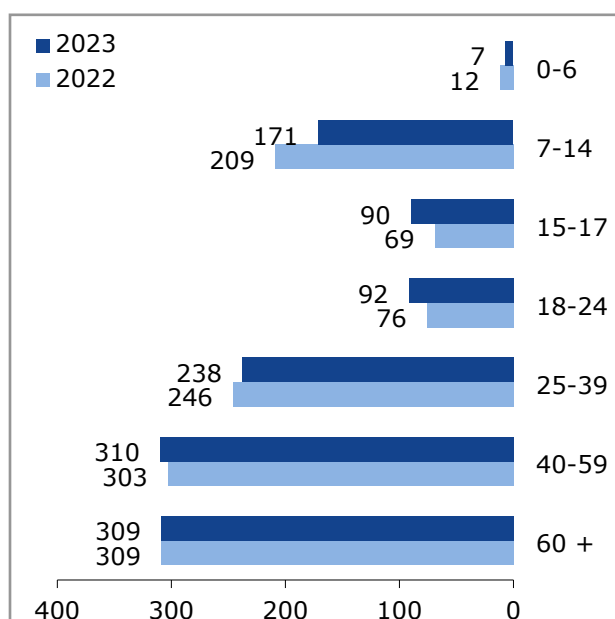
W grupie wiekowej 18-24 lat i 15-17 lat zanotowano wzrost liczby wypadków spowodowanych przez rowerzystów oraz nieznaczne zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych. Wypadki te stanowiły odpowiednio 7,0% i 6,9% ogółu wypadków w analizowanej grupie sprawców w 2023 roku.

W grupie wiekowej 7-14 lat odnotowano spadek liczby wypadków spowodowanych przez rowerzystów, jednakże liczba ofiar śmiertelnych nieznacznie wzrosła. Wypadki te stanowiły 13,0% rozpatrywanych zdarzeń w 2023 r. Osoby w wieku 7-14 lat, będące sprawcami wypadków, stanowiły 6,7% ofiar śmiertelnych w wypadkach z winy rowerzystów w 2023 r.

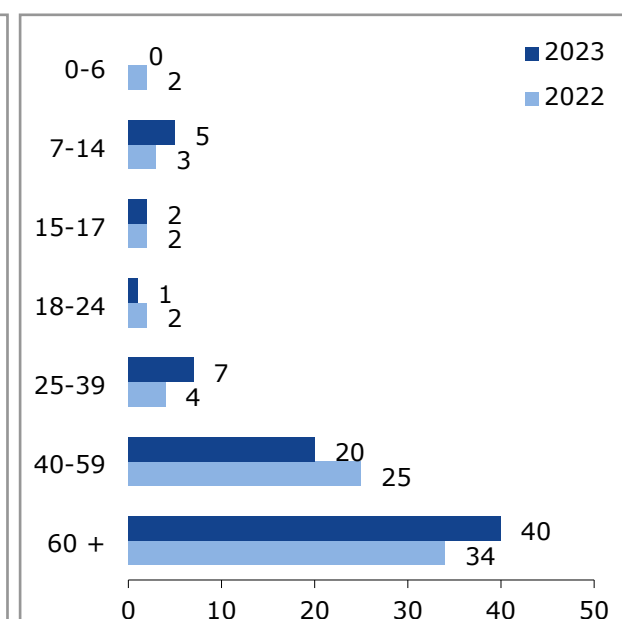
Wskazane jest, aby prowadzić działania prewencyjne, takie jak kampanie edukacyjne skierowane zarówno do rowerzystów, jak i kierowców, mające na celu promowanie kultury wzajemnego szacunku i świadomości przepisów drogowych. W procesie przygotowywania rowerzystów (zwłaszcza dzieci i młodzieży) do bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym powinno kłaść się większy nacisk na prawidłowe wykonywanie różnych manewrów.

Sprawcy wypadków – rowerzyści według wieku

WYPADKI



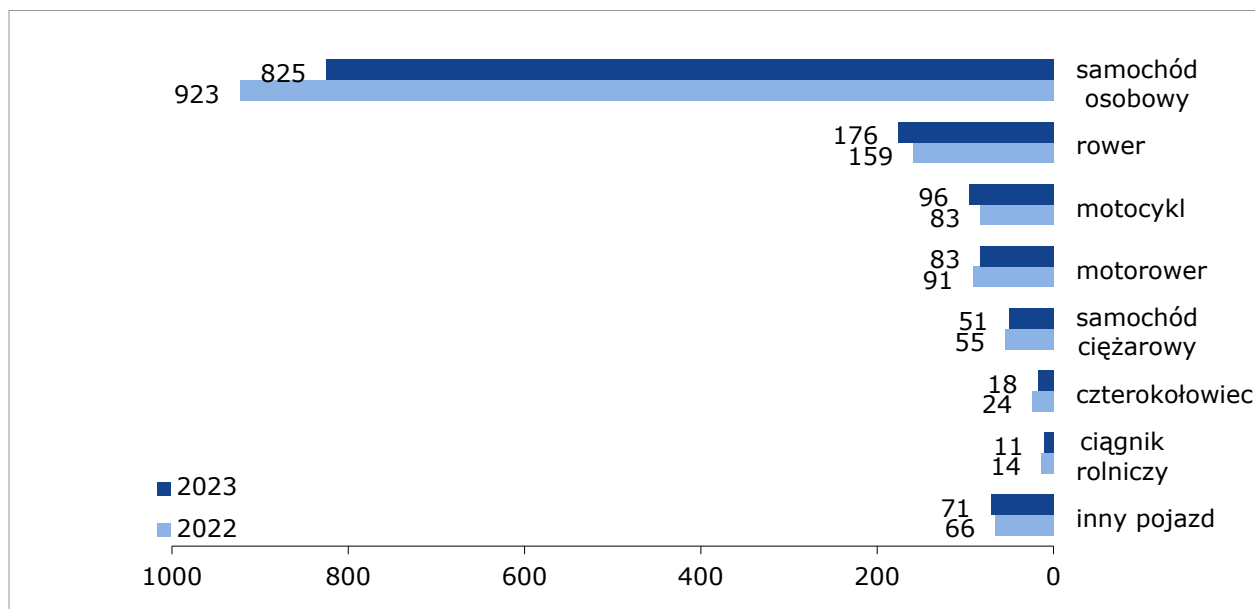
OFIARY ŚMIERTELNE



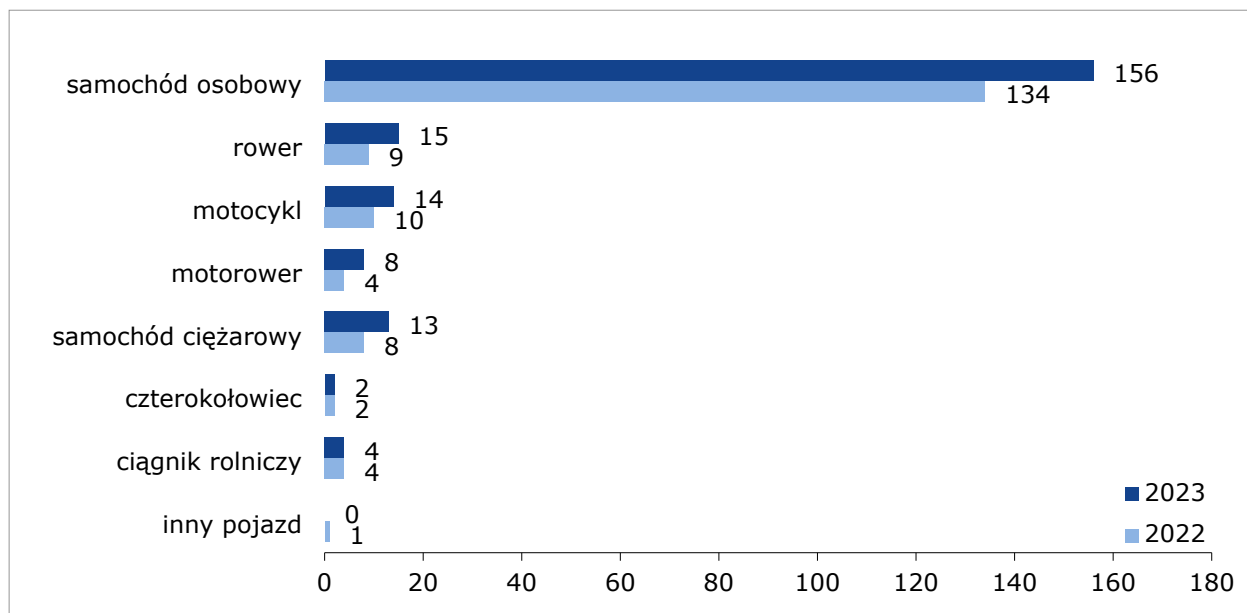
ALKOHOL I INNE SUBSTANCJE O PODOBNYM DZIAŁANIU

... ile było wypadków spowodowanych przez kierowców pod działaniem alkoholu?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



W roku 2023 kierowcy będący pod wpływem alkoholu spowodowali 1331 wypadków (6,4% ogółu wypadków). W porównaniu do roku 2022 odnotowano zmniejszenie liczby wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców (-5,9%), lecz liczba ofiar śmiertelnych tych zdarzeń wzrosła (+23,3%).

Analiza struktury wypadków spowodowanych przez kierujących będących pod wpływem alkoholu w 2023 r. wskazuje, że największy udział w ich powstawaniu mieli kierowcy samochodów osobowych (62,0%). W wypadkach tych zginęło najwięcej osób (73,6%).

Przy bardzo podobnej strukturze grupy wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami pod działaniem alkoholu (w porównaniu do danych z roku 2022), odnotowano znaczące spadki liczby wypadków, których sprawcami byli kierujący samochodami osobowymi (-10,6%), motorowerami (-8,8%) oraz samochodami ciężarowymi (-7,3%). Jednocześnie znacząco wzrosła liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych motocyklistów (+15,7%) i rowerzystów (+10,7%). Przyczyniło się to również do wzrostów liczby ofiar śmiertelnych, których sprawcami byli nietrzeźwi kierujący samochodami osobowymi (+16,4%), rowerami (+66,7%), motocyklami (+40,0%) oraz samochodami ciężarowymi (+62,5%).

Struktura wiekowa sprawców kierujących będących pod działaniem alkoholu

Grupy wiekowe	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
15 – 17	16	1,2	3	1,4	19	1,3
18 – 24	198	14,9	47	22,2	239	15,9
25 – 39	573	43,1	78	36,8	673	44,7
40 – 59	422	31,7	60	28,3	458	30,4
60 plus	122	9,2	24	11,3	117	7,8

Osoby w wieku 25-39 lat były sprawcami największego odsetka wypadków spowodowanych przez kierowców będących pod działaniem alkoholu (43,1%). W tej grupie wiekowej odnotowano najwięcej ofiar wypadków, w których sprawcą była osoba nietrzeźwa (36,8%), ale wciąż najbardziej ofiarochłonne są zdarzenia powodowane przez nietrzeźwych młodych kierowców w wieku 18-24. Liczba ofiar śmiertelnych wzrosła rok do roku najbardziej właśnie w tej grupie kierowców będących pod działaniem alkoholu (+51,6%). Wskaźnik ciężkości wypadków dla tej grupy wiekowej kierowców wzrósł w porównaniu do roku 2022 blisko dwukrotnie (z 13 do 24 zabitych na 100 wypadków). Natomiast odnotowano istotny spadek liczby rannych (-27,6%). Jeszcze większy spadek liczby osób rannych (-36,7%) wystąpił w grupie wiekowej nietrzeźwych sprawców wypadków 15-17 lat.

W 2023 r. odnotowano duży spadek liczby wypadków, których sprawcami były nietrzeźwe osoby z grupy wiekowej 15-17 lat (-27,3%) i liczby rannych w tych zdarzeniach (-36,7%). Natomiast szczególną uwagę należy zwrócić na grupę sprawców w wieku powyżej 60 lat kierujących będących pod działaniem alkoholu, gdyż tylko w tej grupie odnotowano istotne wzrosty zarówno liczby wypadków (+10,9%), liczby ofiar śmiertelnych (+41,2%) i rannych (+8,3%).

Liczba ujawnionych wykroczeń/przestępstw wśród kierujących pojazdami pod

wpływem alkoholu – porównanie lat 2022 i 2023

Naruszony przepis	2022 r.	2023 r.
prowadzenie w stanie po użyciu alkoholu pojazdu mechanicznego	14 189	14 026
prowadzenie w stanie po użyciu alkoholu pojazdu innego niż mechaniczny	6 410	6 173
prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu mechanicznego	57 071	49 708
prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu innego niż mechaniczny	26 797	25 732
OGÓŁEM	104 467	95 639

Liczba kierujących poddanych badaniu na zawartość alkoholu:

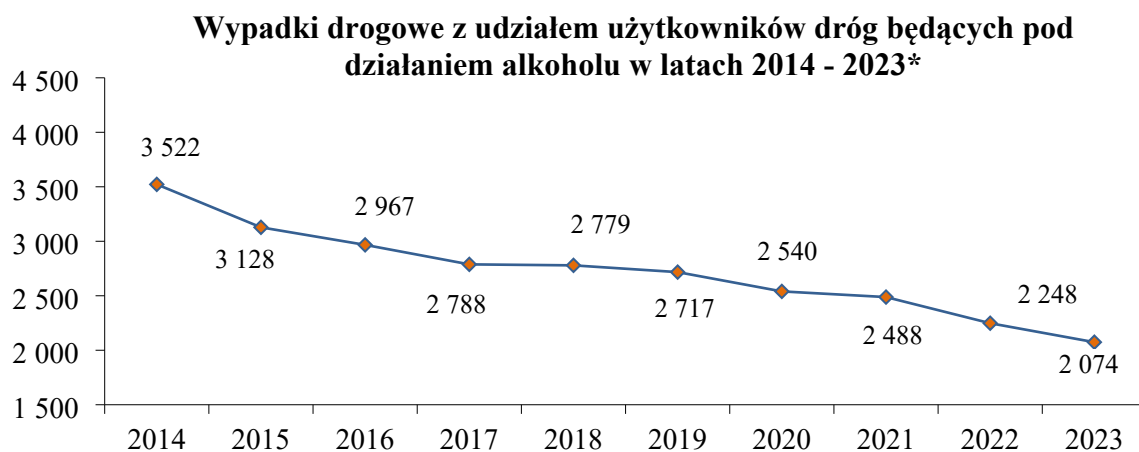
2022 r.	2023 r.
12 453 495	13 827 843

Wiek sprawców wypadków - kierujących będących pod działaniem środka innego niż alkohol

Wiek	Wypadki	Zabici	Ranni
15 - 17	1	2	-
18 - 24	21	12	22
25 - 39	54	32	54
40 - 59	18	7	26
60 plus	2	1	1
OGÓŁEM	96	54	103

Wypadki drogowe, których sprawcy byli pod wpływem innego środka niż alkohol stanowią zaledwie 0,5% wypadków, które wydarzyły się w 2023 roku w Polsce. Zginęło w nich 2,9% ofiar śmiertelnych.

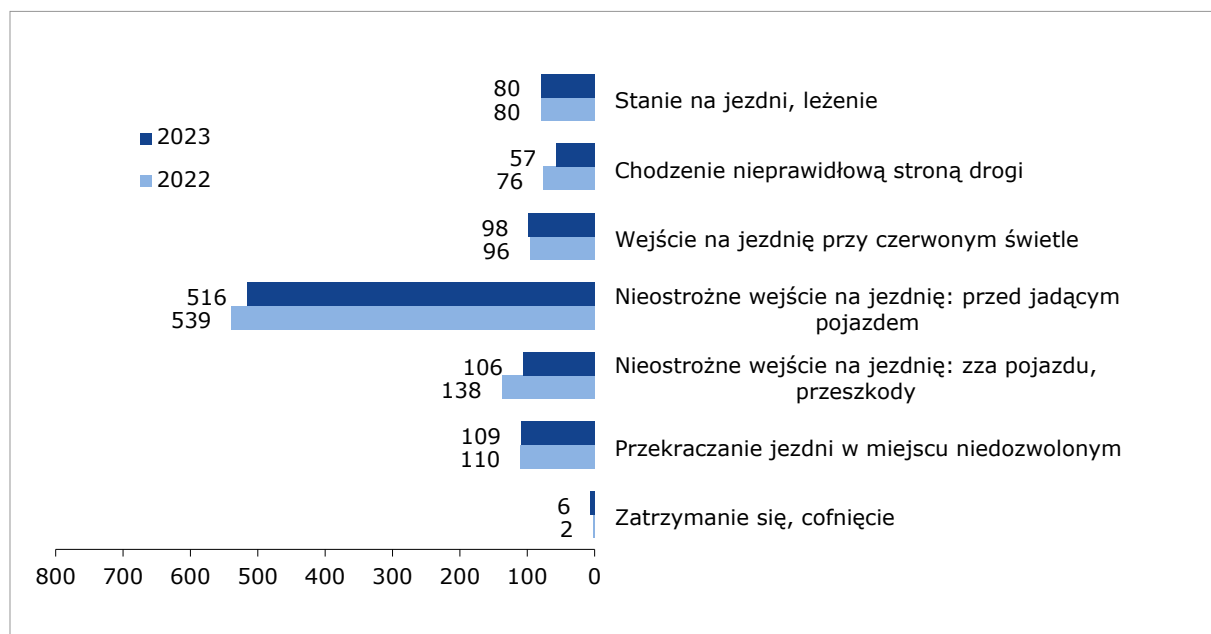
Problem używania przez kierowców niedozwolonych środków dotyczył w 2023 r., podobnie jak rok wcześniej, głównie osób w wieku 25–39 lat. Byli oni sprawcami 56,3% wypadków spowodowanych pod wpływem innego środka niż alkohol. Również udział ofiar śmiertelnych i rannych wypadków, których sprawcami były osoby z tej grupy wiekowej był największy w całej strukturze (odpowiednio: 59,3% i 52,4%). Znaczące jest to, że pomimo spadku liczby wypadków, w których u kierującego sprawcy wykryto działanie innych niedozwolonych środków, to odnotowano bardzo duży wzrost liczby ofiar śmiertelnych. Pogorszenie to dotyczyło zwłaszcza dwóch grup wiekowych: 18–24 (+71,4%) i 25–39 (+88,2%). Ogółem ciężkość wypadków spowodowanych przez kierujących będących pod działaniem środka innego niż alkohol wzrosła z 30 do 56 zabitych na 100 wypadków.



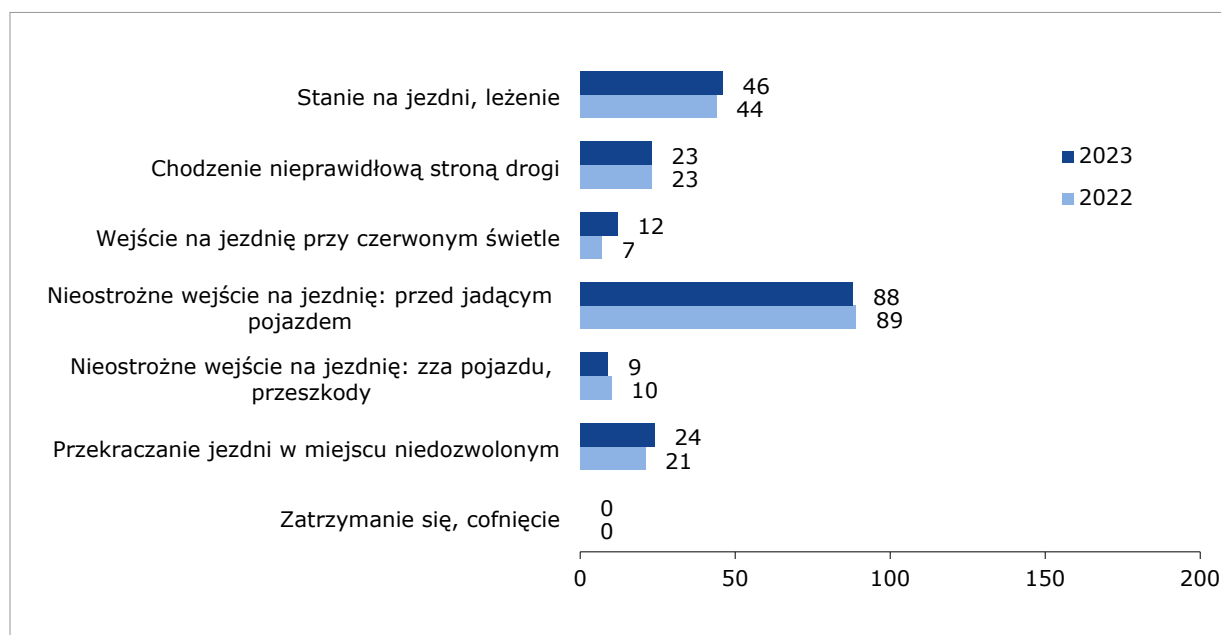
*Wykres – źródło BRD KGP

... jakie było zachowanie pieszego?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



W 2023 r. piesi byli sprawcami 4,8% ogółu wypadków, w wyniku których śmierć poniosło 10,9% ogółu zabitych. Było to mniej wypadków niż w 2022 r. (-7,1%) lecz zginęło w nich więcej osób (+2,5%).

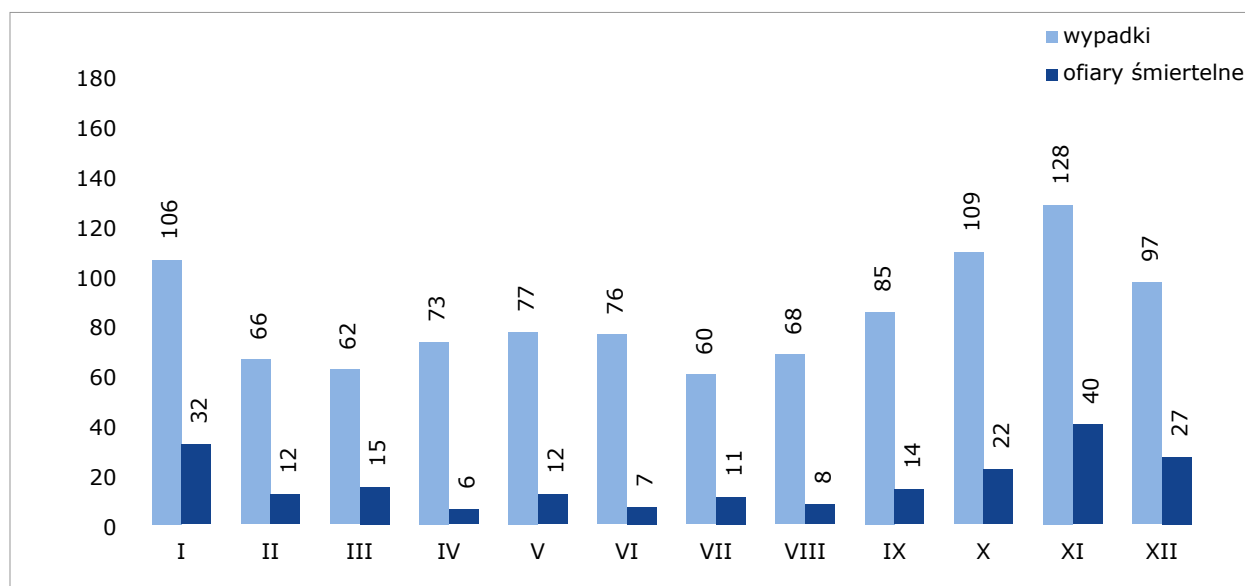
Największy spadek liczby wypadków spowodowanych przez pieszych odnotowano dla przyczyny „chodzenie nieprawidłową stroną drogi” (-25,0%). Mimo tego spadku, liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach powstałych w tych okolicznościach pozostała na tym samym poziomie co rok wcześniej.

Kolejnym istotnym spadkiem cechowała się liczba wypadków będących konsekwencją nieostrożnego wejścia pieszego na jezdnię zza pojazdu lub przeszkody (-23,2%). W tych wypadkach odnotowano również nieznacznie niższy poziom liczby ofiar śmiertelnych. Zmniejszyła się również liczba wypadków zaistniałych w wyniku nieostrożnego wejścia pieszego na jezdnię przed jadącym pojazdem (-4,3%), lecz nie przyniosło to istotnej zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych.

Liczba wypadków spowodowanych przez wejście pieszego na jezdnię przy czerwonym świetle wzrosła nieznacznie (+2,1%), ale bardzo zwiększyła się liczba zabitych w tych wypadkach (+71,4%).

Zarówno struktura przyczyn wypadków, w których sprawcą był pieszy, jak i ofiar śmiertelnych tych wypadków w 2023 r. nie zmieniła się zasadniczo w odniesieniu do danych za rok 2022. Jednakże wzrost liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych wejściem pieszego na jezdnię przy czerwonym świetle wskazuje na konieczność intensyfikacji działań skupionych na poprawie bezpieczeństwa pieszych na drogach, zwłaszcza w zakresie przestrzegania sygnalizacji świetlnej.

Wypadki spowodowane przez pieszych w zestawieniu miesięcznym



W 2023 roku piesi spowodowali najwięcej wypadków w styczniu, październiku i listopadzie (34,1% ogółu wypadków spowodowanych przez pieszych). Zginęło w nich 45,6% ofiar śmiertelnych. Podobnie, jak w latach poprzednich najwyższy wskaźnik ciężkości wypadków zanotowano w styczniu i listopadzie. Wartość tego wskaźnika osiągnęła odpowiednio 30 i 31 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych, przy średniej rocznej wartości tego wskaźnika wynoszącej 20 dla wypadków spowodowanych przez pieszych. Jednocześnie uwagę zwraca fakt, że ciężkość wypadków, których sprawcami byli piesi najbardziej wzrosła w marcu (z 11 w 2022 r. do 24 zabitych na 100 wypadków). Najniższą wartość ciężkości tych wypadków stwierdzono w kwietniu (8) i czerwcu (9).

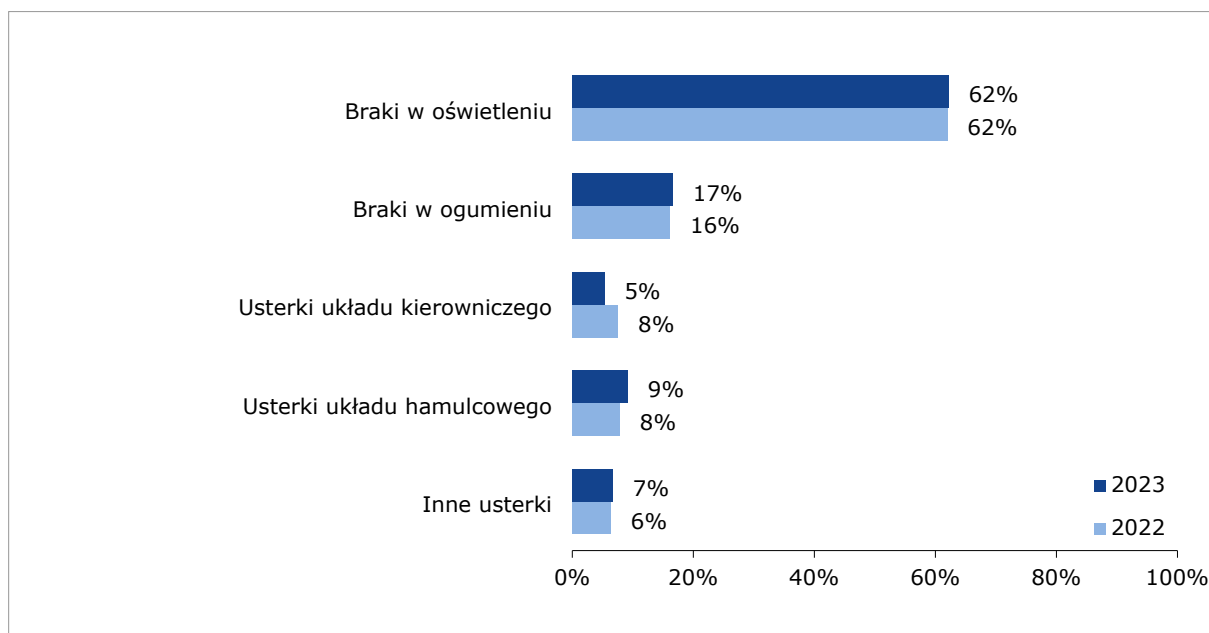
Przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych będących pod działaniem alkoholu

Przyczyny wypadków		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Nieostrożne wejście na jezdnię	przed jadącym pojazdem	124	49,0	18	47,4	107	49,3
	zza pojazdu, przeszkody	10	4,0	-	-	10	4,6
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		29	11,5	2	5,3	28	12,9
Leżenie, siedzenie, klęczenie stanie na jezdni		31	12,3	14	36,8	17	7,8
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi		26	10,3	4	10,5	22	10,1
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle		20	7,9	-	-	20	9,2
Inne przyczyny		13	5,1	-	-	13	6,0
OGÓŁEM		253	100,0	38	100,0	217	100,0

W 2023 r., w porównaniu do roku ubiegłego, zmalała zarówno liczba wypadków (-15,4%), jak i udział liczby wypadków (z 27,6% do 25,1%), których sprawcami byli piesi będący pod działaniem alkoholu. Podobnie, jak w latach poprzednich, ponad połowa tych wypadków wynika z nieostrożnego wejścia nietrzeźwego pieszego na jezdnię przed jadącym pojazdem

(49,0%). Wypadki tego rodzaju pociągają za sobą najwięcej ofiar śmiertelnych (47,4%) oraz rannych (49,3%). Ponownie najwyższy wskaźnik ciężkości zanotowano dla wypadków, których przyczyną było leżenie, siedzenie, klęczenie lub stanie nietrzeźwego pieszego na jezdni. Wartość tego wskaźnika wzrosła w porównaniu do roku ubiegłego z 35 do 45 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych.

... jaki był stan techniczny pojazdów?



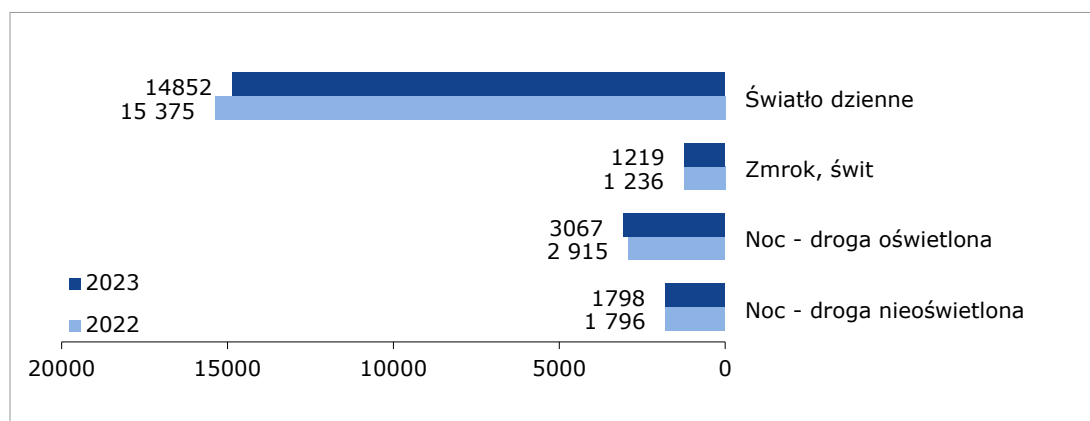
W 2023 roku, na miejscu zdarzenia, zidentyfikowano 223 usterki techniczne pojazdów biorących udział w wypadkach drogowych. Ustalono, że w 46 wypadkach niesprawność techniczna pojazdu bezpośrednio przyczyniła się do zdarzenia. Z porównania danych z rokiem poprzednim wynika, że struktura usterek w 2023 r. nie uległa znacznej zmianie. Nadal dominującymi problemami były braki w oświetleniu (62,2% wszystkich wykrytych usterek) oraz w ogumieniu (16,6%). Warto zaznaczyć, że usterki techniczne wykrywane na miejscu zdarzenia nie zawsze miały bezpośredni wpływ na zaistnienie bądź przebieg wypadku. Ocena stanu technicznego uszkodzonego pojazdu stanowi wyjątkowo trudne zadanie, co oznacza, że prezentowane dane mogą nie oddawać pełnego obrazu problemu związanego ze stanem technicznym pojazdów uczestniczących w wypadkach.

Wypadki drogowe, których bezpośrednią przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu

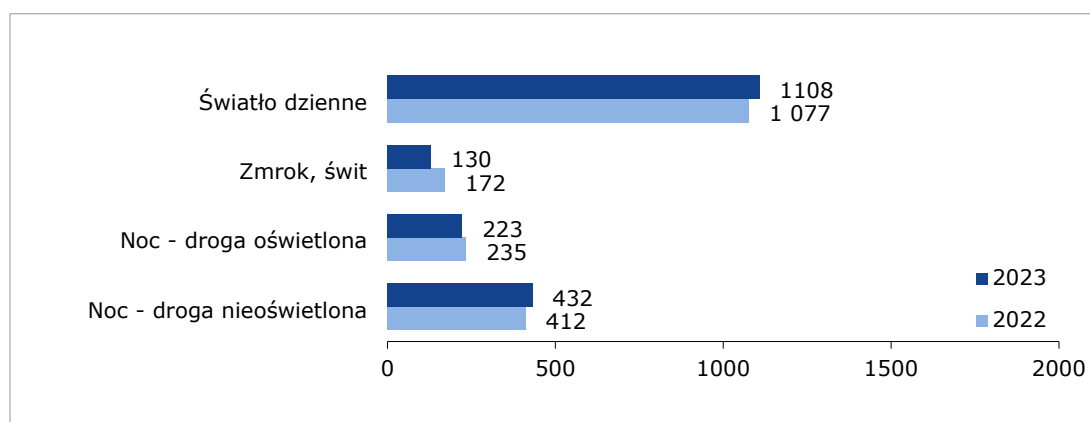
Rok	Wypadki	Zabici	Ranni
2017	40	6	49
2018	38	7	55
2019	38	6	40
2020	64	8	80
2021	41	7	40
2022	36	4	65
2023	46	4	63

... przy jakim oświetleniu?

WYPADKI



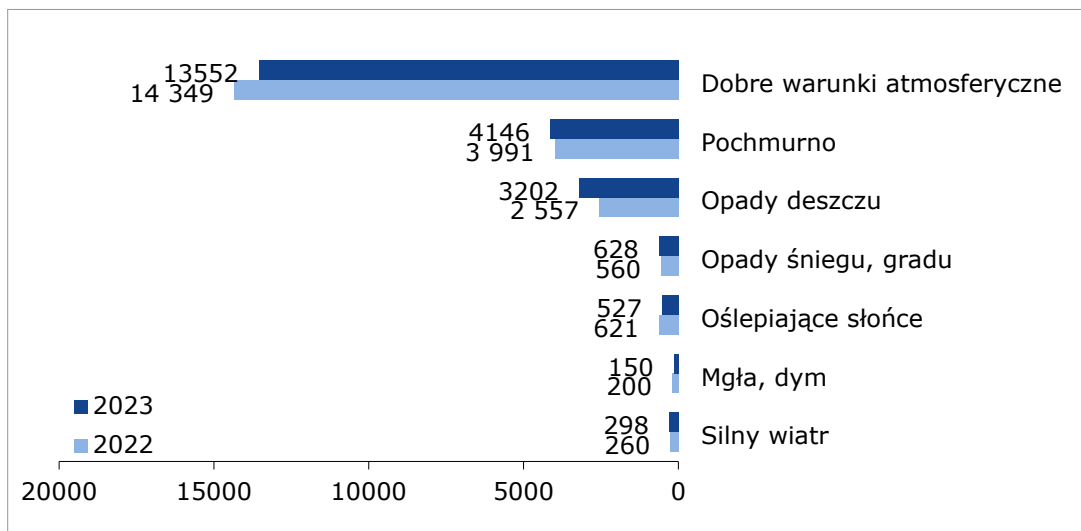
OFIARY ŚMIERTELNE



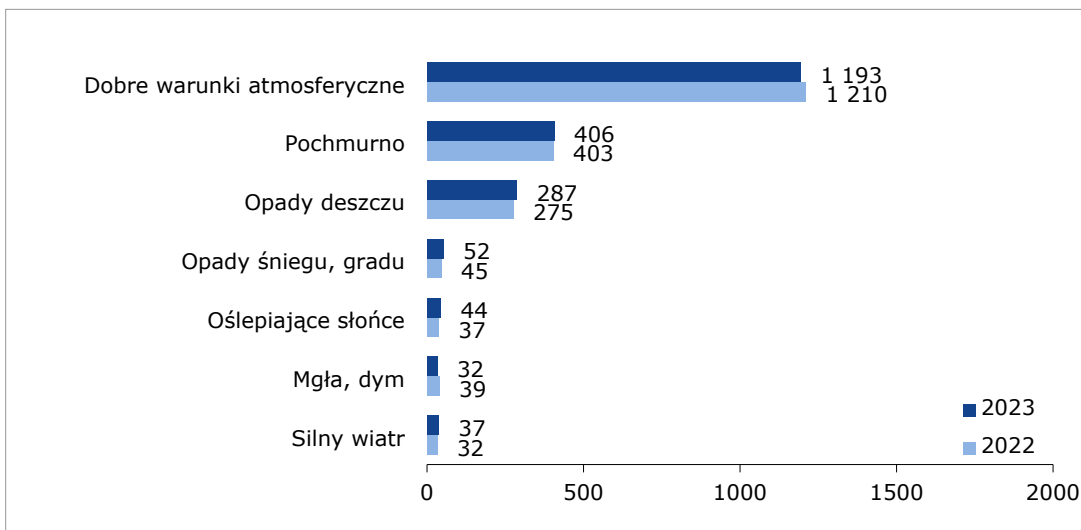
Do największej liczby wypadków dochodzi w porze największego ruchu na drogach czyli przy świetle dziennym i pociąga to za sobą również najwięcej ofiar. W 2023 r. najwięcej wypadków (70,9%) wydarzyło się przy świetle dziennym, a najmniej o zmroku i świcie (5,8%). Jednak wypadki na drodze nieoświetlonej i w nocy są bardzo poważne w skutkach. Wskaźnik ciężkości wypadków na tych drogach wynosi 24 zabitych na 100 wypadków, czyli jest ponad 2,5-krotnie wyższy od wskaźnika krajowego (9 dla ogółu wypadków). Analiza liczb wypadków i ofiar śmiertelnych według pory dnia wykazuje różnorodne trendy w różnych porach dnia. Na przykład, liczba wypadków na nieoświetlonych drogach w nocy wykazuje minimalny wzrost (+0,1%), podczas gdy liczba zabitych w tych wypadkach wzrosła znacznie (+4,9%). Natomiast w przypadku wypadków, do których doszło w nocy na drogach oświetlonych, pomimo wzrostu liczby wypadków (+5,2%), odnotowano spadek liczby zabitych (-5,1%). Zmiany nastąpiły również w zakresie zdarzeń zaistniałych o zmroku i świcie, gdzie przy niewielkim spadku liczby wypadków (-1,4%), znacząco się zmniejszyła liczba ofiar śmiertelnych (-24,4%).

... podczas jakiej pogody?

WYPADKI*



OFIARY ŚMIERTELNE*



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

W 2023 r., podobnie jak w latach poprzednich, można wyróżnić cztery główne rodzaje warunków atmosferycznych, które towarzyszyły największej liczbie wypadków drogowych: dobre warunki atmosferyczne, pochmurna pogoda, opady deszczu, opady śniegu lub gradu.

Liczba wypadków, do których doszło podczas opadów deszczu stanowiła 15,3% ogółu i wzrosła w porównaniu do roku poprzedniego (+25,2%). Mimo tego spadek liczby ofiar śmiertelnych był stosunkowo niewielki (-4,4%). Opady śniegu lub gradu, towarzyszyły w 3,0% wszystkich wypadków i w tych warunkach zanotowano wzrost liczby wypadków (+12,1%). Co więcej, przy opadach śniegu lub gradu wzrosła również liczba ofiar śmiertelnych wypadków (+15,6%), co wskazuje na podwyższone ryzyko związane z tymi warunkami atmosferycznymi. Pochmurna pogoda występowała podczas 19,8% wszystkich wypadków. Odnotowano niewielki wzrost w liczbie wypadków (+3,9%), jednak liczba ofiar śmiertelnych pozostała na niemalże tym samym poziomie.

Przy dobrych warunkach atmosferycznych, które występowały podczas 64,7% wszystkich wypadków, zanotowano spadek w liczbie wypadków (-5,6%). Liczba ofiar śmiertelnych

również nieznacznie się zmniejszyła (-1,4%).

Aby skutecznie zaradzić zagrożeniom związanym z warunkami atmosferycznymi na drogach, można podjąć działania dążące do poprawy infrastruktury drogowej w zakresie stosowania lepszego oznakowania dróg, instalacji dodatkowego oświetlenia oraz stosowania barier ochronnych, które mogą zwiększyć bezpieczeństwo w trudnych warunkach atmosferycznych takich jak deszcz, mgła czy opady śniegu. Dodatkowo wykorzystanie zaawansowanych systemów monitorowania warunków pogodowych umożliwi szybką reakcję służb i odpowiednie przygotowanie dróg do zmieniających się warunków.

Ponadto w obszarze edukacji kierowców należy organizować kampanie edukacyjne dotyczące bezpiecznej jazdy w różnych warunkach pogodowych podnoszące świadomość kierowców w zakresie minimalizowania ryzyka wypadków.

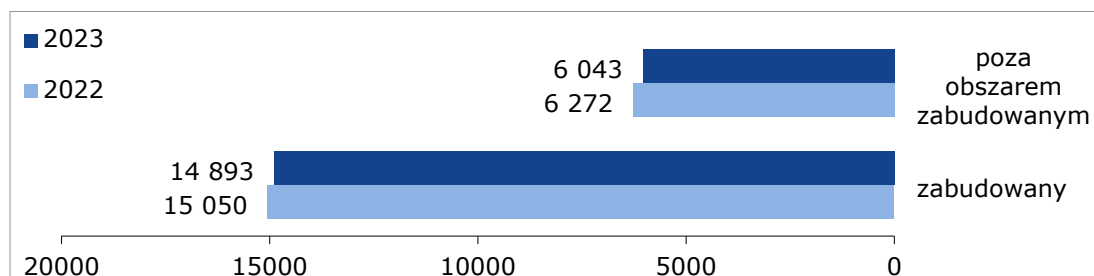
Również promowanie korzystania z transportu publicznego, zwłaszcza w trudnych warunkach atmosferycznych może zmniejszyć liczbę pojazdów na drogach i ryzyko powstawania wypadków.

Konieczne jest również sukcesywne zwiększanie środków na ratownictwo i pomoc drogową, w tym zapewnienie odpowiednich zasobów i szkoleń dla służb ratowniczych, co w przypadku wypadków, do których dojdzie w trudnych warunkach atmosferycznych pozwoli na szybką i skuteczną interwencję.

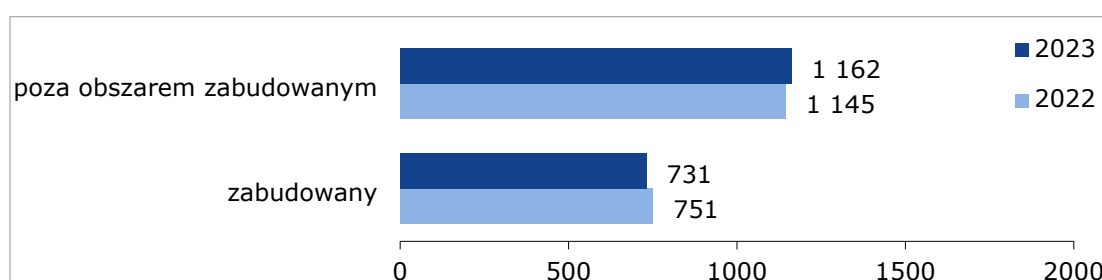
MIEJSCA POWSTAWANIA WYPADKÓW

... na jakim obszarze?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



W 2023 r. 71,1% wypadków miało miejsce w obszarze zabudowanym, co oznacza nieznaczny spadek w porównaniu z rokiem poprzednim (-1%). Liczba ofiar śmiertelnych w obszarze zabudowanym stanowiła 38,6% ogółu zabitych w wypadkach.

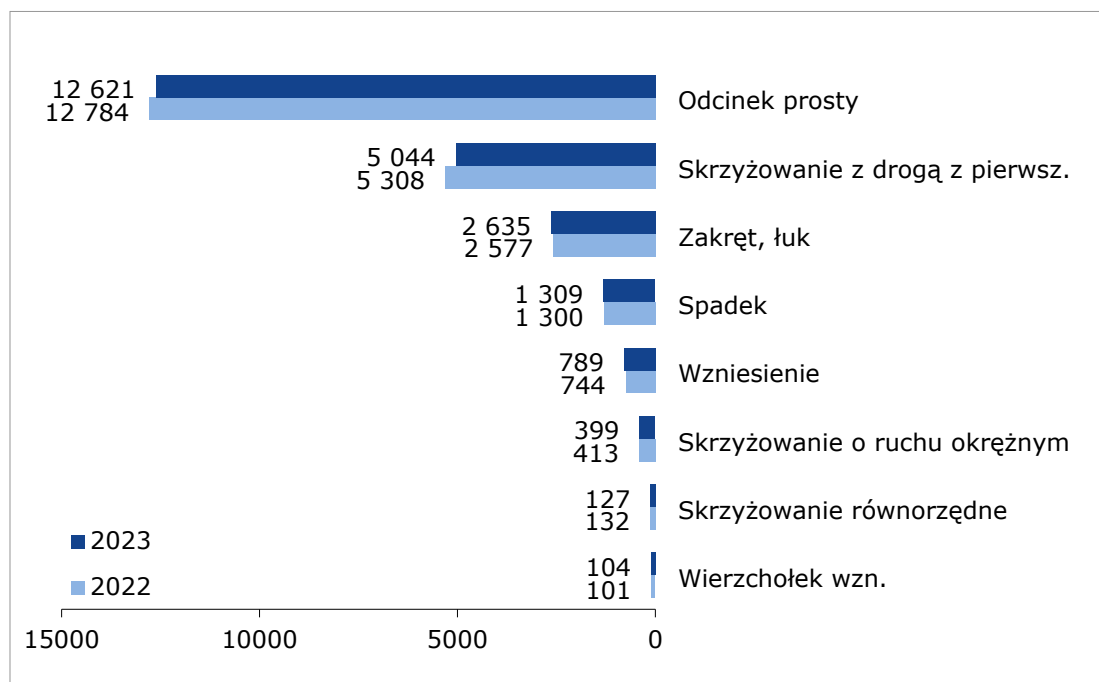
Podobnie jak wcześniej, większość osób, które tracą życie w wypadkach, ginie w wyniku zdarzeń poza obszarem zabudowanym (61,4% w 2023 r.). Wynika to z dużo wyższych prędkości poruszających się pojazdów na drogach poza obszarem zabudowanym.

W 2023 r. w porównaniu do roku poprzedniego liczba wypadków spadła zarówno w obszarach zabudowanych (-1,0%), jak i poza obszarami zabudowanymi (-3,7%). Liczba ofiar śmiertelnych w obszarach zabudowanych również zmniejszyła się (-2,7%), a poza obszarami zabudowanymi wzrosła (+1,5%).

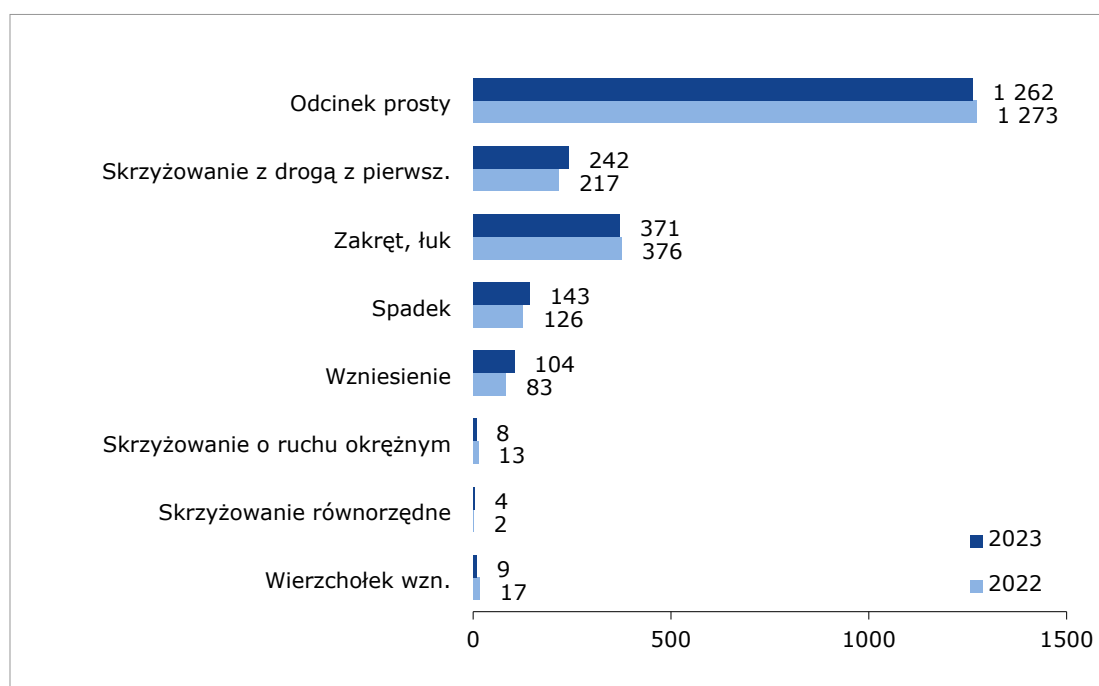
Powyższe dane wskazują, że istnieje potrzeba zwiększenia środków bezpieczeństwa na drogach, zwłaszcza w obszarach zabudowanych, gdzie wypadki są bardziej powszechne, oraz konieczność kontroli prędkości pojazdów poza obszarami zabudowanymi, szczególnie eliminowania z tych dróg kierujących znacznie przekraczających prędkość, aby zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych.

... na jakim odcinku drogi?

WYPADKI*



OFIARY ŚMIERTELNE*



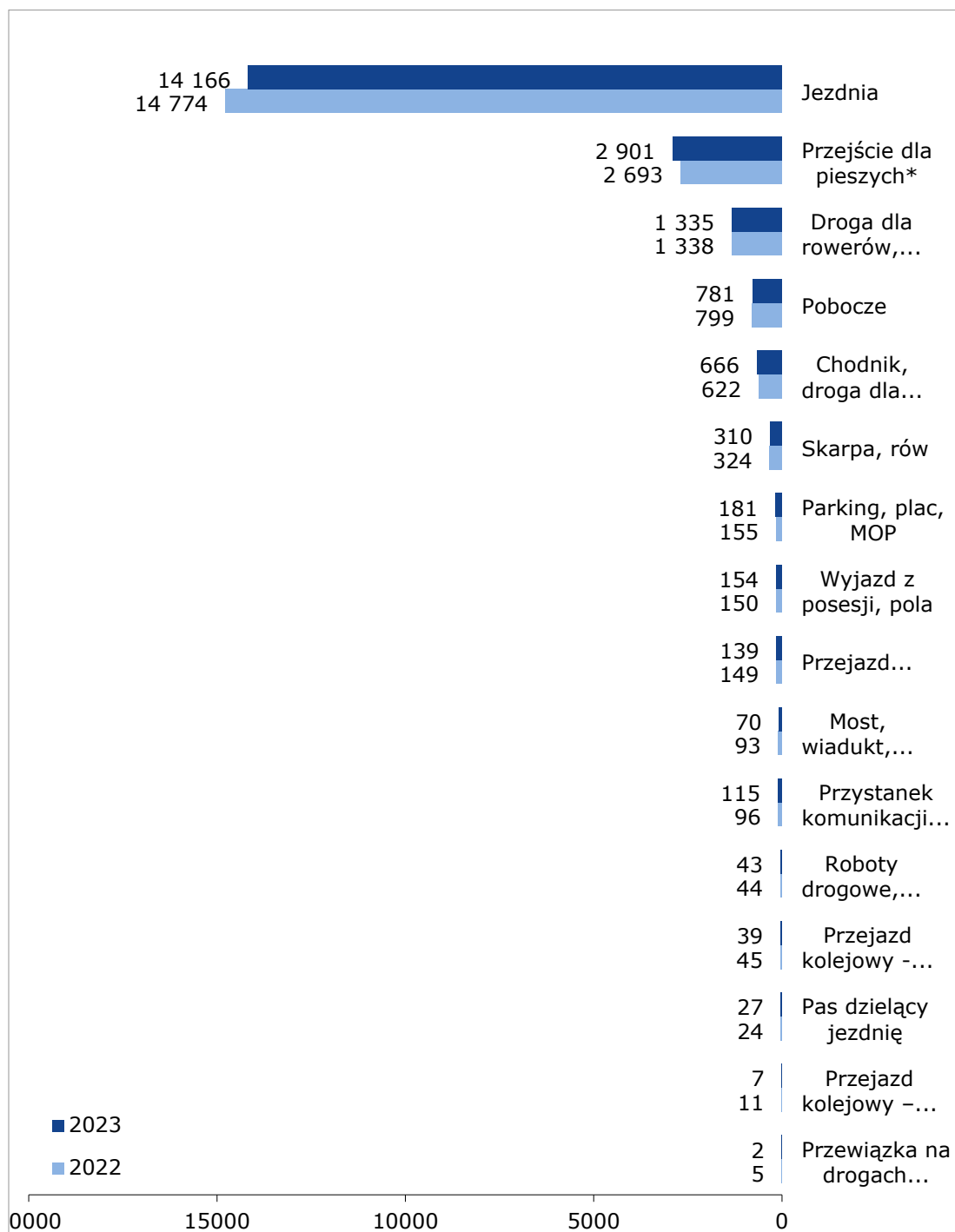
*W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

Podobnie, jak w latach poprzednich najczęściej wypadków ma miejsce na prostych odcinkach drogi. W 2023 roku na prostych odcinkach dróg wydarzyło się 60,3% wypadków, w których zginęło 66,7% ofiar śmiertelnych. W 2023 roku w porównaniu do 2022 roku nieznacznie wzrosła liczba wypadków na wzniesieniach (+6,0%) oraz na zakrętach i łukach (+2,3%).

Największy spadek dotyczył liczby wypadków, do których doszło na skrzyżowaniach z drogą z pierwszeństwem (-5,0%), ale w tych miejscach powstawania wypadków wzrosła liczba ofiar śmiertelnych (+11,5%). Jeszcze większe wzrosty liczby zgonów zanotowano dla zdarzeń, do których dochodziło na wzniesieniach i spadkach dróg (odpowiednio: +25,3% i +13,5%).

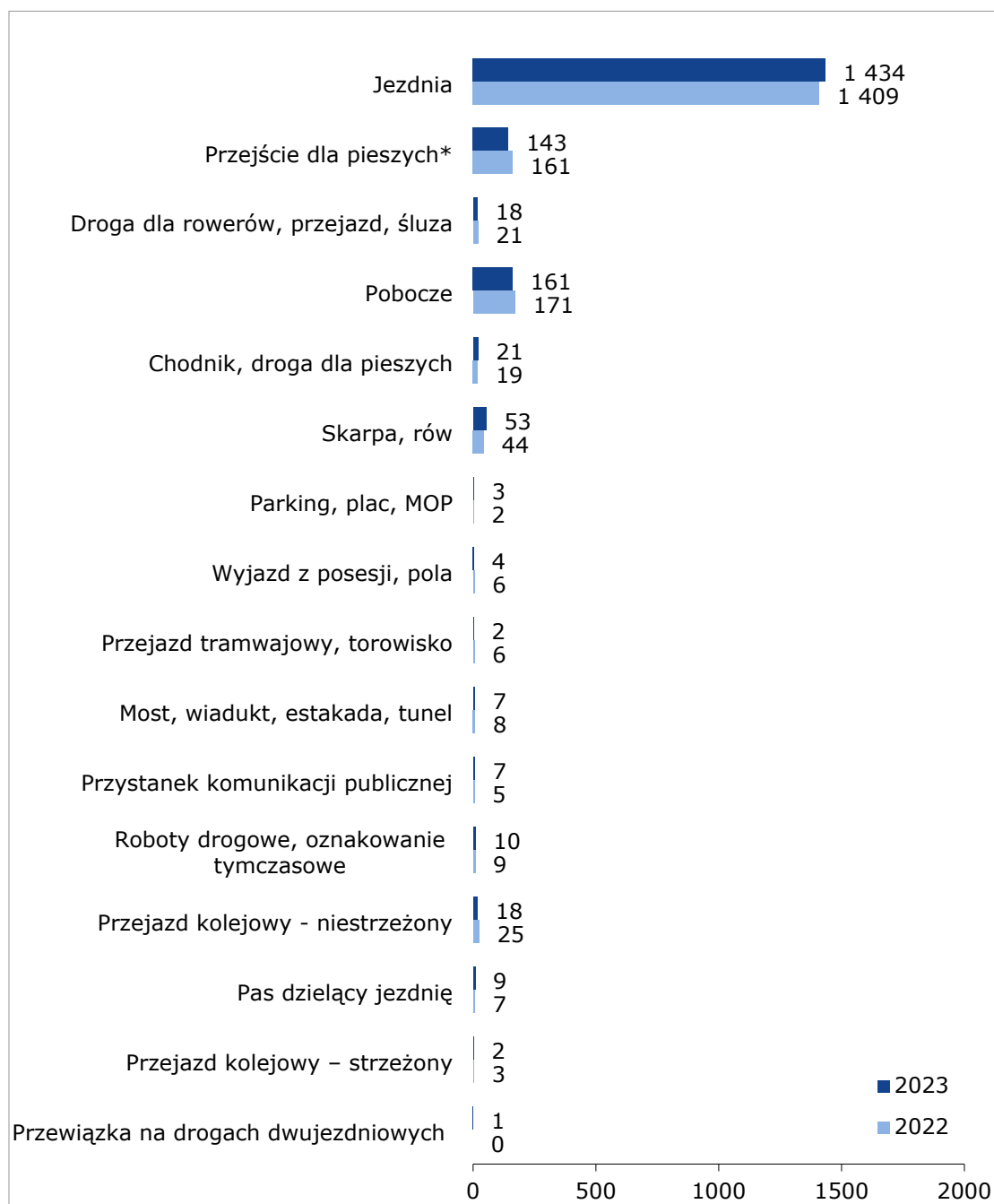
... na jakiej części drogi?

WYPADKI



*Dot. wypadków z pieszymi, jak też innych, np. wypadku rowerzysty przejeżdżającego przez przejście dla pieszych

OFIARY ŚMIERTELNE



*Dot. wypadków z pieszymi, jak też innych, np. wypadku rowerzysty przejeżdżającego przez przejście dla pieszych

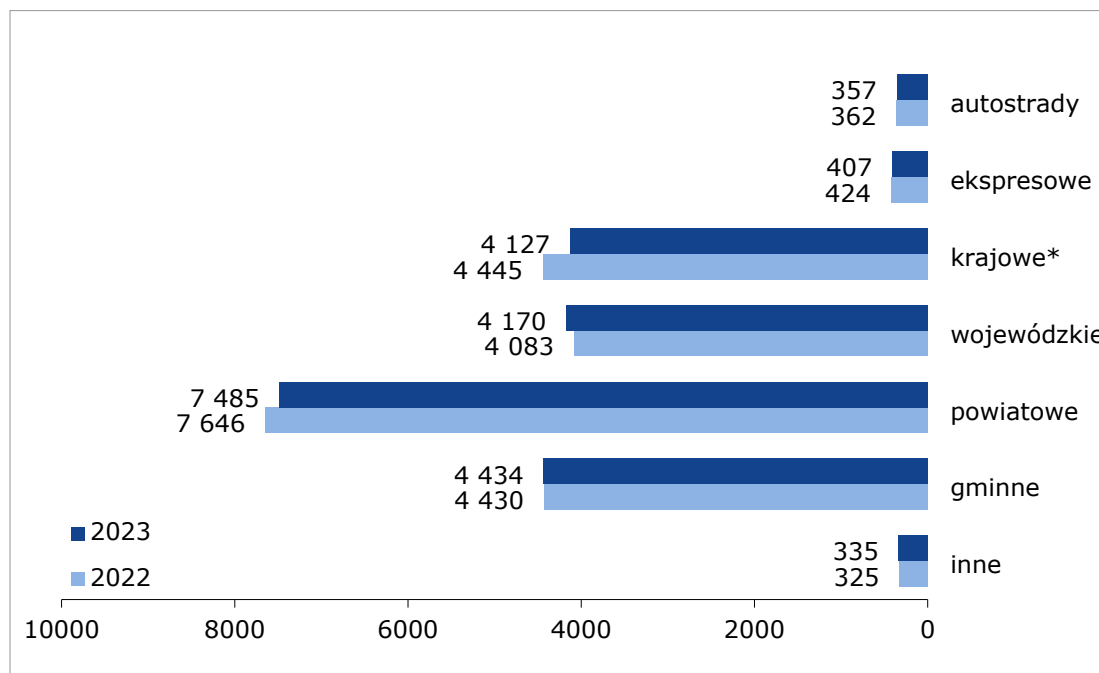
Najwięcej wypadków drogowych ma miejsce na jezdniach oraz przejściach dla pieszych. W 2023 r. 67,7% wypadków wydarzyło się na jezdniach, 13,9% na przejściach dla pieszych, a 6,4% na drogach przeznaczonych dla rowerzystów. W wypadkach tych 75,8% ofiar śmiertelnych zginęło na jezdni, 7,6% na przejściach dla pieszych, a 1,0% na infrastrukturze dla rowerzystów.

Porównując rok 2023 do roku 2022, zaobserwowano spadek liczby wypadków drogowych, do których dochodziło na jezdniach (-4,1%) i nieznaczne zwiększenie liczby ofiar śmiertelnych w tych miejscach (+1,8%). Natomiast ponownie wzrosła liczba wypadków na przejściach dla pieszych (+7,7%), ale liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się (-11,2%), co wskazuje na redukcję ciężkości tych zdarzeń.

Niekorzystny trend dotyczący liczby wypadków na drogach przeznaczonych dla rowerzystów oraz w innych miejscach infrastruktury drogowej dedykowanych tej grupie uczestników ruchu został zatrzymany (odnotowano niewielki spadek o 0,2%). Dodatkowo znacząco zmniejszyła się liczba ofiar śmiertelnych w tych miejscach (-14,3%).

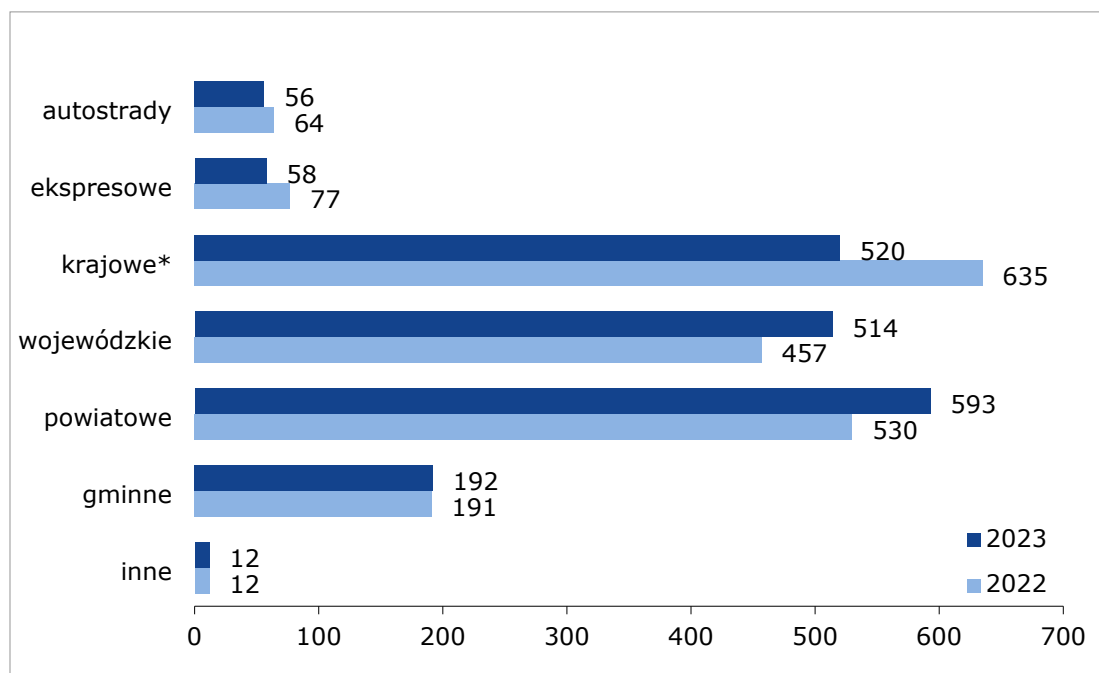
... na drodze jakiej kategorii?

WYPADKI



*krajowe – dotyczy dróg klas: S, DK.

OFIARY ŚMIERTELNE



*krajowe – dotyczy dróg klas: S, DK.

Najwięcej wypadków drogowych od wielu lat ma miejsce na drogach powiatowych, które stanowią 29,0% długości wszystkich dróg w Polsce. W 2023 roku na drogach powiatowych wydarzyło się 35,8% wypadków drogowych, w których zginęło 31,3% ofiar śmiertelnych. W wypadkach na drogach krajowych (w tym autostradach i drogach ekspresowych) również odnotowano duży odsetek ofiar śmiertelnych (27,5%). Porównanie roku 2023 do roku 2022 wskazuje, że do największej redukcji liczby wypadków doszło na drogach krajowych (-7,2%). Na tej kategorii dróg odnotowano również duże zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych (-18,1%). Drugi rok z rzędu zaobserwowano zmniejszenie ciężkości wypadków na autostradach. Wartość tego wskaźnika wynosiła 20 zabitych/100 wypadków w roku 2021, w roku 2022 zmniejszyła się do 18, a w roku 2023 do 16.

Wypadki drogowe i ich skutki na autostradach

W Polsce, na autostradach, których długość wynosi 1849,2 km doszło do 357 wypadków, w wyniku których 56 osób poniosło śmierć, a 510 zostało rannych.

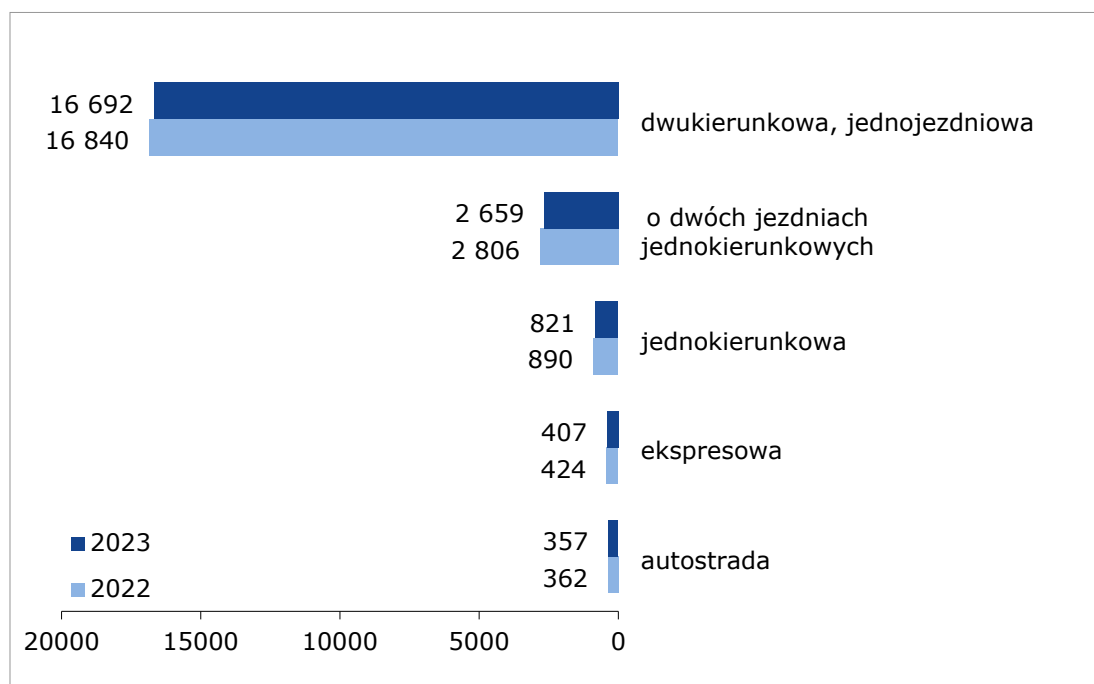
Nr drogi	2022			2023		
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
A 1	90	11	121	84	20	119
A 2	95	13	118	88	11	112
A 4	139	36	198	159	22	242
A 6	9	-	11	2	1	1
A 8e	29	4	37	23	1	34
A 18	-	-	-	1	1	2

Główne przyczyny wypadków z winy kierujących na autostradach

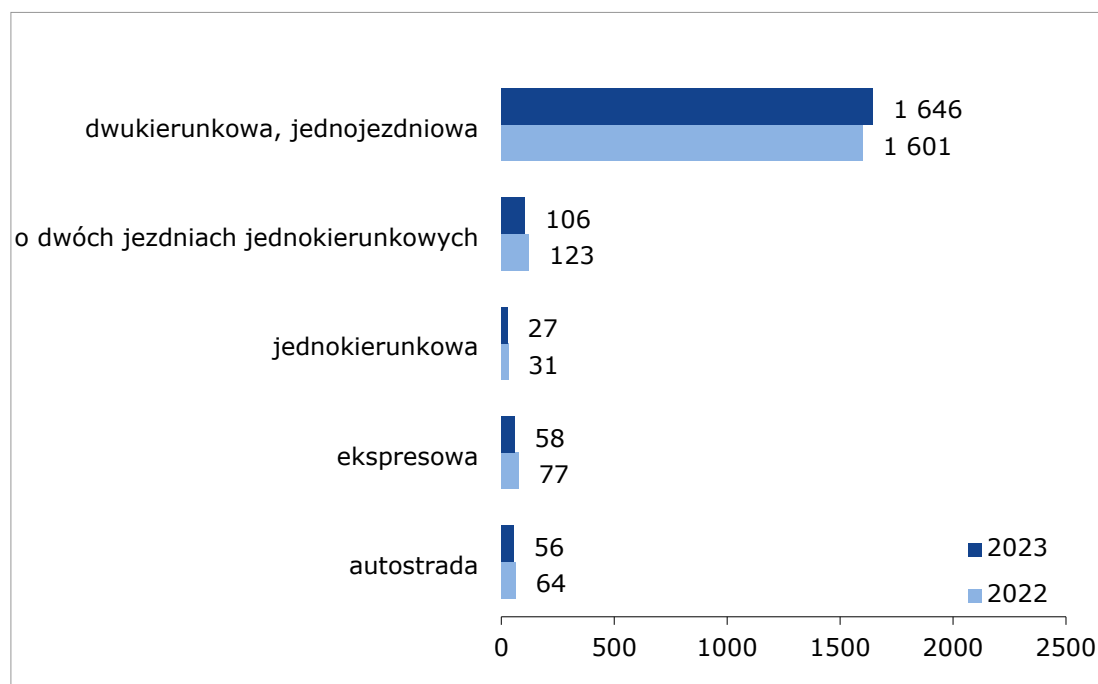
Przyczyny	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Niedostosowanie prędkości	128	102	21	19	178	137
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	111	128	16	14	143	180
Zmęczenie, zaśnięcie	43	33	11	4	62	60
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	32	38	2	6	51	45

... na drodze jakiego rodzaju?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



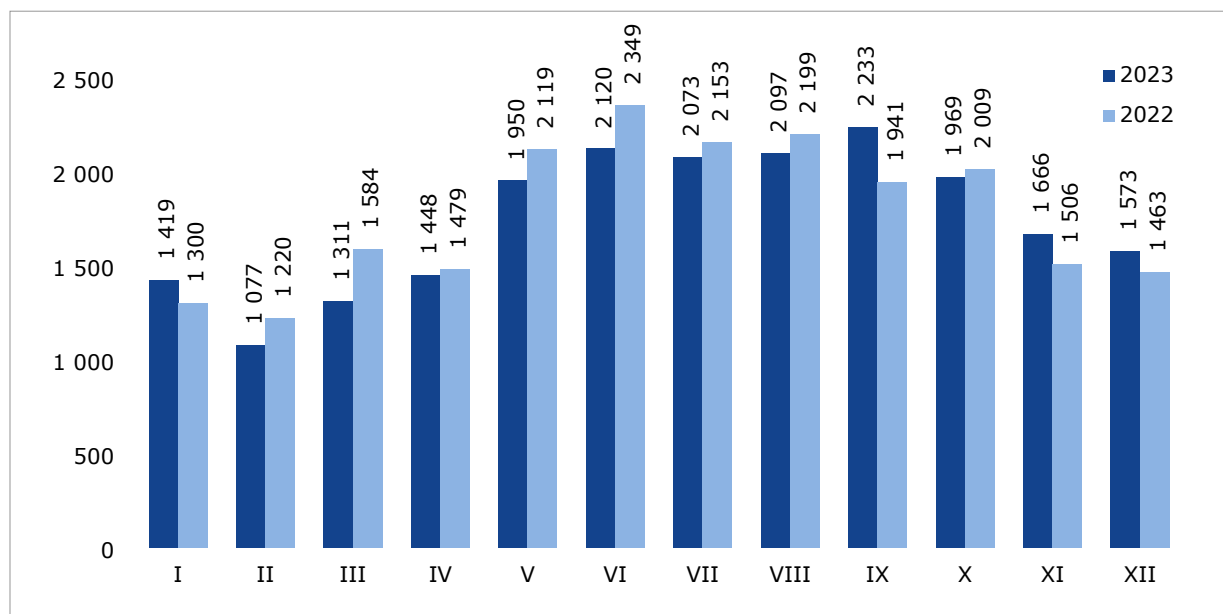
W Polsce najczęściej do wypadków drogowych dochodzi na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych. W 2023 r. na drogach tego rodzaju miało miejsce 79,7% wypadków, w których zginęło 87,0% ofiar. Wskaźnik ciężkości wypadków na tego rodzaju drogach nie zmienił się i nadal wynosi 10 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków. Wartość wskaźnika ciężkości na drogach o dwóch jezdniach jednokierunkowych również nie uległa zmianie w porównaniu do roku 2022 i wynosi 4.

Porównanie danych z roku 2023 i 2022 wskazuje na spadek liczby wypadków na wszystkich rodzajach dróg (od -7,8% na drogach jednokierunkowych do -0,9% na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych). Porównanie liczby ofiar śmiertelnych na poszczególnych rodzajach dróg w rozpatrywanym okresie również wskazuje na spadek na większości rodzajach dróg (od -24,7% na drogach ekspresowych do -12,5% na autostradach). Wyjątkiem był nieznaczny wzrost odnotowany dla dróg dwukierunkowych jednojezdniowych (+2,8%).

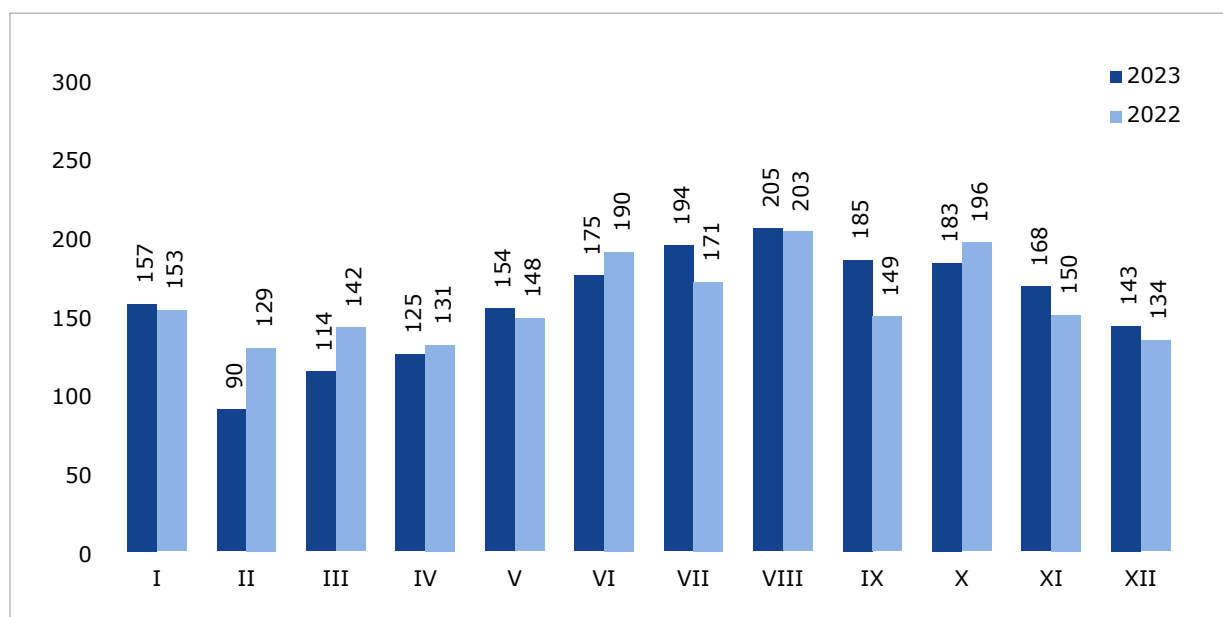
CZAS POWSTAWANIA WYPADKÓW

... w jakich miesiącach?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE

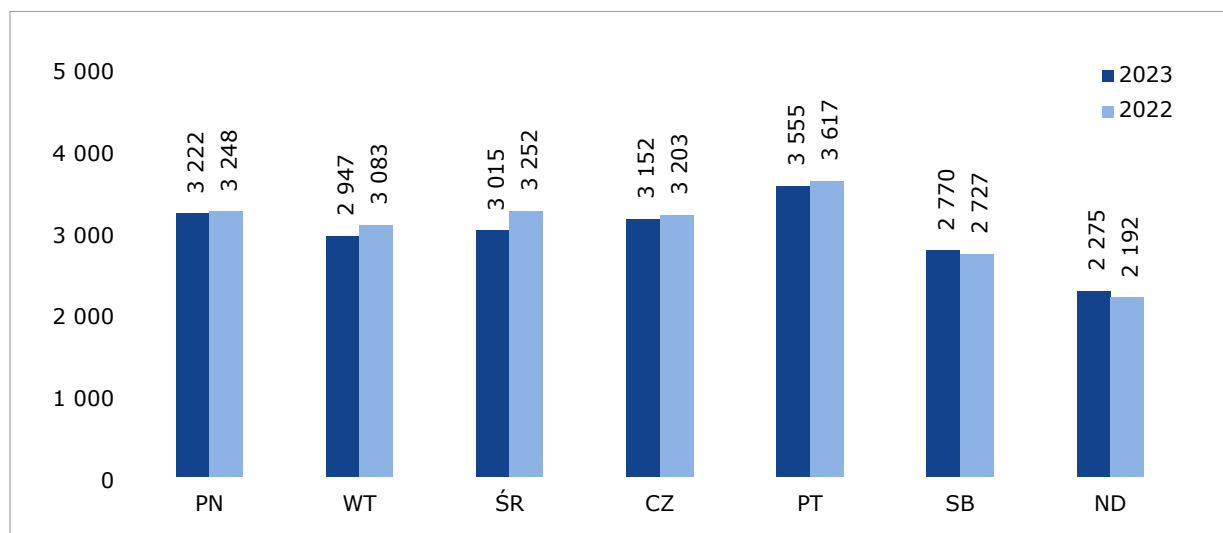


W 2023 roku najwięcej wypadków miało miejsce we wrześniu (10,7%), czerwcu (10,1%) i sierpniu (10,0%), natomiast najmniejsze liczby tych zdarzeń odnotowano w lutym (5,1%) i marcu (6,3%). Najwięcej ofiar śmiertelnych pochłonęły wypadki, do których doszło w sierpniu (10,8%) i lipcu (10,2%), podczas gdy najmniej osób zginęło w wypadkach w lutym (4,8%), marca (6,0%) i w kwietniu (6,6%).

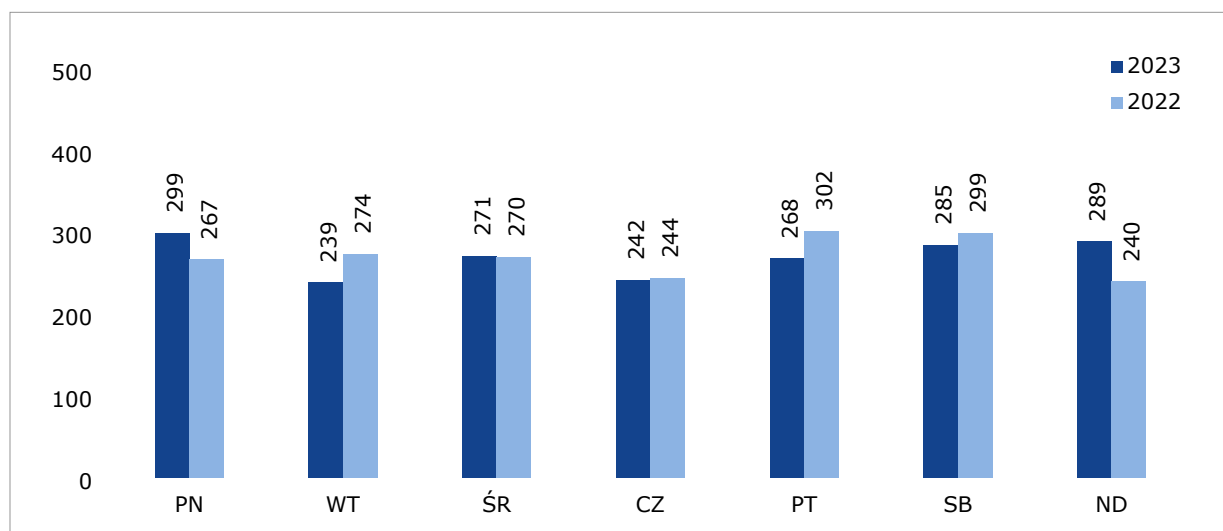
Analiza porównawcza roku 2023 i 2022 wskazuje na różnice w liczbie wypadków i ofiar w poszczególnych miesiącach roku. Największy spadek liczby wypadków odnotowano w marcu (-17,2%), a także w lutym, czerwcu i maju (odpowiednio o: -11,7%, -9,7% i -8,0%) w porównaniu do analogicznych miesięcy poprzedniego roku. Natomiast duży wzrost liczby wypadków odnotowano we wrześniu (+15,0%) i listopadzie (+10,6%). Jeśli chodzi o liczbę ofiar śmiertelnych, największy spadek zaobserwowano w lutym (-30,2%) i marcu (-19,7%). Natomiast największy wzrost liczby zgonów odnotowano we wrześniu (+24,2%), oraz w lipcu (+13,5%) i listopadzie (+12,0%). Luty i marzec charakteryzowały się bardzo dużą redukcją liczby osób, które straciły życie w wypadkach drogowych (odpowiednio: -30,2% i -19,7%).

... w jakich dniach tygodnia?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



Struktura liczby wypadków drogowych w poszczególnych dniach tygodnia nie zmienia się w kolejnych latach. Najwięcej wypadków miało miejsce w piątki (17,0%), a najwięcej ofiar śmiertelnych pochłonęły wypadki, do których doszło w poniedziałki (15,8%).

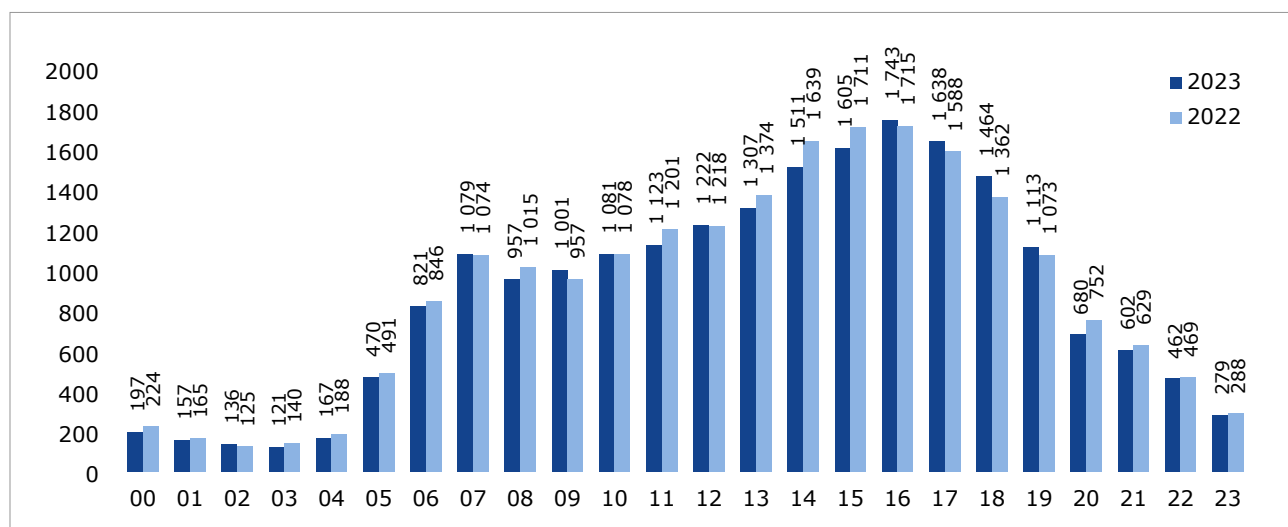
Pomimo niezmienionej struktury liczby wypadków w porównaniu roku 2023 do roku 2022 największy jej spadek odnotowano dla zdarzeń, które wydarzyły się w środy (-7,3%) i wtorki (-4,4%). Natomiast w niedzielę liczba wypadków wzrosła (+3,8%). Liczba śmiertelnych ofiar wypadków najbardziej zmniejszyła się we wtorki (-12,8%) oraz piątki (-11,3%). Znaczne wzrosty liczby zabitych w wypadkach zarejestrowano w niedzielę (+20,4%) i poniedziałki (+12,0%).

ROK 2023	Najniebezpieczniejszy dzień 12 sierpnia 2023 r.	Najbezpieczniejszy dzień 22 stycznia 2023 r.
Wypadki	90	18
Zabici	15	0
Ranni	102	25
ROK 2023	Liczba dni powyżej lub równej 6 ofiar śmiertelnych	Liczba dni poniżej lub równej 5 ofiar śmiertelnych
365 dni	110	255
ROK 2023	Liczba dni powyżej lub równej 10 ofiar śmiertelnych	Liczba dni 0 ofiar śmiertelnych
365 dni	16	5

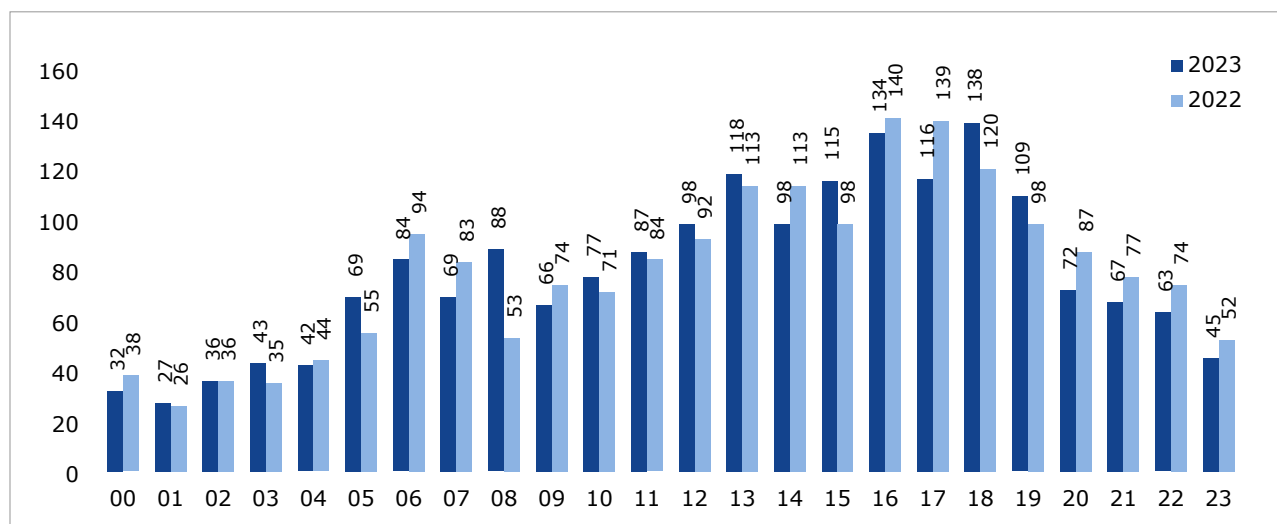
*opracowano na podstawie wstępnych danych dobowych Policji

... w jakich godzinach?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE

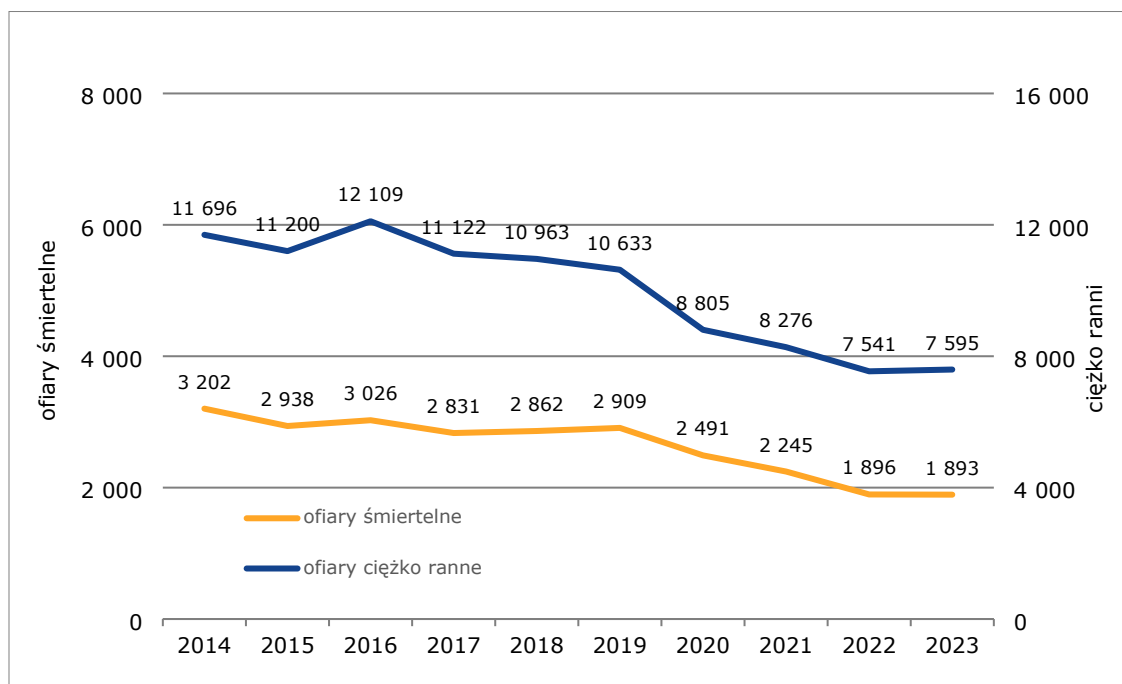


Najwięcej wypadków w ciągu doby zdarza się w godzinach zwiększonej aktywności społeczeństwa, tj. między godzinami 6-19. W godzinach nocnych ma miejsce najmniejsza liczba wypadków. W 2023 r. w godzinach 5-23 wydarzyło się 95,0% wypadków drogowych, w których zginęło 88,1% ofiar śmiertelnych. 38,0% wypadków miało miejsce pomiędzy godziną 14.00 a 19.00 i śmierć poniosło w nich 31,7% ofiar. Pomiedzy północą o godziną 5.00 wydarzyło się jedynie 3,7% wypadków, w których zginęło 9,5% ofiar śmiertelnych.

Porównanie roku 2023 do roku 2022 wskazuje na zmniejszanie się liczby wypadków w większości przedziałów godzinowych przy czym największą poprawę zanotowano pomiędzy godziną 3.00 a 3.59 (-13,6%) oraz pomiędzy 0.00 a 0.59 (-12,1%) i 4.00 a 4.59 (-11,2%). Jeśli chodzi o liczbę zabitych to odnotowano znaczący jej spadek pomiędzy godziną 20.00 a 20.59 (-17,2%), pomiędzy 7.00 a 7.59 (-16,9%) oraz pomiędzy 17.00 a 17.59 (16,5%). W jedenastu przedziałach godzinowych zarejestrowano wzrost liczby zgonów w wyniku wypadków i w 6 z nich przekraczały 10%. Największe wzrosty liczby ofiar śmiertelnych wystąpiły pomiędzy godziną 8.00 a 8.59 (+66,0%), pomiędzy 5.00 a 5.59 (+25,5%) oraz pomiędzy 3.00 a 3.59 (+22,9%).

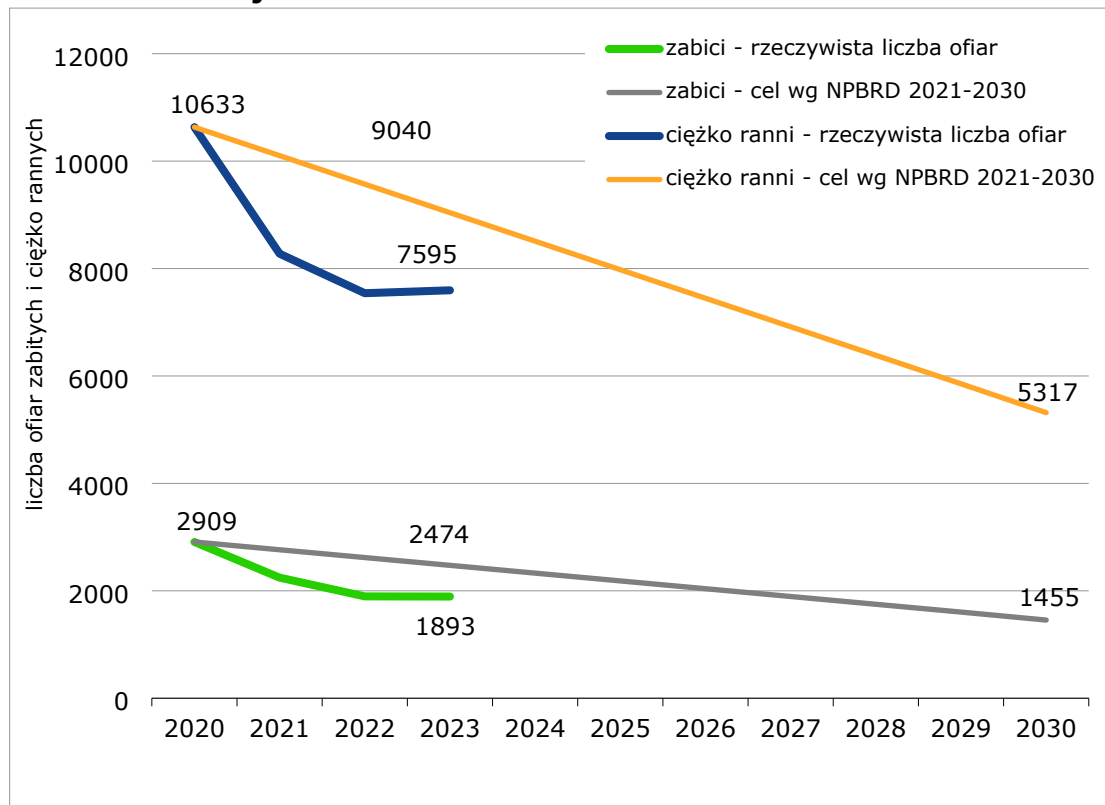
TRENDY W LATACH 2014–2023

... zmiany od roku 2014

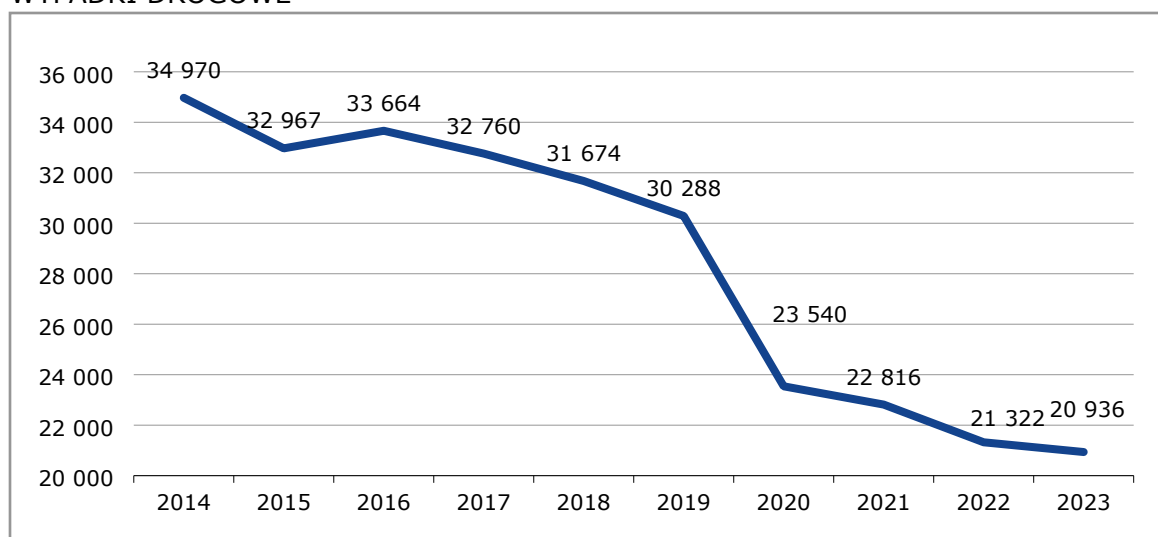


Rys. 1 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2014–2023 (źródło: KGP)

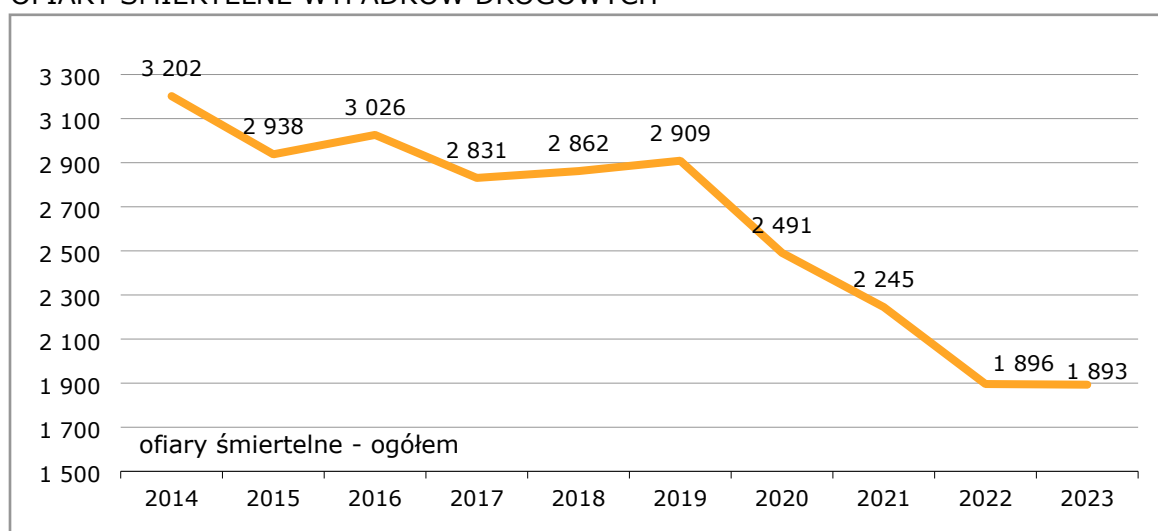
Barometr realizacji celów NPBRD 2021 – 2030



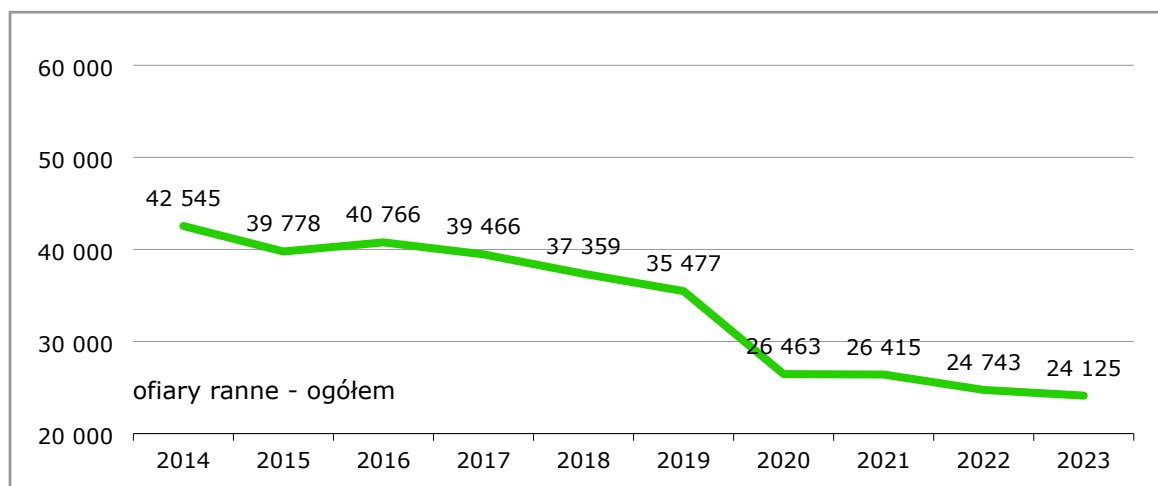
WYPADKI DROGOWE



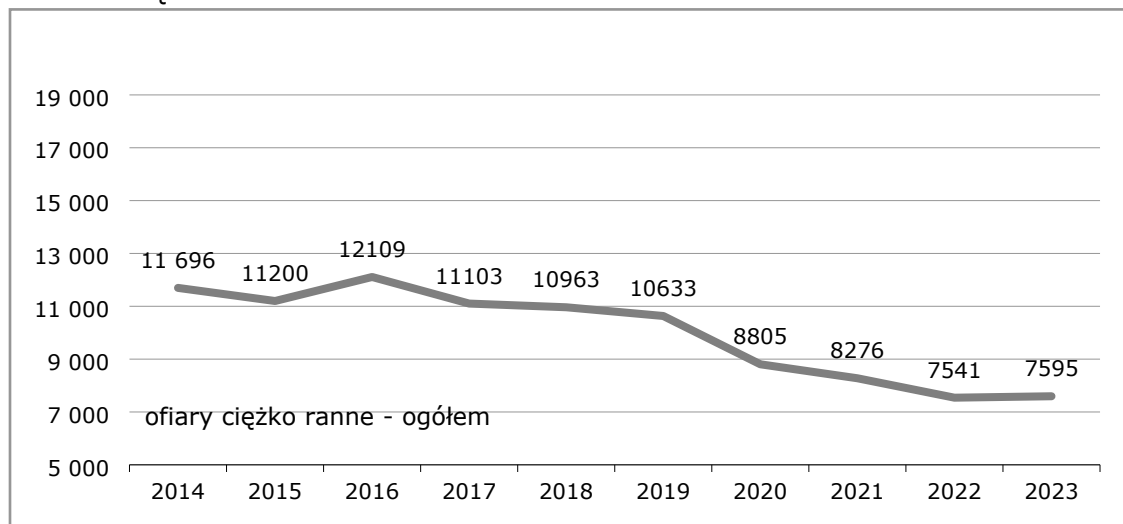
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



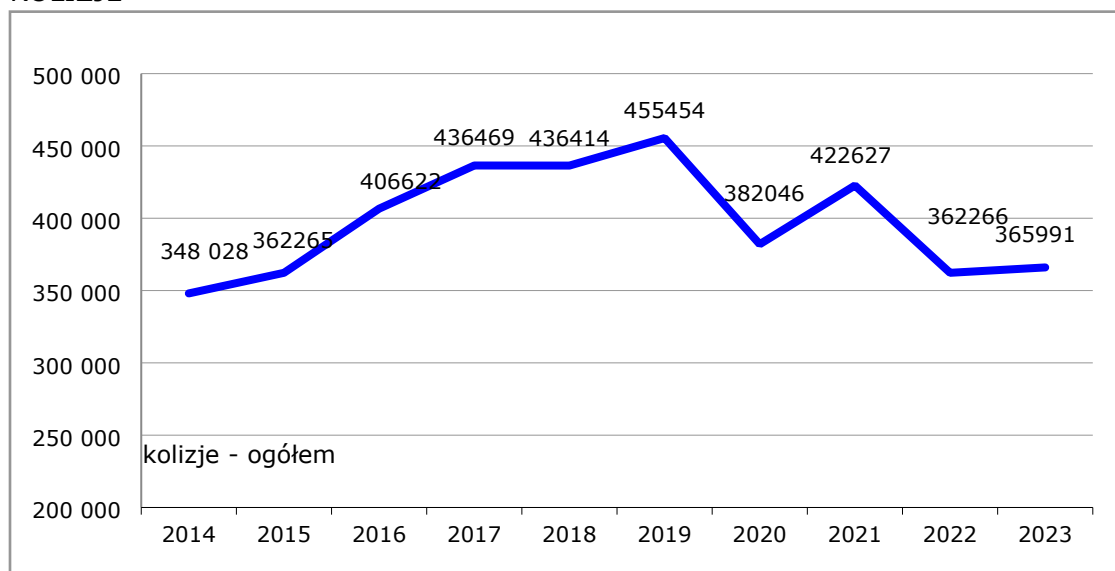
OFIARY RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



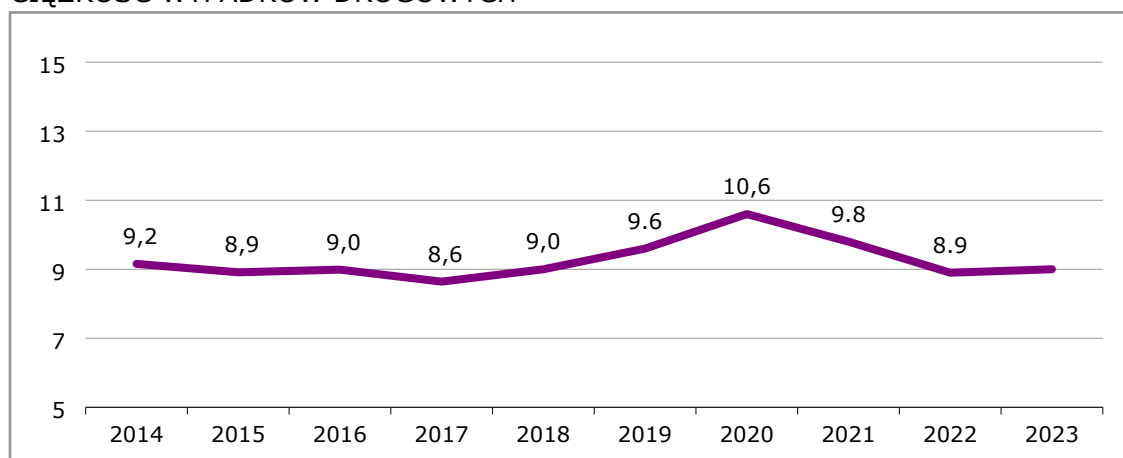
OFIARY CIĘŻKO RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



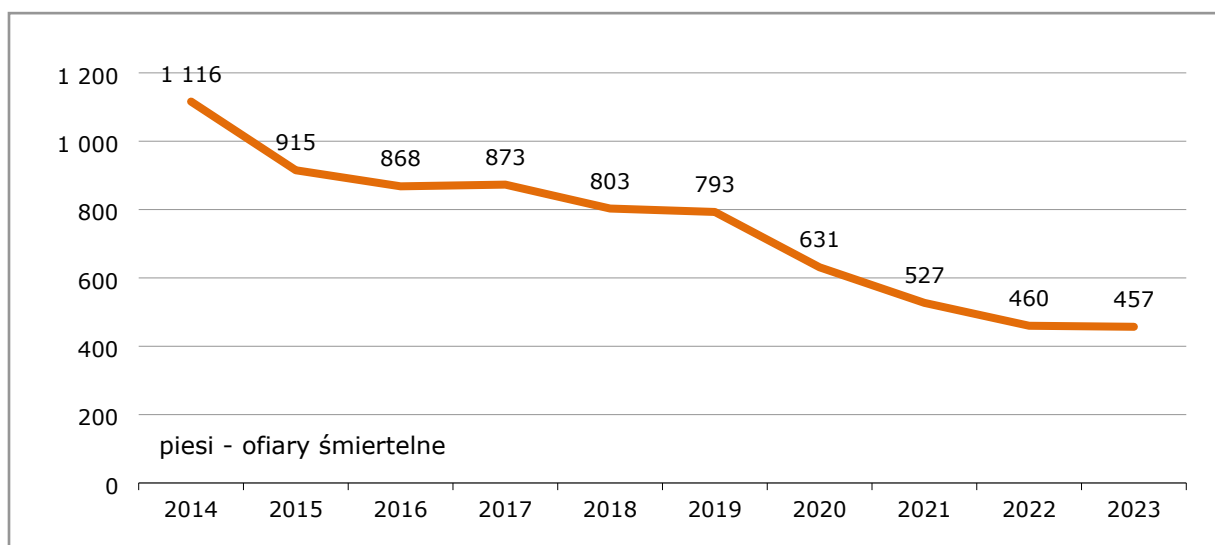
KOLIZJE



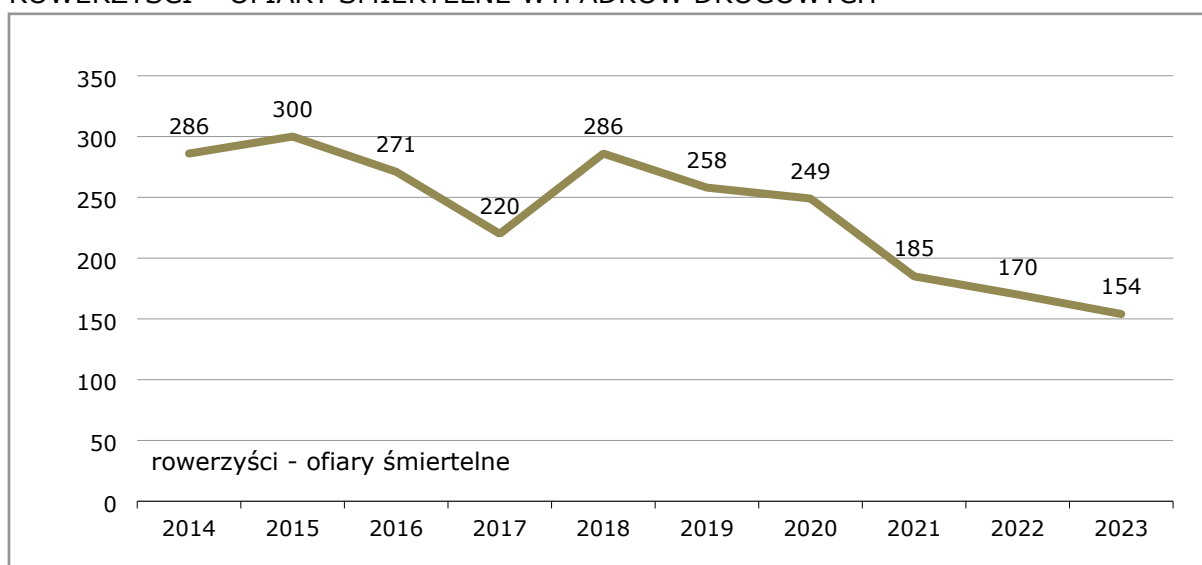
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW DROGOWYCH



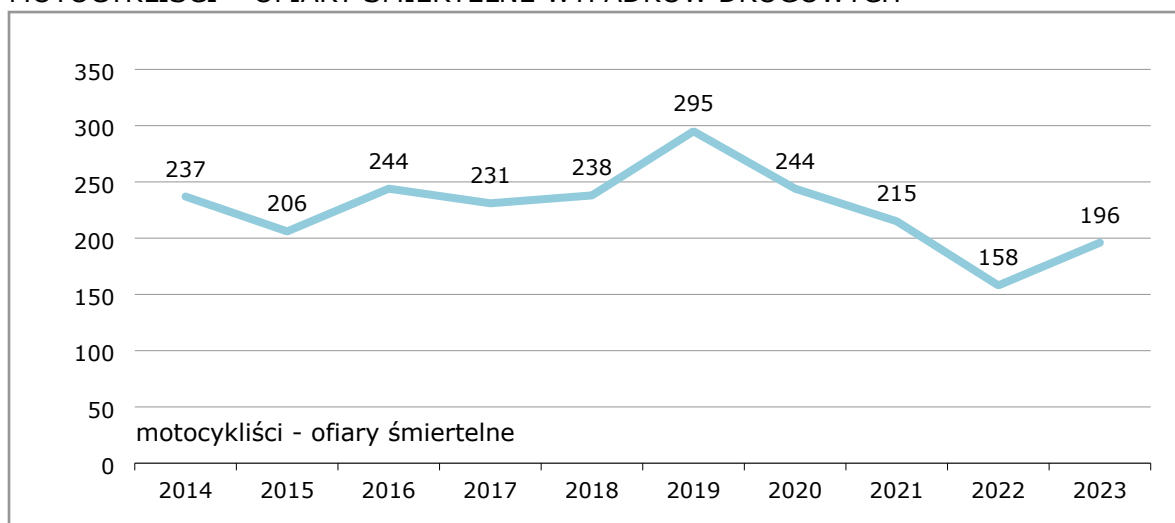
PIESI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



ROWERZYŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH

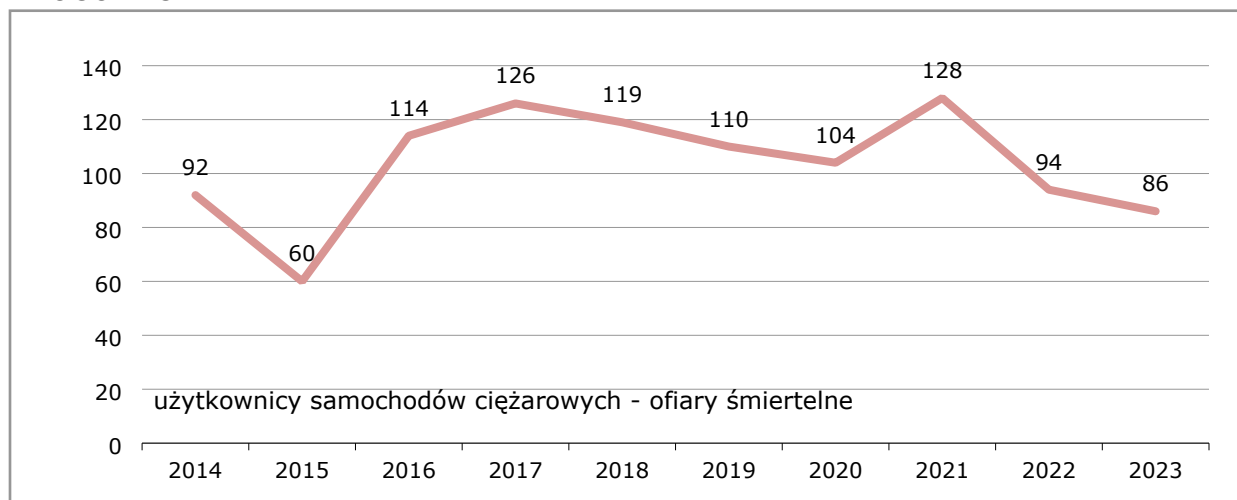


MOTOCYKLIŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH*

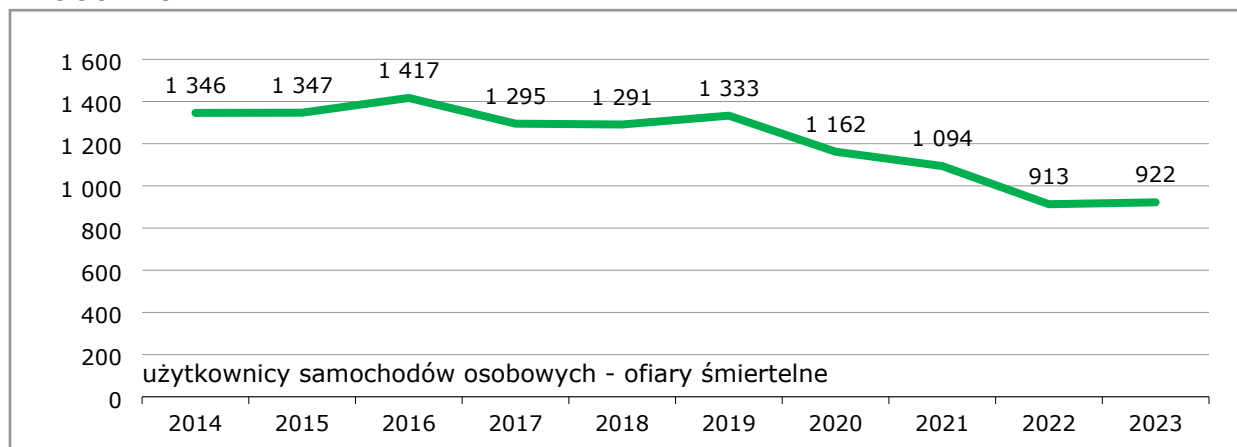


*pasażerowie lub użytkownicy motocykli

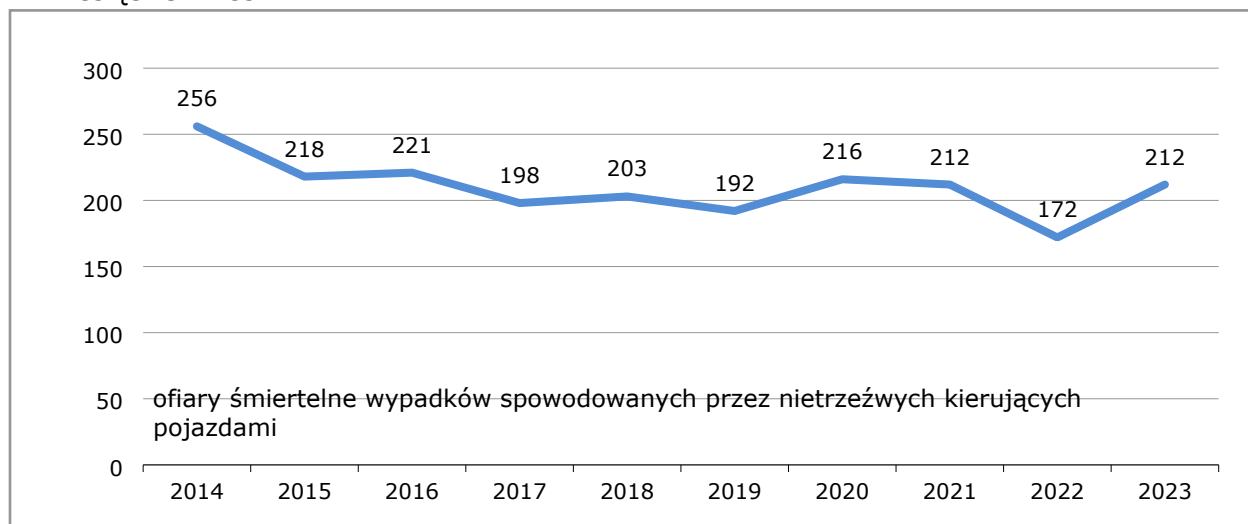
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



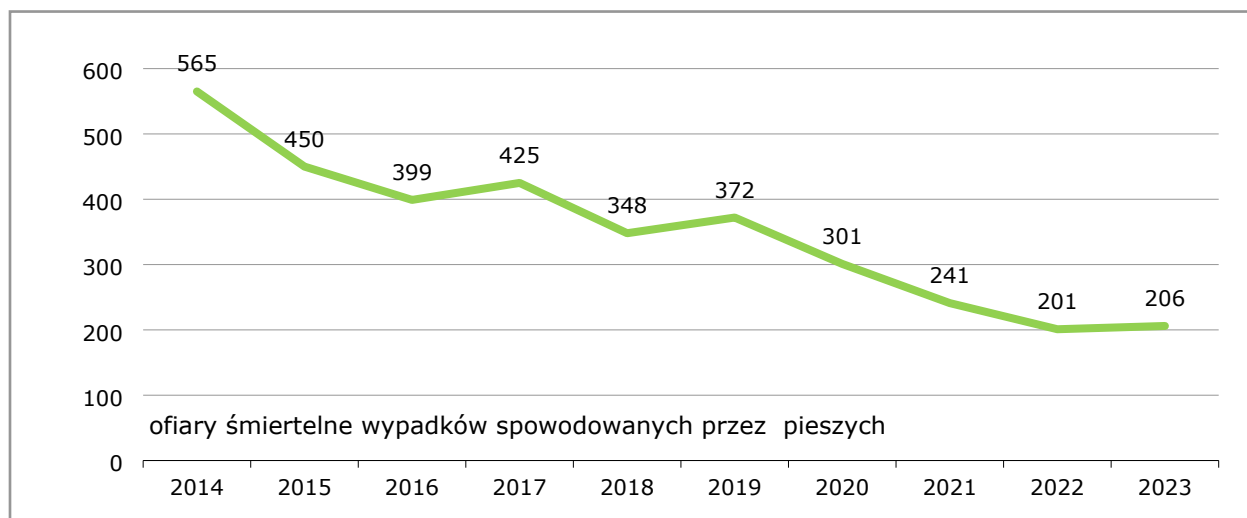
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



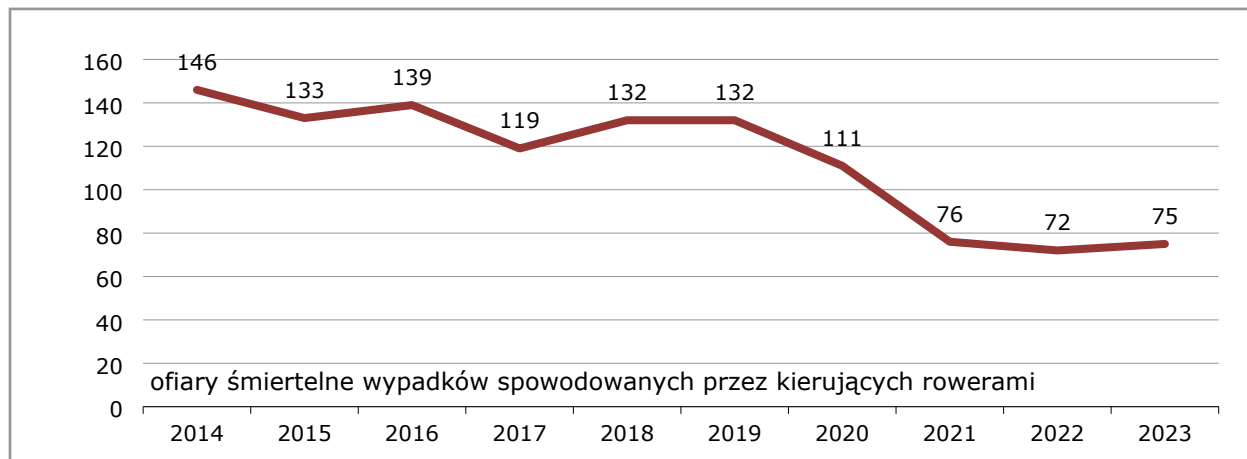
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ NIETRZEŻWYCH KIERUJĄCYCH POJAZDAMI



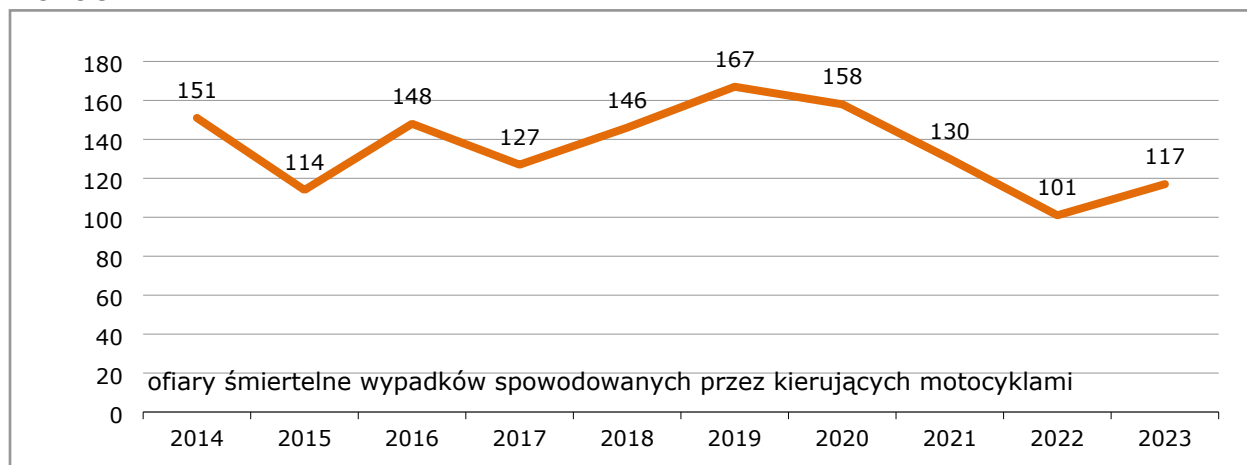
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ PIESZYCH



OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH ROWERAMI

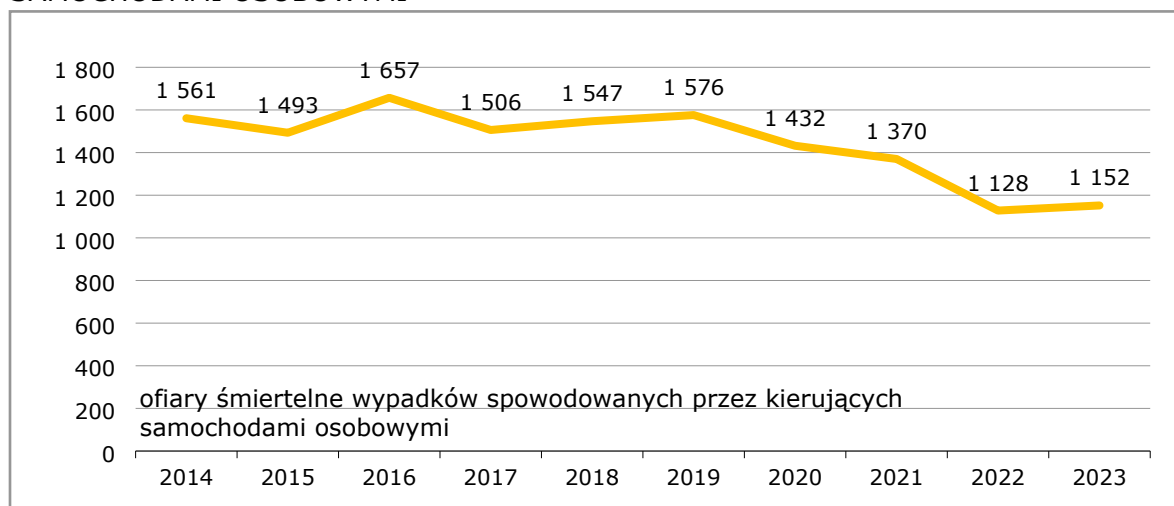


OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH MOTOCYKLAMI

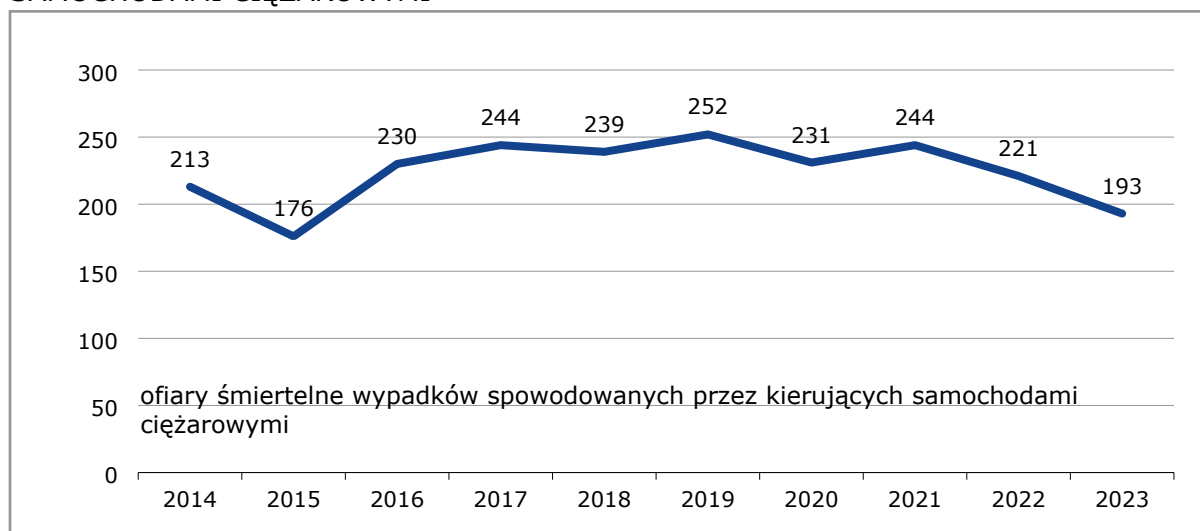


OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH

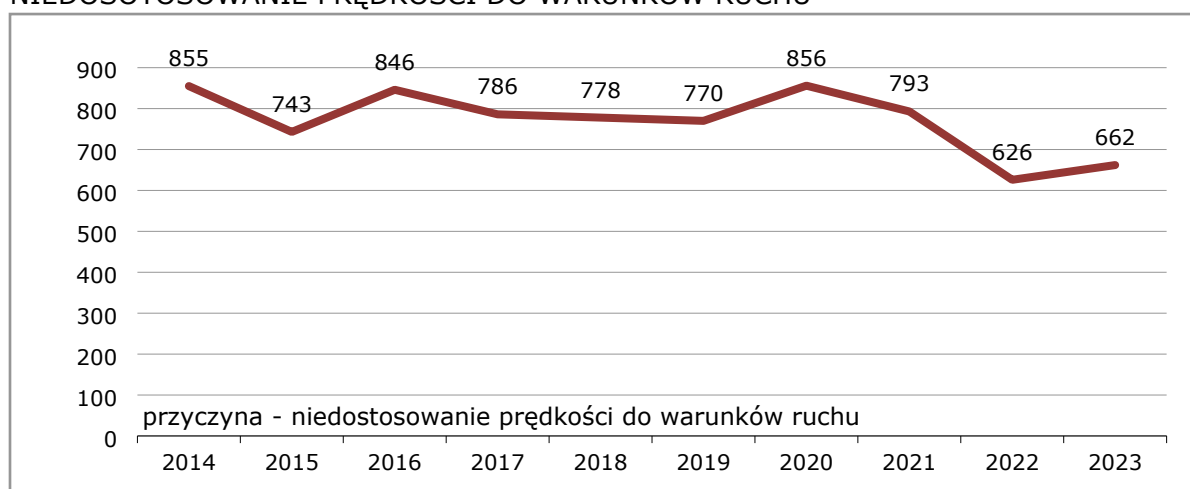
SAMOCODAMI OSOBOWYMI



OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCODAMI CIĘŻAROWYMI

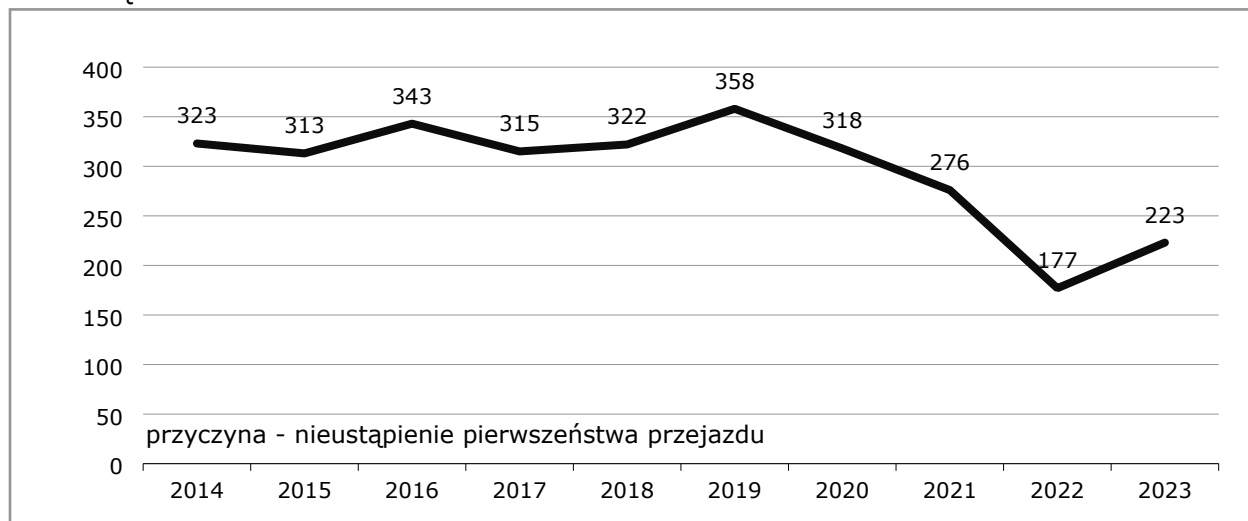


NIEDOSOTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU

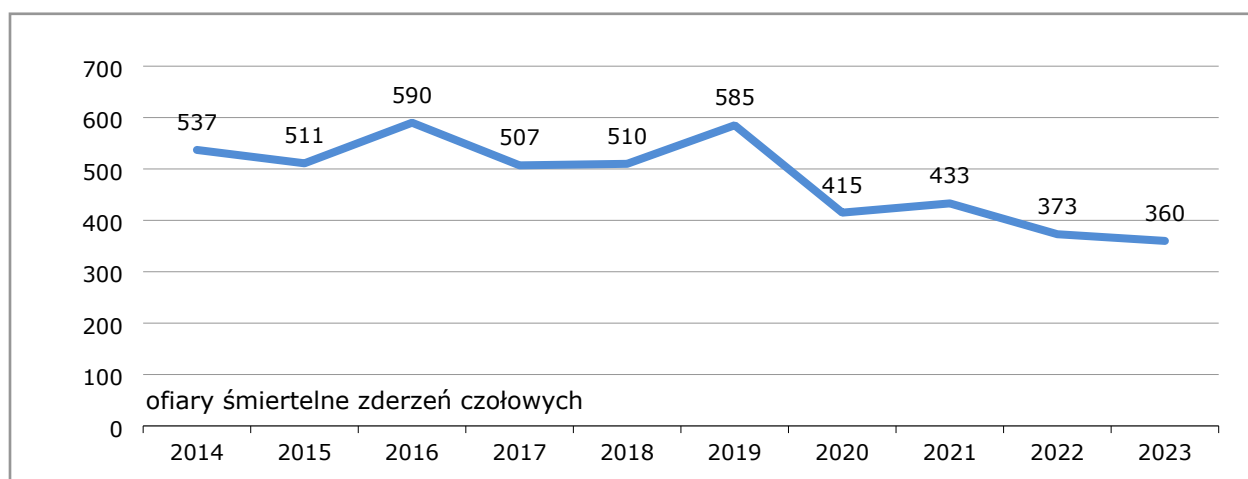


OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYZYNA BYŁO

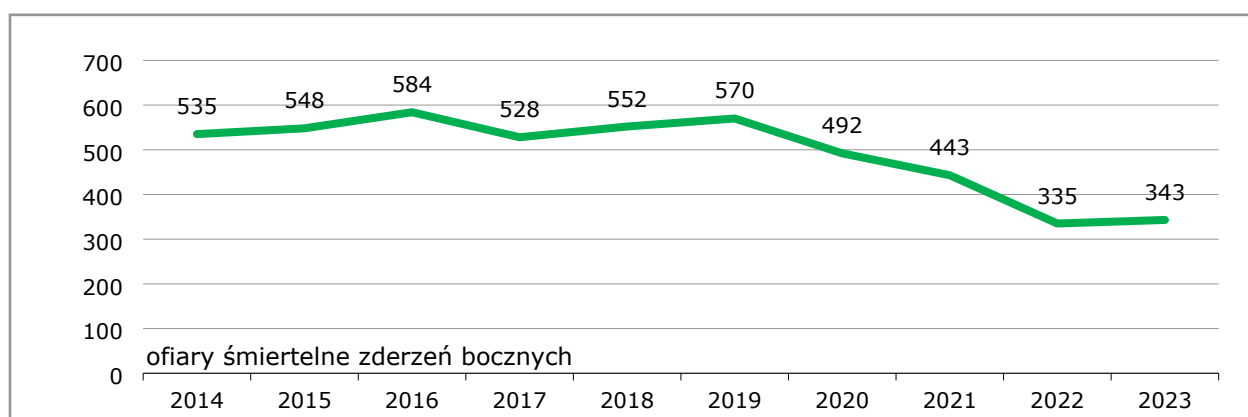
NIEUSTĄPIENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU



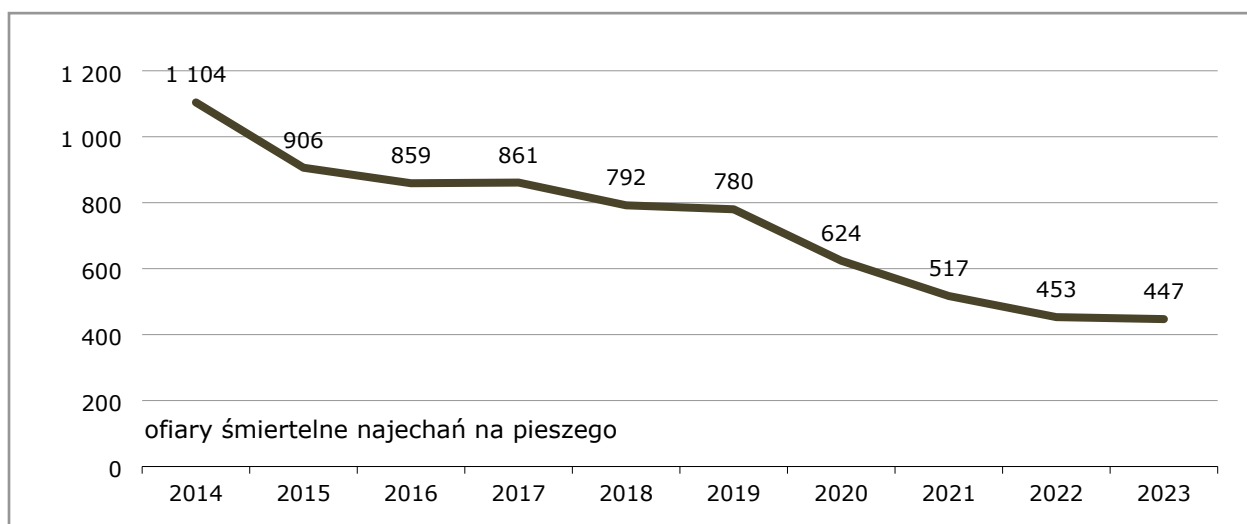
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ CZOŁOWYCH



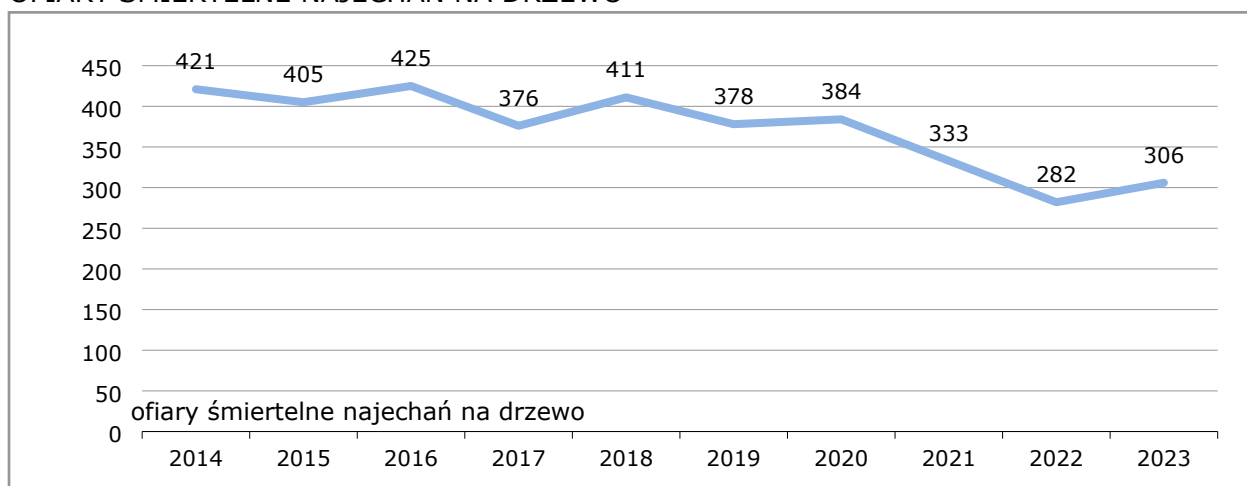
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ BOCZNYCH



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA PIESZEGO



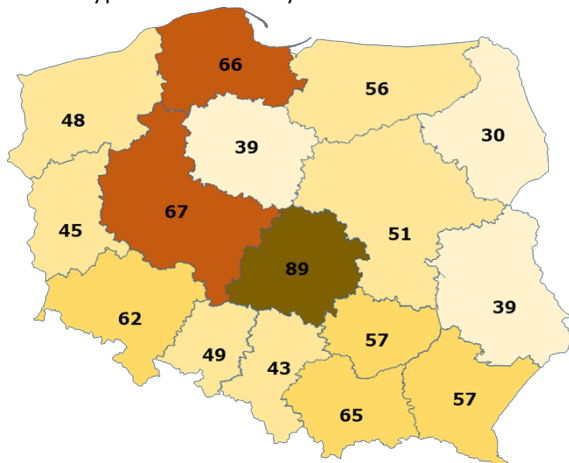
OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA DRZEWO



... jak kształtowały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach w roku 2023*

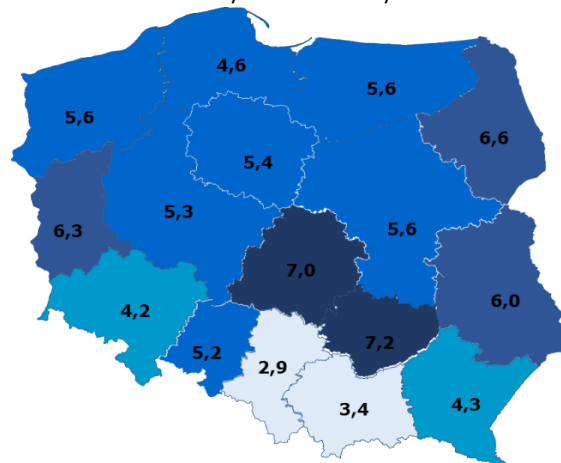
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



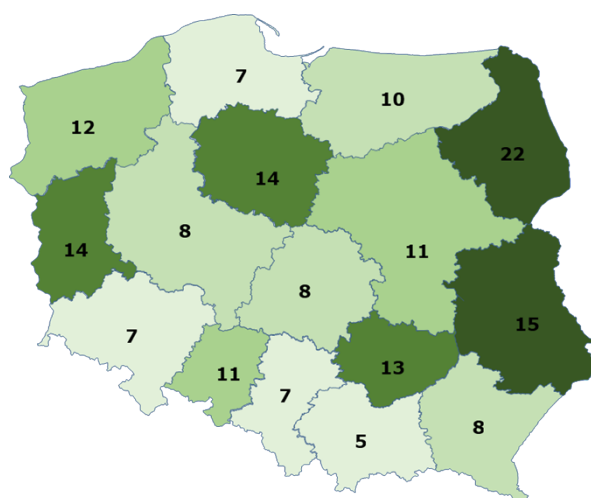
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



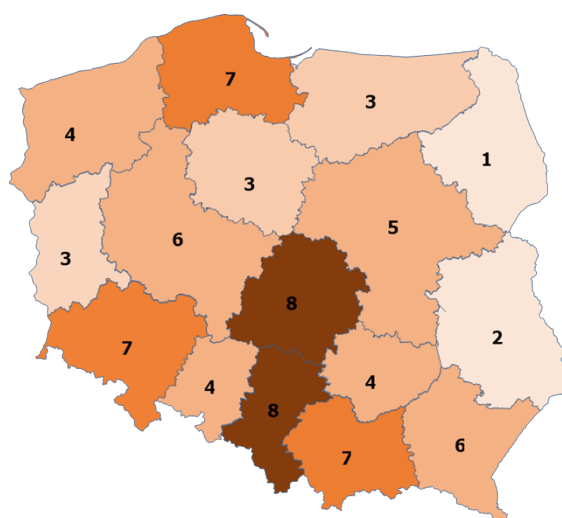
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

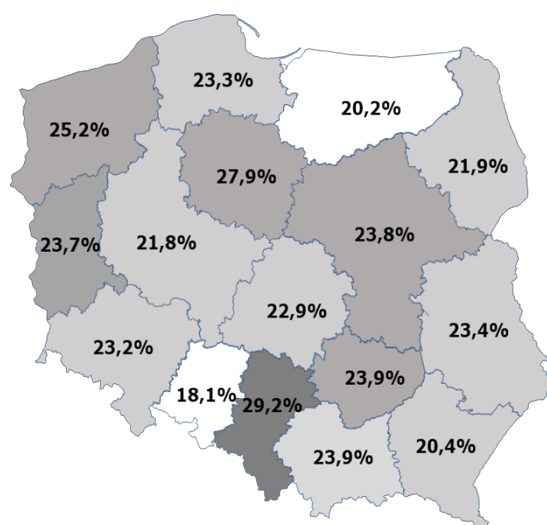
liczba wypadków na 100 km dróg publicznych



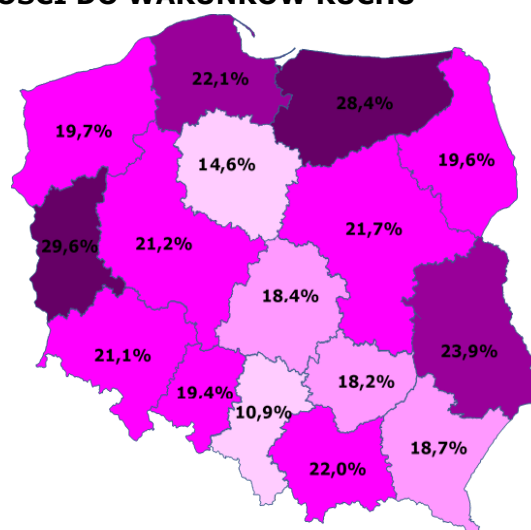
7* dane GUS wg. stanu na dzień 31.12.2023 r.

Udział wypadków określonej kategorii

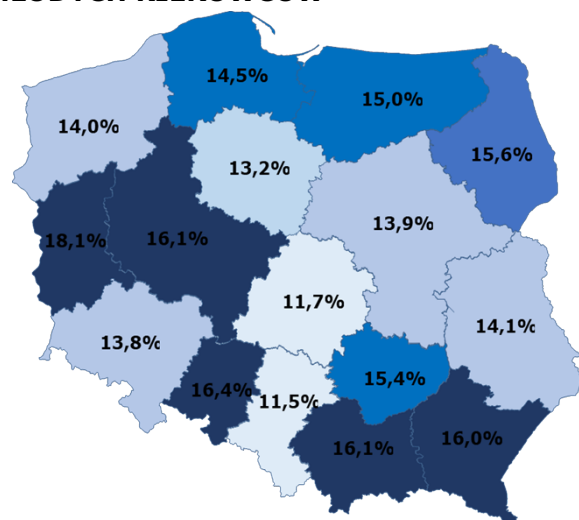
Z PIESZYMİ



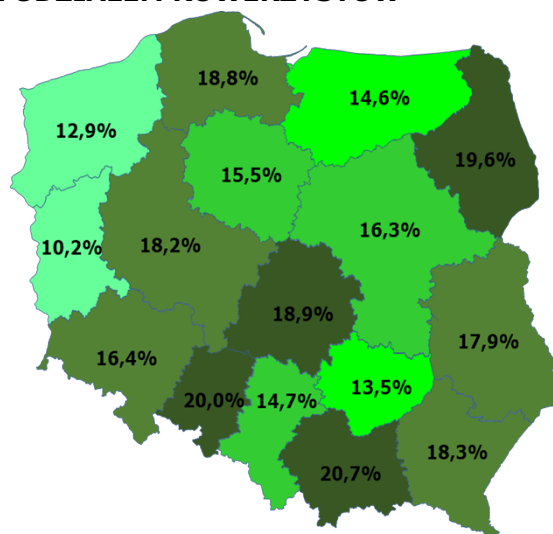
SPOWODOWANYCH NIEDOSTOSOWANIEM PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



SPOWODOWANYCH PRZEZ MŁODYCH KIEROWCÓW

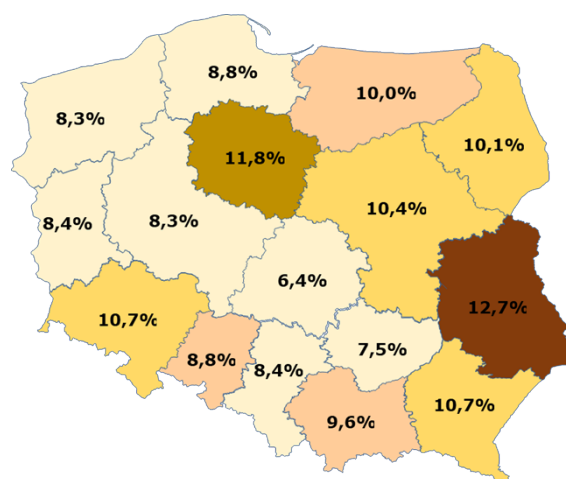
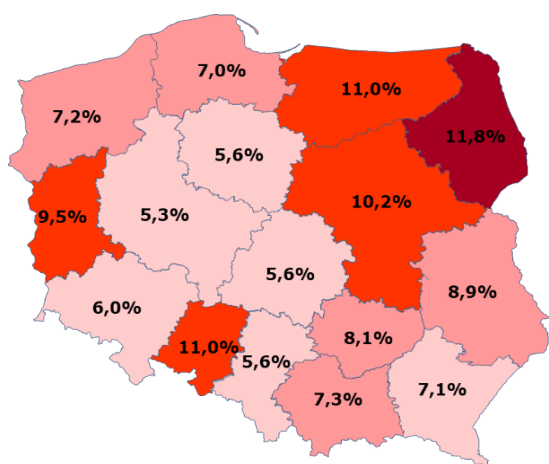


Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW

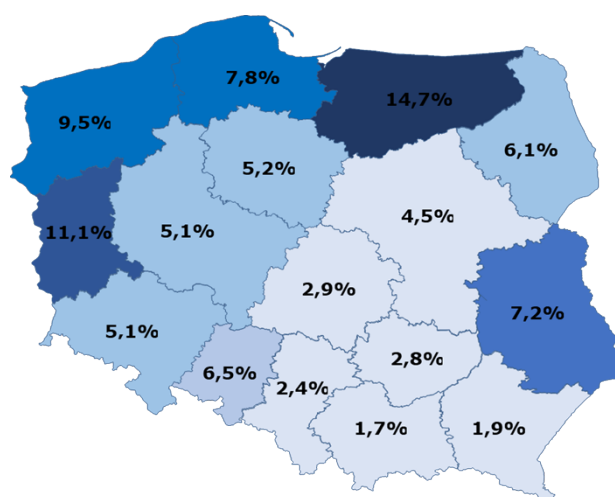


Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH

Z UDZIAŁEM MOTOCYKLISTÓW



W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO



**Zadania zrealizowane przez członków KRBRD przewidziane
do realizacji w 2023 roku
zgodnie z NPBRD 2021-2030**

Wykaz skrótów:

BRD/brd – bezpieczeństwo ruchu drogowego
CUPT – Centrum Unijnych Projektów Transportowych
Dysponenci ZRM – Dysponenci Zespołów Ratownictwa Medycznego
ETSC – Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu
GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GITD - Główny Inspektorat Transportu Drogowego
IBDIM – Instytut Badawczy Dróg i Mostów
ITS - Instytut Transportu Samochodowego
JST – Jednostki Samorządu Terytorialnego
KAS/SCS – Krajowa Administracja Skarbowa / Służba Celno-Skarbowa
KFD – Krajowy Fundusz Drogowy
KCPU – Krajowe Centrum Przeciwdziałania Uzależnieniom
KGP - Komenda Główna Policji
KG PSP - Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej
KG ŻW - Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej
LPR - Lotnicze Pogotowie Ratunkowe
RFRD - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
MF – Ministerstwo Finansów
MFIPR – Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej
MEIN – Ministerstwo Edukacji i Nauki
MRIPS – Ministerstwo Rodziny i Polityki Społecznej
MRIT – Ministerstwo Rozwoju i Technologii
MI – Ministerstwo Infrastruktury
MI (DDP) - Departament Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury
MI (DTD) - Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury
MON/RON – Ministerstwo Obrony Narodowej/Resort Obrony Narodowej
MS - Ministerstwo Sprawiedliwości
MSWiA – Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji
MZ - Ministerstwo Zdrowia
Pełnomocnik MI – Pełnomocnik Ministra Infrastruktury do Spraw Ruchu Rowerowego i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
PGL LP - Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
PK – Politechnika Krakowska
PKP PLK - Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe
PZM – Polski Związek Motorowy
PRM – Państwowe Ratownictwo Medyczne
STIRW – CKRW – Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk
SG – Straż Graniczna
SKRBRD - Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
UTK - Urząd Transportu Kolejowego
WITD – Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego
ZDS – Zarządcy Dróg Samorządowych

Zadania realizowane w 2023 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

Nr zad.	Bezpieczny Człowiek Zadanie	NP BRD 2021-2030 Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
C.1	Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD/KGP /ŻW/WRBRD /JST
C.2	Intensyfikacja nadzoru Policji w obszarach wysokiego poziomu zagrożenia pieszych	NADZÓR	KGP	POLICJA
C.3	Intensyfikacja nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości	NADZÓR	KGP	POLICJA
C.4	Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym	EDUKACJA	GITD	GITD
C.5	Edukacja BRD w ramach działalności Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR)	EDUKACJA	ITS	ITS
C.6	Realizacja projektu „Bezpieczny pieszy – doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej”	INŻYNIERIA/ EDUKACJA	MFiPR	CUPT/JST
C.7	Podniesienie sankcji za jazdę pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innych środków odurzających	LEGISLACJA	MS	MS
C.8	Rozszerzenie treści nauczania wychowania komunikacyjnego w systemie powszechnej edukacji	LEGISLACJA/SYSTEM/ EDUKACJA	MEIN	MEIN
C.9	Wprowadzenie możliwości przeprowadzenia przez pracodawców kontroli trzeźwości pracowników i kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu	LEGISLACJA	MRIPS	MRiPS, MI MSWiA,MZ, MS, MRiT
C.10	Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych	EDUKACJA	GDDKiA	GDDKiA
C.11	Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym	NADZÓR	KGP	POLICJA
C.12	Działania profilaktyczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego	EDUKACJA	KGP	POLICJA
C.13	Działania edukacyjne i profilaktyczne na rzecz kształtowania bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego. Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego	EDUKACJA	KGŻW	KGŻW
C.14	Działania na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze	EDUKACJA	KGŻW	KGŻW

Zadania realizowane w 2023 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

C.15	Promocja wiedzy o roli substancji psychoaktywnych w wypadkach drogowych. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych	EDUKACJA	KGŻW	KGŻW
C.16	Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca”, promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lat	EDUKACJA	PZM	PZM
C.17	Edukacja społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – kształtowanie bezpiecznych zachowań	EDUKACJA	PZM	PZM
C.18	Kształtowanie bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym poprzez organizację turniejów o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym	EDUKACJA	PZM	PZM
C.19	Projekt europejski MOVING Safely To All RoadS – „Moving Stars”	EDUKACJA	ITS	ITS
C.20	Upowszechnianie wśród uczniów na każdym etapie edukacyjnym wiedzy o bezpieczeństwie, ochronie zdrowia własnego i innych ludzi, do kształtowania właściwych postaw wobec zagrożeń i sytuacji nadzwyczajnych	EDUKACJA	MEIN	MEIN
C.21	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa osób korzystających z przewozów okazjonalnych oraz przewozów realizowanych taksówkami	LEGISLACJA	MC/MI/DTD	MC/MI/DTD
C.22	Przygotowanie dwóch spotów informacyjnych celem kształtowania świadomości w zakresie edukacji na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD

Nr zad.	Bezpieczne drogi Zadanie	NP BRD 2021-2030 Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
D.1	Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA	INŻYNIERIA	MI/DDP	GDDKiA
D.2	Realizacja Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024	INŻYNIERIA	MI/DDP	GDDKiA
D.3	Realizacja Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030	INŻYNIERIA	MI/DDP	GDDKiA
D.4	Realizacja inwestycji na drogach samorządowych (Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)	INŻYNIERIA	MI/DDP	ZDS
D.5	Realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023	INŻYNIERIA	MI/DDP	GDDKiA
D.6	Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych	NADZÓR	GDDKiA	GDDKiA

Zadania realizowane w 2023 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

D.7	Ocena organizacji ruchu na drogach krajowych w dniach 19-21 kwietnia 2023 r.	NADZÓR	MI/DTD	MI/DTD
D.8	Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na wszystkich kategoriach dróg	NADZÓR	GITD	GITD
D.9	Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA
D.10	Budowa systemu łączności alarmowej	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA
D.11	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w woj. dolnośląskim	INŻYNIERIA	Woj. Dolnośląski	Woj. Dolnośląski

Nr zad.	Bezpieczny Pojazd Zadanie	NP BRD 2021-2030 Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
P.1	Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów	LEGISLACJA	MI/DTD	MI/DTD
P.2	Zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego	NADZÓR	GITD	GITD/WITD
P.3	Poprawa oświetlenia pojazdów samochodowych - bezpłatna kontrola ustawienia świateł na stacjach kontroli pojazdów	EDUKACJA	PZM	PZM
P.4	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez określenie wyposażenia i oznakowania pojazdów wykonujących pilotowanie pojazdów nienormatywnych	LEGISLACJA	MI/DTD	MI/DTD

Nr zad.	Ratownictwo i opieka powypadkowa Zadanie	NP BRD 2021-2030 Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
R.1	Rozwój systemu ratownictwa medycznego	RATOWNICTWO	MZ	województwie, szpitale, JST
R.2.1	Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami	RATOWNICTWO	MZ	Dysponenci ZRM
R.2.2		RATOWNICTWO	MSWiA	KG PSP

Zadania realizowane w 2023 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

R.3	Działania edukacyjno – informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych	OPIEKA POWYPADKOWA	SKRBRD	SKRBRD
R.4	Doskonalenie umiejętności z zakresu pierwszej pomocy. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych	RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA	KGŻW	KGŻW
R.5	Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych	RATOWNICTWO	PZM	PZM

Nr zad.	System zarządzania BRD Zadanie	NP BRD 2021-2030 Kierunek	Lider (koordyna- tor)	Podmioty wykonawcz e (wdrażające)
S.1	Monitoring wybranych postaw, zachowań i opinii uczestników ruchu drogowego	SYSTEM	SKRBRD	SKRBRD
S.2	Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2022, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej	SYSTEM	SKRBRD	SKRBRD
S.3	Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD	SYSTEM	SKRBRD	SKRBRD/MI/D DP GITD/GDDKIA /KGP
S.4	Funkcjonowanie Polskiego Obserwatorium BRD	SYSTEM	ITS	ITS
S.5	Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego	NADZÓR	KGP	KGP
S.6	Kontynuacja badań symulatorowych nad zdalnym modelem szkolenia kierowców obejmującym tematykę automatyzacji. Badania terenowych z wykorzystaniem różnych modeli szkoleń kierowców obejmujących tematykę automatyzacji.	BADANIA	ITS	ITS
S.7	Realizacja badań interfejsów człowiek-maszyna w ramach projektu Trustonomy	SYSTEM/BADANIA	ITS	ITS
S.8	Demonstracja działania modułu DIPA	SYSTEM/BADANIA	ITS	ITS
S.9	Centrum wiedzy o dostępności do transportu i mobilności osób o szczególnych potrzebach	SYSTEM	ITS	ITS

Zadania realizowane w 2023 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

S.10	Projekt Baseline	EDUKACJA	ITS	ITS
S.11	Projekt Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ERSC European Road Safety Charter)	EDUKACJA	ITS	ITS
S.12	ESRA 3 (E-Survey on Road Users Attitudes)	EDUKACJA	ITS	ITS
S.13	Analiza rozwiązań drogowych istotnych dla pojazdów zautomatyzowanych wyposażonych w różne systemy percepcji, w ramach projektu „Baza danych testowych dla pojazdów autonomicznych” realizowanego w ramach projektu Darts w konsorcjum Instytut Transportu Samochodowego, Politechnika Warszawska	EDUKACJA/BADANIA	ITS	ITS
S.14	Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego	LEGISLACJA/SYSTEM	KGP	KGP
S.15	Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych	BADANIA	KGP	KGP
S.16	Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego	SYSTEM	KGP	KGP
S.17	XV konferencja profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP.	EDUKACJA	STiRW-CKRW	STiRW-CKRW
S.18	Aktualizacja folderu informacyjnego pt. „Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym”, w dwóch wersjach językowych: polskim i angielskim	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD
S.19	Aktualizacja i dostosowanie treści ujętych na platformie „Droga z klasą” do bieżących zmian merytoryczno-prawnych, przeniesienie platformy na serwer zewnętrzny oraz jej utrzymanie	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD

Karty zadań

Bezpieczny Człowiek

C.1 Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia

Zakres działania: Zgodnie z Programem Realizacyjnym 2022 - 2023, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego realizował na obszarze wszystkich województw akcję informacyjno - edukacyjną skierowaną do osób powyżej 60 roku życia pod hasłem: *Senior na drodze...do bezpieczeństwa!*
www.seniornadrodze.pl

Partnerami akcji była Policja, Żandarmeria Wojskowa i Głos Seniora – partner medialny. Warsztaty były wspierane merytorycznie przez Sekretarzy Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zgodnie z zawartą z Sekretariatem KRBRD Deklaracją o Współpracy.

W ramach akcji przeprowadzono 50 warsztatów z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie 16 województw. Lokalizacje akcji zostały wskazane jako obszar o najwyższym wskaźniku zagrożenia utraty życia i zdrowia grupy docelowej i zostały poparte analizą policyjnych statystyk wypadków drogowych za lata 2019 - 2022. Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jako jeden z elementów akcji, pozwoliły uczestnikom m.in. na: przypomnienie obowiązujących zasad poruszania się w ruchu drogowym, zaprezentowanie przykładów właściwego stosowania elementów odblaskowych oraz obowiązkowego wyposażenia rowerów i zwrócenie uwagi na zachodzące z wiekiem zmiany fizjologiczne oraz psychomotoryczne wpływające na percepcję i możliwość poruszania się po drodze, za także uświadomienie o prawach i obowiązkach oraz odpowiedzialności spoczywającej na osobach po 60 roku życia jako uczestników ruchu drogowego. Uczestnicy mieli również możliwość skorzystania na wszystkich warsztatach z mobilnego profesjonalnego symulatora do przeprowadzenia szkolenia z zakresu bezpiecznej jazdy. Przed i po każdym warsztacie uczestnicy korzystali z bezpłatnego przeglądu technicznego roweru i uzupełniali ewentualne braki w oświetleniu rowerowym, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Serwisowi zostało poddanych 586 rowerów. Założono, że w ramach akcji zostanie przeszkolonych 1980 osób jednak zainteresowanie akcją było tak duże, że przeszkolono 2538 osób.

Celem pośrednim realizowanej akcji na danym obszarze kraju było zachęcenie władz lokalnych (jednostek samorządu terytorialnego) i przedstawicieli instytucji pozarządowych do samodzielnego prowadzenia tego typu działań wobec osób po 60 roku życia na danym obszarze. Akcja miała również na celu zwrócenie uwagi społeczności lokalnej - poprzez środki lokalnego przekazu - na rodzaj i skalę ciężkości zdarzeń drogowych w wybranej lokalizacji i zachęcenie do przeciwdziałania zagrożeniu wypadkami na danym obszarze poprzez prowadzenie działań edukacyjnych skierowanej do grupy wiekowej 60+ i tym samym również wsparcia służb publicznych w tych działaniach. W ramach akcji prowadzono anonimowe ankiety ewaluacyjne po warsztatach, których celem było zweryfikowanie stanu wiedzy/świadomości zagrożeń uczestników i ich opinii na temat warsztatów oraz rekomendowanych/oczekiwanych zmian w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie krajowym jak i samorządowym. W ramach warsztatów uczestnicy mieli możliwość kontroli ostrości wzroku czy umiejętności dostrzegania barw czerwonej i zielonej za pomocą specjalistycznych tablic okulistycznych, co umożliwiło grupie seniorów uświadomienie sobie niedoskonałości narządu wzroku, a tym samym stało się wskazówką do skorzystania z pomocy specjalisty. Na paru warsztatach została

Kierunek	EDUKACJA
Lider	SKRBRD
Źródła finansowania	Budżet państwa/ Budżet UE
WSKAŹNIK PRODUKTU	
a) liczba przeprowadzonych warsztatów BRD, b) liczba województw objętych działaniem.	
Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
0	a)50 b)16

również zorganizowana Strefa Zdrowia, w ramach której zostały przeprowadzone podstawowe badania profilaktyczne. Uczestnicy warsztatów mogli zmierzyć ciśnienie, zbadać wzrok, czy zbadać poziom cukru. W ramach działań prowadzonych podczas akcji w 2023 r. został wydany folder informacyjny pt. „Postaw na bezpieczeństwo osób 60+!”. Folder został umieszczony w materiałach edukacyjnych akcji na stronie www.seniornadrodze.pl. Folder został w wersji elektronicznej przekazany do wszystkich jednostek samorządu terytorialnego w kraju. Osiągnięte rezultaty: Zgodnie z zawartym Programie Realizacyjnym 2022 - 2023 wskaźnikiem zadania planowano przeprowadzić 34 warsztaty BRD w 16 województwach. Docelowo w 2023 roku zrealizowano 50 warsztatów w każdym województwie.		
--	--	--

C.2 Intensyfikacja nadzoru Policji w obszarach wysokiego poziomu zagrożenia pieszych

Zakres działania: 1. Realizacja ogólnopolskich działań kontrolno – prewencyjnych „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” w oparciu o „Krajowy Program działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023”. 2. Realizacja „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2021-2023” m.in. poprzez: 1) analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze pieszych; 2) kształtowanie świadomości uczestników ruchu drogowego poprzez inicjowanie i podejmowanie działań profilaktycznych; 3) sprawowanie bezpośredniego nadzoru przez policjantów nad przejściami dla pieszych, w tym z wykorzystaniem m.in. bezzałogowych statków powietrznych Policji (tzw. dronów); 4) egzekwowanie od kierujących pojazdami przestrzegania ograniczeń prędkości jazdy w rejonie przejść dla pieszych; 5) diagnozę miejsc niebezpiecznych w obszarze pieszych pod kątem istniejących rozwiązań inżynierii drogowej (współpraca z zarządcami dróg, samorządami, itp.). Osiągnięte rezultaty: Wypadki drogowe z udziałem pieszych oraz ich skutki w 2023 roku*: Liczba wypadków drogowych - 4 943, tj. więcej o 181 niż w analogicznym okresie 2022 r. Liczba zabitych pieszych - 457, tj. mniej o 3 niż w analogicznym okresie 2022 r. Liczba rannych pieszych - 4 609, tj. więcej o 242 niż w analogicznym okresie 2022 r. Wypadki drogowe z udziałem pieszych na przejściach dla pieszych oraz ich skutki w 2023 roku*: Liczba wypadków drogowych - 2 684, tj. więcej o 221 niż w analogicznym okresie 2022 r. Liczba zabitych pieszych - 132, tj. mniej o 13 niż w analogicznym okresie 2022 r. Liczba rannych pieszych - 2 658, tj. więcej o 267 niż w analogicznym okresie 2022 r.	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023

*- dane z SEWiK na dzień 7.02.2024 r.

C.3 Intensyfikacja nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości

Zakres działania: 1. Realizacja ogólnopolskich działań kontrolno – prewencyjnych „Prędkość” i „Kaskadowy pomiar prędkości” w oparciu o „Krajowy Program działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023”. 2. Dokonywanie przez policjantów kontroli prędkości pojazdów w toku codziennej służby oraz podczas dodatkowych działań wojewódzkich, powiatowych. 3. Działania policyjnych Zespołów pn. „SPEED”, których zadaniem jest przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze. 4. Realizacja zadań w zakresie nadzoru na głównych ciągach komunikacyjnych kraju o najwyższym poziomie zagrożenia bezpieczeństwa, zgodnie z przyjętymi zasadami centralnej koordynacji służby. Osiągnięte rezultaty: Wypadki drogowe oraz ich skutki z przyczyny niedostosowania prędkości do warunków ruchu w 2023 r.* Liczba wypadków drogowych - 4 216, tj. mniej o 252 w porównaniu do 2022 r. Liczba osób zabitych - 662, tj. więcej o 36 w porównaniu do 2022 r. Liczba osób rannych - 5 170, tj. mniej o 371 w porównaniu do 2022 r.	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023

* - dane z SEWiK na dzień 7.02.2024 r.

C.4 Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym

Zakres działania: 1) Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka – zajęcia edukacyjne dla uczniów klas 1-3 szkół podstawowych oraz przedszkoli prowadzone w ramach projektu „Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka” współfinansowanego ze środków Funduszy Europejskich. Celem wprowadzenia formuły on-line było zwiększenie zasięgu oddziaływania projektu oraz zwiększenie dostępu placówkom edukacyjnym do uczestnictwa w spotkaniach edukacyjnych. Ta forma zajęć umożliwia również zwiększenie zasięgu oddziaływania projektu oraz zwiększa dostęp placówek edukacyjnych do uczestnictwa w spotkaniach edukacyjnych. 2) Mobilne Centrum Edukacji – stoisko edukacyjne GITD z wyodrębnionymi strefami edukacyjno-informacyjnymi dla dzieci oraz dorosłych, organizowane podczas wydarzeń zewnętrznych, m.in.: targów, zlotów, konferencji oraz innych imprez i spotkań branżowych. 3) Akcje i działania edukacyjne w sieci – realizacja działań edukacyjno-informacyjnych z wykorzystaniem strony www.gov.pl/gitd oraz social mediów GITD, których celem jest rozwijanie i utrwalanie informacji dotyczących obowiązujących przepisów transportowych oraz z zakresu ruchu drogowego. 4) „Czy wiesz, że...” – cykl infografik przypominających najważniejsze przepisy i unormowania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa kierowcy zawodowego. 5) „Kto pyta nie błądzi – porady ITD” – działania informacyjne prowadzone w kanałach społecznościowych GITD, skierowane do kierowców zawodowych i przedsiębiorców z branży transportowej. Poprzez jedną z platform społecznościowych, kierowcy i przewoźnicy mogą zadawać pytania dotyczące przepisów transportowych oraz ruchu drogowego. Odpowiedź na pytania udzielana jest przez eksperta ITD w formie wideo.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet państwa Budżet Unii Europejskiej
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba odbiorców przekazu w ramach spotkań i akcji edukacyjnych organizowanych przez ITD	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023

Liczba dzieci: 16 115	Liczba dzieci: 29 476
Liczba zrealizowanych lekcji: 267	Liczba zrealizowanych lekcji: 276

6) Konkurs filmowy „Moja szkoła ambasadorem bezpieczeństwa w ruchu drogowym” – konkurs filmowy o tematyce brd skierowany do uczniów klas 1-3 szkół podstawowych. 7) „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym dla każdego”- projekt edukacyjno-informacyjny GITD skierowany do seniorów, którego celem jest przekazanie odbiorcom informacji dotyczących m.in. zmian w przepisach, najważniejszych zasad brd, a także wpływu kondycji psychofizycznej kierującego na bezpieczeństwo jazdy. Realizację projektu rozpoczęto w 2022 r. 8) „Szczuj zasady, chroń życie” – projekt edukacyjny realizowany we współpracy ze Służbą Więzienną, którego zadaniem jest podniesienie świadomości wśród uczniów szkół średnich - przyszłych kierowców, w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, znajomości przepisów brd oraz konsekwencji prawnych i społecznych wynikających z nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego. Realizacja projektu rozpoczęta w 2022 r. 9) „Bezpieczny Autokar” - cykliczne działania kontrolne prowadzone przez ITD w okresie wakacyjnej oraz zimowej przerwy szkolnej, ukierunkowane na zapewnienie bezpieczeństwa podróżującym autokarami turystycznymi, w szczególności dzieciom i młodzieży. W trakcie zintensyfikowanych kontroli autobusów, sprawdzany jest stan techniczny pojazdów, uprawnienia, czas pracy oraz stan psychofizyczny kierujących. 10) Bezpieczna droga do szkoły – cykliczne działania kontrolno-prewencyjne mające zapewnić najmłodszym bezpieczny dojazd do szkoły i powrót z zajęć edukacyjnych do domu, szkolnymi przewozami autobusowymi. Kontrole są intensyfikowane w pierwszych tygodniach nowego roku szkolnego. Osiągnięte rezultaty: Głównym celem działań edukacyjnych prowadzonych przez GITD jest zwiększenie wiedzy i świadomości społeczeństwa na temat zasad brd oraz negatywnych skutków niestosowania się do przepisów dotyczących bezpieczeństwa w transporcie i ruchu drogowym. W tym celu w 2023 r. zrealizowano szereg działań edukacyjno-informacyjnych. W ramach projektu „Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka” współfinansowanego z Funduszy Europejskich, zrealizowano 276 lekcji dla blisko 30 tys. uczniów z całej Polski. Zajęcia odbywały się w trybie stacjonarnym i zdalnym. W ramach Projektu zorganizowano także 3 pikniki edukacyjne dla najmłodszych oraz ich rodzin i opiekunów, w których liczba uczestników przekroczyła 9 tys. Mobilne Centrum Edukacji zostało wykorzystane w kilku wydarzeniach, w których GITD wzięło udział, m.in.: Bezpieczne Wakacje z Parą Prezydencką, Dzień Dziecka w ogrodach KPRM, 19. Międzynarodowy Zlot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych MASTER TRUCK, Targi Motor Show oraz w piknikach realizowanych w ramach projektu „Zdrowe Życie”. W ramach spotkań pn. „Szczuj zasady, chroń życie” wzięło udział 1 696, uczniów z ponad 50 szkół. Zakładka „Edukacja”, w której znajdują się m.in. materiały edukacyjne do pobrania, miała ponad 17,6 tys. odsłon w 2023 r. Dla dzieci klas 1-3 zorganizowano konkurs filmowy „Moja szkoła ambasadorem bezpieczeństwa w ruchu drogowym”. Zadaniem uczestników konkursu było nagranie etiudy filmowej o wybranych zasadach bezpieczeństwa na drodze. W ramach konkursu przesłanych zostało ponad 180 filmów, a zwycięzcy otrzymali od GITD atrakcyjne nagrody z obszaru brd, w tym miasteczka ruchu drogowego. W ramach prowadzonych działań edukacyjno-informacyjnych GITD przekazał ponad 140 tys. elementów odblaskowych uczestnikom ruchu drogowego. W trakcie działań „Bezpieczny autokar – ferie 2023” inspektorzy ITD skontrolowali 1 421 autobusów. Zdecydowana większość kontroli nie budziła zastrzeżeń inspektorów. 2,5% wszystkich kontroli (36 przypadków) zakończyło się zatrzymaniem dowodów rejestracyjnych ze względu na nieprawidłowości stwierdzone w stanie technicznym pojazdów, w tym w 9 przypadkach wydano zakazy jazdy (0,6% wszystkich kontroli). Natomiast w trakcie czynności	Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 1000 Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: ok. 500 tys. Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi: ponad 20 tys. Liczba rozwiązań quizów: 2 300 Liczba prac konkursowych: 416	Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 15 000 Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: ponad 560 tys. Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi: ponad 17 tys. Liczba prac konkursowych: 180
--	---	---

prowadzonych w okresie wakacyjnym („Bezpieczny autokar – wakacje 2023”) inspektorzy ITD skontrolowali 2 644 autokary. W 126 przypadkach (4,8% wszystkich kontroli) ze względu na stwierdzone nieprawidłowości w stanie technicznym pojazdów, zatrzymano dowody rejestracyjne autobusów. W 20 przypadkach wydano zakazy dalszej jazdy (0,76 % wszystkich kontroli). Podczas działań „Bezpieczna droga do szkoły” inspektorzy ITD sprawdzali przede wszystkim stan techniczny pojazdów, ale również trzeźwość kierowców i ich uprawnienia. We wrześniu 2023 r. skontrolowano 2 047 autobusów. 190 kontroli (ponad 9,3% wszystkich kontroli), ze względu na stwierdzone nieprawidłowości dotyczące stanu technicznego, jak m.in.: usterki układu hamulcowego, wycieki płynów eksploatacyjnych, uszkodzone ogumienie, czy brak aktualnych badań technicznych, zakończyło się zatrzymaniem dowodów rejestracyjnych, a w 42 przypadkach (2,05% wszystkich przypadków) zakazem dalszej jazdy. Wszyscy skontrolowani kierowcy byli trzeźwi.		
---	--	--

C.5 Edukacja BRD w ramach działalności Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR)

Zakres działania: • promowanie osiągnięć ITS, tj. rezultatów projektów, pakietów edukacyjnych, środków dydaktycznych, itp., związanych z edukowaniem w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego różnych grup odbiorców podczas wydarzeń dot. edukacji brd; • promowanie dobrych praktyk edukacyjnych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas szkoleń dla koordynatorów ds. profilaktyki KWP i KSP; • wykorzystanie doświadczeń zespołu CEBR przy opracowywaniu i prowadzeniu zajęć oraz materiałów pomocniczych w ramach projektów realizowanych przez ITS, np. Centrum Wiedzy o Dostępności do Transportu. Osiągnięte rezultaty: • Uczestniczenie w wydarzeniach dotyczących edukacji brd. • Prowadzono stronę internetową www.cebr.edu.pl	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Budżet ITS
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	liczba osób uczestniczących (ok. 250 osób)	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	-	ok.250 osób

C.6 Realizacja projektu „Bezpieczny pieszy – doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej.

Zakres działania: Wyznaczenie, wyniesienie i doposażenie przejść dla pieszych w urzędzenia lub obiekty zwiększające bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach publicznych oraz doposażenie szkół w narzędzia edukacyjne z zakresu ruchu drogowego. Konkurs „Bezpieczny pieszy – doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej”, jak i nowelizacja ustawy z 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym”, stanowią działania nakierowane na zwiększenie bezpieczeństwa na polskich drogach. Osiągnięte rezultaty: – poprawa ochrony niechronionych użytkowników ruchu drogowego -pieszych	Kierunek	INŻYNIERIA/ EDUKACJA
	Lider	MFIPR
	Źródła finansowania	Fundusz Spójności/ Budżet Państwa

– poprawa stanu BRD na obszarze oddziaływania projektu wśród uczestników ruchu drogowego na terenach gmin – poprawa stanu wiedzy o zagrożeniach na drodze/wzrost wiedzy o aktualnych przepisach ruchu drogowego i konieczności ich przestrzegania wśród młodzieży szkolnej. Wg. stanu na dzień 23.03.2023 - 257 projektów w całej Polsce otrzymało pozytywną oceną konkursową.	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) Liczba doposażonych przejść dla pieszych b) Liczba doposażonych szkół	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	a) 0 b) 0	a) 238 b) 185

C.7 Podniesienie sankcji za jazdę pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innych środków odurzających

Zakres działania: Przyjęcie Ustawy z dnia 7 lipca 2022 roku o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2022 r. poz. 2600, z późn. zm). Głównym celem ustawy jest wzmocnienie ochrony prawnokarnej przed najcięższymi kategoriami przestępstw przez zaostrzenie odpowiedzialności karnej m.in. za spowodowanie wypadku ze średnim uszczerbkiem na zdrowiu, średnim uszczerbkiem na zdrowiu z uwzględnieniem stanu nietrzeźwości kierowcy. Ponadto podniesienie sankcji za spowodowanie wypadku ze skutkiem śmiertelnym, jazdę w stanie nietrzeźwości oraz jazdę w stanie nietrzeźwości po raz kolejny.

Osiągnięte rezultaty:

Zaostrzenie karalności wobec sprawcy katastrofy lub wypadku.

W § 1 ustawy z dnia 7 lipca 2022 roku o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw przewidziano, że w razie skazania sprawcy, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 1 lub 2, art. 174 lub art. 177 § 1 znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia lub spożywał alkohol lub zażywał środek odurzający po popełnieniu czynu określonego w art. 173 § 1 lub 2, art. 174 lub art. 177 § 1, a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka odurzającego, sąd orzeka karę pozbawienia wolności przewidzianą za przypisane sprawcy przestępstwo w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę do górnej granicy tego zagrożenia zwiększonego o połowę. Dodano także § 1a, w którym zaostrzono wymiar kary wobec sprawcy przestępstwa z art. 173 § 3 lub 4 lub art. 177 § 2, który czyn popełnił w warunkach określonych w § 1.

Obostrzenie kar za wypadki i katastrofy popełnione w warunkach określonych w art. 178 k.k

Znowelizowanie art. 178 § 1a i zgodnie z nim „Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 3 lub 4 lub art. 177 § 2, w warunkach określonych w § 1 lub którego dotyczy wskazana w tym przepisie okoliczność, sąd orzeka karę pozbawienia wolności w wysokości:

- 1) nie niższej niż 3 lata, jeżeli następstwem wypadku jest ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby albo następstwem katastrofy jest ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, do dwukrotności górnej granicy ustawowego zagrożenia,
- 2) nie niższej niż 5 lat, jeżeli następstwem czynu jest śmierć człowieka, do dwukrotności górnej granicy ustawowego zagrożenia w przypadku katastrofy, a 20 lat pozbawienia wolności w przypadku wypadku.”

Zaostrzenie karalności wobec prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego w warunkach recydywy

Zmiana art. 37a § 2 k.k. i wobec sprawcy czynu z art. 178a § 4 (prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego przez sprawcę

Kierunek	LEGISLACJA
LIDER	MS
Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
Ustawa z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw została podpisana przez Prezydent	Ustawa z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw weszła w życie z dniem 14.03.2024 r.

który był wcześniej prawomocnie skazany za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo za przestępstwo określone w art. 173, art. 174, art. 177 lub art. 355 § 2 popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub dopuścił się czynu określonego w § 1 w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo) - nie można orzec grzywny albo kary ograniczenia wolności zamiast kary pozbawienia wolności. Przepadek pojazdu mechanicznego Z dniem 14 marca 2024 r. wskazano wejście w życie przepisów na mocy których orzeka się przepadek pojazdów wobec nietrzeźwych kierowcom. Na zasadach: - Przepadek zostanie orzeczony za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, chyba że zawartość alkoholu w organizmie sprawcy przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k. (prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości po raz pierwszy) była niższa niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo nie prowadziła do takiego stężenia. - Jeśli kierowca spowoduje wypadek, straci pojazd w przypadku posiadania we krwi przynajmniej promila alkoholu. Jeżeli w takich sytuacjach zawartość alkoholu we krwi wyniesie od 0,5 do 1 promila, wówczas decyzja o ewentualnym przepadku pojazdu należeć będzie do sądu. Zmiana Kodeksu Postępowania Karnego Zmieniono przepis art. 313 § 1a k.p.k. tj. można odstąpić od ogłoszenia postanowienia i przesłuchania podejrzanego, jeżeli nie jest możliwe ich przeprowadzenie ze względu na stan zdrowia podejrzanego albo stan nietrzeźwości lub odurzenia w jakim znajduje się podejrzany, a zachodzi potrzeba niezwłocznego zastosowania środka zapobiegawczego. W takim wypadku należy ogłosić postanowienie o przedstawieniu zarzutów i przesłuchać podejrzanego w terminie 7 dni od ustania okoliczności uniemożliwiającej wykonanie tych czynności. Zmieniony został także przepis art. 249 § 3 k.p.k. dotyczący udziału podejrzanego w posiedzeniu w przedmiocie zastosowania tymczasowego aresztowania, tj. dodano § 3a, zgodnie z którym, jeżeli przesłuchanie podejrzanego przez sąd albo prokuratora nie jest możliwe ze względu na okoliczności wskazane w art. 313 § 1a, wymogu przesłuchania oskarżonego nie stosuje się. Do udziału w postępowaniu w przedmiocie tymczasowego aresztowania wyznacza się obrońcę z urzędu, chyba że podejrzany ma obrońcę. Niestawiennictwo obrońcy należy zawiadomić o terminie nie tamuje rozpoznania sprawy.		
--	--	--

C.8 Rozszerzenie treści nauczania wychowania komunikacyjnego w systemie powszechnej edukacji

Zakres działania: Nowelizacja rozporządzenia w sprawie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej w zakresie przedmiotu technika.	Kierunek	LEGISLACJA/SYSTEM/EDUKACJA
Osiągnięte rezultaty: Wdrażanie sukcesywnie od roku szkolnego 2023/2024 (począwszy od klasy IV szkoły podstawowej) znowelizowanej podstawy programowej kształcenia ogólnego przedmiotu technika - w zakresie rozszerzonych treści wychowania komunikacyjnego.	Lider	MEIN
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023

	Procedowa nie nowelizacji rozporządze nia	Realizowa na od 1 września 2023 r. znowelizo wana podstawa programo wa
--	---	--

C.9 Wprowadzenie możliwości przeprowadzenia przez pracodawców kontroli trzeźwości pracowników i kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu

Zakres działania: Stworzenie podstaw dla pracodawców do wprowadzenia i przeprowadzania – gdy jest to niezbędne do ochrony życia i zdrowia pracowników lub innych osób lub ochrony mienia – prewencyjnej kontroli pracowników na obecność w ich organizmach alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu. Nałożenie na pracodawców obowiązku niedopuszczenia do pracy pracownika jeżeli ww. kontrola wykaże w jego organizmie obecność środka działającego podobnie do alkoholu albo obecność alkoholu wskazującą na stan nietrzeźwości albo stan po użyciu alkoholu, albo gdy zajdzie uzasadnione podejrzenie, że pracownik stawiał się do pracy w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu lub spożywał alkohol lub zażywał ww. środek w czasie pracy. Umożliwienie pracownikowi niedopuszczonemu do wykonywania pracy oraz jego pracodawcy żądania przeprowadzenia przez policję badania stanu trzeźwości pracownika lub badania na obecność środków działających podobnie do alkoholu.	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MRIPS
	Źródła finansowania	Budżet państwa i środki finansowe pracodawców
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	uchwale- nie ustawy przez Sejm	Ustawa weszła w życie
Osiągnięte rezultaty: Ustawa o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw, wprowadzająca podstawę prawną do samodzielnego przeprowadzania przez pracodawców kontroli trzeźwości pracowników i kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu w ich organizmach, została uchwalona przez Sejm w dniu 1 grudnia 2022 r. Dnia 27 stycznia 2023 r. Prezydent RP podpisał ustawę z dnia 1 grudnia 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw.		

C.10 Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych

Zakres działania: Działania promujące bezpieczeństwo na drogach poprzez: a) kampanie promujące bezpieczeństwo ruchu drogowego, b) spotkania edukacyjne dla uczniów szkół podstawowych, c) spotkania edukacyjne dla kierowców pojazdów ciężarowych, d) akcje kontrolno-edukacyjne z udziałem Policji.	Kierunek	EDUKACJA
	LIDER	GDDKiA
	Źródła Finansowa nia	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba działań promujących BRD	
Osiągnięte rezultaty: Poszerzenie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa wśród uczestników ruchu drogowego. Działania mają na celu zniwelowanie liczby		

niebezpiecznych zdarzeń na drogach jak również wypracować odpowiedzialność i rozagę na drodze wśród młodzieży i dorosłych.	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	45	128

C.11 Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym

Zakres działania: Do kluczowych działań w 2023 r. w obszarze nadzoru nad ruchem należy zaliczyć: 1. zapewnienie optymalnej liczby policjantów RD pełniących służbę bezpośrednio na drogach; 2. realizację ogólnopolskich działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o „Krajowy program działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023”. W 2023 roku prowadzono ogólnopolskie działania „Prędkość”, „Kaskadowy pomiar prędkości”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”; 3. pełnienie służby przez zespoły pn. „SPEED”, których zadaniem jest przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze, we wszystkich komendach wojewódzkich Policji / Komendzie Stołecznej Policji; 4. wystawianie patroli zgodnie z przyjętymi zasadami służby na wybranych drogach krajowych objętych centralną koordynacją służby. Nadzorem były objęte główne ciągi komunikacyjne kraju o najwyższym poziomie zagrożenia bezpieczeństwa. Osiągnięte rezultaty: Prowadzone przez Policję działania w obszarze kontrolno-nadzorczym mają bezpośredni wpływ na zachowania kierowców, co przekłada się również na bezpieczeństwo na drogach.	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023

C.12 Działania profilaktyczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: Biuro Ruchu Drogowego KGP realizując zadania ustawowe i regulaminowe opracowuje m.in. kierunki działań profilaktycznych na rzecz brd, jak również inicjuje, przygotowuje oraz koordynuje prowadzenie ogólnopolskiej działalności profilaktycznej w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego w ruchu drogowym. Celem podejmowanych inicjatyw jest podnoszenie świadomości społeczeństwa w zakresie brd, kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań wśród uczestników ruchu drogowego oraz budowanie poczucia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych na drodze. Prowadzone inicjatywy wynikają ze zdiagnozowanych zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym i mają swoją ciągłość na przestrzeni lat. Zgodnie z „Krajowym Programem Działania Profilaktycznych na lata 2022-2023 koordynowanych przez Biuro Ruchu Drogowego KGP”, zrealizowano działania profilaktyczne: „Bezpieczne ferie”, „Na drodze - Patrz i słuchaj”, „Jednoślądem bezpiecznie do celu”, „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Świeć Przykładem – Noś odblaski”, „Twoje światła – Nasze bezpieczeństwo”. Dodatkowo promowano m.in. działania: „Dzień bezpiecznego kierowcy”, „Jedź bezpiecznie z Yanosikiem”, „Bezpieczeństwo na drodze – Bądź odpowiedzialny”, „Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych”, oraz koordynowano pilotażowy konkurs pn. „Odblaskowa szkoła”. W czasie trwania Europejskiego Tygodnia Mobilności prowadzono akcję pod nazwą „ROADPOL SAFETY DAYS” (Dni	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023

Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). Przeprowadzono także akcję informacyjno-edukacyjną „Myśl Trzeźwo”. W ramach działań „Na drodze – Patrz i słuchaj” prowadzono akcję pn. „Łapki na kierownicę”, działania „Bezpieczne wakacje” zostały uzupełnione akcją „Zapnij pasy – poczuć uścisk bezpieczeństwa”, a częścią działań „Bezpieczna droga do szkoły” była akcja pn. „Zwalniaj przy szkołach”. Policja była też współorganizatorem ogólnopolskich turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Osiągnięte rezultaty: Prowadzone przez funkcjonariuszy Policji działania profilaktyczne przyczyniają się do wzrostu świadomości społecznej w Polsce na temat odpowiedzialnych zachowań na drodze, które mają również wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.		
--	--	--

C.13 Działania edukacyjne i profilaktyczne na rzecz kształtowania bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego. Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania:	Kierunek	EDUKACJA
1. Kształtowanie nawyku jazdy z bezpieczną prędkością, uświadamianie konsekwencji nie zapięcia pasów w trakcie zdarzenia drogowego.	Lider	KGŻW
2. Kształtowanie postawy świadomego i kulturalnego uczestnictwa ruchu drogowego, respektującego prawo i innych uczestników ruchu drogowego.	Źródła finansowania	Środki budżetowe ŻW
3. Uświadamianie konsekwencji karnych i dyscyplinarnych, będących wynikiem popełnienia przestępstw i wykroczeń komunikacyjnych.	WSKAŹNIK PRODUKTU	
4. Wzmocnienie społecznej świadomości nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego poprzez wykorzystanie w większym stopniu określonych prawem sankcji.	Ilość przeprowadzonych zajęć - 1804,	
5. Wykorzystanie do zajęć dostępnych symulatorów ze szczególnym uwzględnieniem przestrzegania prędkości jazdy oraz obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa.	Ilość uczestników zajęć – 149 853	
6. Udział w przedsięwzięciach organizowanych przez szkoły dla dzieci, a propagujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym.	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
7. Uświadamianie konsekwencji karnych i dyscyplinarnych, będących wynikiem wypadków drogowych pod wpływem alkoholu lub innych środków psychoaktywnych.	1	1
8. Uświadamianie konsekwencji przekraczania prędkości oraz jej wpływu na skutki potencjalnych zdarzeń drogowych.		
Harmonogram czasowy: 2021 - 2030		
Osiągnięte rezultaty: Poszerzanie świadomości oraz pogłębianie wiedzy żołnierzy i pracowników wojska w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego		

C.14 Działania na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze

Zakres działania: Działania polegające na promowaniu zasad bezpiecznego poruszania się po drogach oraz propagowaniu mody na prawidłowe używanie elementów odblaskowych na drogach wszystkich kategorii wśród pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów będących uczestnikami ruchu drogowego.	Kierunek	EDUKACJA
Harmonogram czasowy: 2021 – 2030	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	Środki budżetowe ŻW
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

Osiągnięte rezultaty: Podniesienie poziomu wiedzy i świadomości na temat niechronionych uczestników ruchu drogowego	Ilość przeprowadzonych zajęć – 290
	Ilość uczestników zajęć – 17 577

C.15 Promocja wiedzy o roli substancji psychoaktywnych w wypadkach drogowych. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych

Zakres działania: 1. Udział w pogadankach, spotkaniach oraz warsztatach profilaktycznych. 2. Wykorzystanie do zajęć dostępnych symulatorów ze szczególnym uwzględnieniem wpływu substancji psychoaktywnych na percepcję kierowcy oraz narko i alkoholi. 3. Wykorzystanie walizek profilaktycznych, zawierających 24 atrapy różnych substancji psychoaktywnych (placebo). 4. Wykorzystanie prezentacji multimedialnych, jako narzędzia intensywnie oddziaływujące na potencjalnego odbiorcę. Harmonogram czasowy: 2021 - 2030 Osiągnięte rezultaty: Podniesienie świadomości na temat negatywnego działania substancji psychoaktywnych na uczestników ruchu drogowego.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	Środki budżetowe ŻW
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość przeprowadzonych zajęć - 1922, Ilość uczestników zajęć – 139 733	

C.16 Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca” promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lat

Zakres działania: Konkurs „Najlepszy Młody Kierowca”, promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lata został w Polsce zorganizowany po raz piąty. W konkursie mógł wziąć udział „młody” kierowca, który chciał sprawdzić swoją wiedzę z zakresu przepisów prawa o ruchu drogowych i umiejętności kierowania pojazdem. Polski Związek Motorowy od 2018 roku organizuje projekt pn. „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca”, który w roku 2023 zmienił nazwę na „Najlepszy Młody Kierowca”, mający m.in. na celu szkolenie „młodych” kierowców, rozwijanie w nich świadomości bezpiecznego korzystania z przywilejów bycia uczestnikiem ruchu drogowego i poczucia odpowiedzialności za siebie i innych. W ramach projektu ogłaszany jest wieloetapowy konkurs dla kierowców w wieku 18-24 lata. Etap I – teoretyczny test online – zadaniem uczestnika jest jak najszybsze i bezbłędne udzielenie odpowiedzi na pytania wielokrotnego wyboru, które dotyczą: przepisów ruchu drogowego, pierwszej pomocy przedmedycznej, największych zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, eko-jazdy i zachowania w sytuacjach krytycznych. Etap II – finał krajowy – zadaniem finalistów jest udzielenie odpowiedzi na teoretyczne pytania konkursowe z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wykonanie zadań praktycznych o tej samej tematyce. Etap III – finał europejski – zadaniem finalistów jest wykonanie zadań	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	środki własne oraz dofinansowanie z funduszu FIA
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość osób biorących udział w konkursie	

Stan na 31.12. 2022	Stan na 31.12. 2023
---------------------	---------------------

praktycznych z bezpiecznej jazdy, pierwszej pomocy oraz obsługi samochodu oraz udzielenie odpowiedzi na dodatkowe, teoretyczne pytania konkursowe. Corocznie do konkursu zgłaszają się tysiące młodych kierowców. Finał krajowy, z udziałem 20 finalistów, odbył się w dniu 9 września 2023 r. na Torze „Poznań”. Lauret 1 miejsca i najlepsza w kategorii kobiet poznańskiego finału reprezentowali Polskę w finale europejskim FIA Region I Best Young Driver Finał 2023, który odbył się w dniach 6-9 października 2023 r na torze testowym OAMTC w Teesdorf pod Wiedniem w Austrii, z udziałem zawodników z 6 krajów oraz gości z Kenii i Botswany. Polscy reprezentanci zajęli: 13 miejsce – Andrzej Gut-Mostowy i 20 miejsce – Gabriela Mankiewicz. Osiągnięte rezultaty: Promowanie bezpiecznej jazdy w grupie wiekowej 18-24 lata; wpływanie na zmianę świadomości uczestników ruchu drogowego; kształtowanie prawidłowych wzorców zachowań kierowców, popularyzacja wiedzy nt. przepisów ruchu drogowego oraz wiedzy i umiejętności udzielania pomocy przedlekarskiej. Cel: Poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach; minimalizowanie skutków wypadków drogowych; kształtowanie wzorców bezpiecznych zachowań na drodze wśród „młodych” kierowców”.	Ok. 10.000 osób	Ok. 10.000 osób
---	-----------------	-----------------

C.17 Edukacja społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – kształtowanie bezpiecznych zachowań		
Zakres działania: Tradycyjnie, Polski Związek Motorowy, aktywnie włączył się w obchody nw. wydarzeń o zasięgu europejskim i światowym: - Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego został ustanowiony przez Komisję Europejską i obchodzony jest 6 maja. Głównym celem tego dnia jest zwrócenie uwagi na kwestie bezpieczeństwa na drogach, w tym zmianę zachowań użytkowników dróg. ED BRD to część strategii Komisji Europejskiej zmierzającej do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych. Jest kolejną okazją, by informować, edukować i przypominać uczestnikom ruchu drogowego, że przestrzeganie przepisów, uprzejmość i cierpliwość, wzajemny szacunek i życzliwość to czynniki, które mają istotny wpływ na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. - Światowy Dzień Pierwszej Pomocy – obchodzony w drugą sobotę września. Ustanowiony został w 2000 roku z inicjatywy Międzynarodowego Ruchu Czerwonego Krzyża. Święto to ma na celu uświadomienie, jak ważna jest umiejętność udzielenia pierwszej pomocy, a także promowanie akcji edukacyjnych wśród obywateli. - Światowy Dzień Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych. Obchodzony w trzecią niedzielę listopada. Od 26 października 2005 roku Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych ogłosiło rezolucję ustanawiającą Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych, będący wyrazem pamięci o wszystkich poszkodowanych w wypadkach i ich najbliższych. W 2023 roku PZM prowadził szeroko zakrojone działania edukacji komunikacyjnej. Podczas imprez i wydarzeń propagowano bezpieczne uczestnictwo w ruchu drogowym; przypomniano obowiązujące przepisy w tym zakresie; omawiano zmiany w przepisach o ruchu drogowym. Edukacja wśród najmłodszych uczestników ruchu drogowego nasiliła się w okresie września – wraz z rozpoczęciem nowego roku szkolnego. Podczas wielu imprez plenerowych	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	środki własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Realizacja/kontynuacja działań i projektów	
	Stan na 31.12. 2022	Stan na 31.12. 2023
	1	1

prowadzono edukację związaną z przekraczaniem dopuszczalnej prędkości jazdy, kierowaniem w stanie nietrzeźwości, niekorzystaniem z pasów bezpieczeństwa. W tym celu wykorzystano z posiadanego sprzętu specjalistycznego, m.in.: symulatory: dachowania, zderzeń i czasu reakcji, alko i narkogogli. PZM aktywnie włączył się w obchody Europejskiego Tygodnia Mobilności, który corocznie organizowany jest w dniach 16-22 września, organizując w wielu miastach imprezy plenerowe, poświęcone bezpieczeństwu w ruchu drogowym. Tegoroczna edycja odbyła się pod hasłem „Oszczędzaj energię” Ogólnopolski Rajd Seniora po raz 15-ty, tradycyjnie 11 listopada Automobilklub Wielkopolski (członek PZM) zorganizował na Torze Poznań „Ogólnopolski Rajd Seniora”. Uczestnicy rajdu mieli okazję wziąć udział w prelekcjach: policjantów służby ruchu drogowego i prewencji, ratowników drogowych i psychologa. Jest to jedna z imprez dedykowana seniorom, którzy stanowią jedną z najbardziej zagrożonych grup ruchu drogowego. Osiągnięte rezultaty: Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego.		
--	--	--

C.18 Kształtowanie bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym poprzez organizację turniejów o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym		
Zakres działania: Polski Związek Motorowy był głównym organizatorem turniejów o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym adresowanych do dzieci i młodzieży: - XLIV Ogólnopolskiego Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych – grupa I i II, (Finał Krajowy – gr. I – młodsza 10-12 lat) przeprowadzony został w dniach 01-02.06.2022 r. w Owidzu woj. Pomorskie, – gr. II grupa – starsza pow. 12 lat) przeprowadzony został w dniach 05-07.06.2023 r. w Czarnej woj. podkarpackie - XIV Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół specjalnych i specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych, (Finał Krajowy przeprowadzony został w dniach 14-16.06.2023 r. na terenie Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Policach woj. zachodniopomorskie - XXV Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny dla uczniów szkół podstawowych. (Finał Krajowy przeprowadzony został w dniach 13-14.06.2023 r. Dymaczewie Starym i na terenie Toru Wyścigowego Poznań w Poznaniu. Wymienione wyżej turnieje są turniejami wieloetapowymi, począwszy od eliminacji szkolnych, poprzez gminne, powiatowe, wojewódzkie, na finale krajowym kończąc. Uczniowie rywalizując w trzyosobowych zespołach (z wyjątkiem turnieju BRD gr. I – uczniowie w wieku 10-12 lat), gdzie drużyna jest 4 osobowa – 2 dziewczynki i 2 chłopów. Turniej BRD składa się z nw. konkurencji: testy wiedzy, test „skrzyżowania”, jazda sprawnościowa rowerem, jazda rowerem w „miasteczku r.d.” i praktyczne udzielanie pierwszej pomocy przedlekarskiej.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	Środki własne, współorganizatorzy i partnerzy
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba uczestników	
	Stan na 31.12. 2022	Stan na 31.12. 2023
	Liczba uczestników w łącznie:	Liczba uczestników łącznie:
	- eliminacje powiatowe : 33.860,	- eliminacje powiatowe: około 40.000,
	- eliminacje wojewódzkie: 3.928,	- eliminacje wojewódzkie: ok.4.000,
		- finały krajowe: 184.

Turniej MTM składa się z nw. konkurencji: testy wiedzy, test „skrzyżowania”, jazda sprawnościowa motorowerem, jazda sprawnościowa samochodem, przygotowanie pojazdu do jazdy i praktyczne udzielanie pierwszej pomocy przedlekarskiej. Zwycięska drużyna Turnieju BRD gr. I składająca się z zawodników Szkoły Podstawowej w Tarnawie Dolnej woj. małopolskie, reprezentowała nasz kraj w XXXVI Europejskim Turnieju Edukacji Drogowej (ETEC) – Czarnogóra – Bar, 24-27.09.2023. Polska drużyna zajęła 7 miejsce na 18 startujących drużyn z Europy. Osiągnięte rezultaty: Wzrost wiedzy, umiejętności i świadomości komunikacyjnej wśród dzieci i młodzieży.	- finały krajowe: 184.	
---	-------------------------------	--

C.19 Projekt europejski MOVING Safely To All RoadS – „Moving Stars”		
Zakres działania: „Moving Stars” - Bezpieczne poruszanie się po wszystkich drogach - „Migające Gwiazdy”. Kontynuacja projektu od 2020 roku. MOVING STARS proponuje innowacyjne podejście do edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności, oparte na grach i zabawach ruchowych, zaprojektowanych z myślą o najmłodszych uczestnikach ruchu drogowego. Adresatami zadań projektowych są uczniowie, nauczyciele i szkoły. Celem projektu MOVING STARS jest opracowanie programu edukacyjnego, przeznaczonego głównie dla nauczycieli szkół podstawowych do prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności, uwzględniającego techniki nauczania-uczenia się oparte na różnego rodzaju grach i zabawach ruchowych. Ideą programu jest połączenie aplikacji cyfrowych z „tradycyjnymi” grami i zabawami, odpowiednimi dla etapu rozwoju uczniów między 5 a 11 rokiem życia, zawierającymi elementy sensomotoryczne, językowe, poznawcze, społeczne i emocjonalne, w celu promowania holistycznego podejścia do bezpieczeństwa ruchu drogowego. Cele projektu dla uczniów: • Poszerzanie wiedzy i zrozumienie przez uczniów zasad i sytuacji drogowych, a także rozwijanie i doskonalenie umiejętności bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym jako piesi i rowerzyści. • Kształtowanie umiejętności ruchowych uczniów poprzez stosowanie tradycyjnych i cyfrowych gier i zabaw edukacyjnych w celu stworzenia podstaw bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym. • Promowanie kultury bezpieczeństwa, w tym świadomości ryzyka i bezpieczeństwa osobistego. • Promowanie aktywnych form przemieszczania się i świadomego wyboru środka transportu. Cele projektu dla nauczycieli: • Aktualizacja wiedzy i umiejętności nauczycieli na temat edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności w celu zachęcenia ich do włączenia tej tematyki do prowadzonych zajęć. • Rozszerzenie wiedzy i umiejętności nauczycieli w zakresie projektowania i wdrażania innowacyjnych multidyscyplinarnych działań edukacyjnych, jak również metodyk i szkoleń w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzonych przez podmioty z różnych krajów UE.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	ITS/ Hellenic research and educational institute for road safety, prevention, and reduction of traffic accidents “Panos Mylonas” – RSI “Panos Mylonas”
	Źródła finansowania	Program Erasmus+ Unia Europejska
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
		Zakończenie projektu

• Zapewnienie nauczycielom narzędzi i zasobów szkoleniowych do wdrażania działań edukacyjnych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, opartych na grach i zabawach. • Zwiększenie świadomości międzykulturowej nauczycieli poprzez współpracę z partnerami z krajów europejskich. Cele projektu dla szkół: • Utworzenie sieci 100 szkół podstawowych, które pilotażowo wdrożą opracowany program, pełniących funkcję laboratoriów tzw. „STARS HUBS” do realizacji działań związanych z edukacją z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności, angażujących społeczność szkolną, w tym nauczycieli, uczniów, rodziców i społeczność lokalną. • Zastosowanie w pracy szkoły zestawu narzędzi „MOVING STARS BOX”, składającego się z podręcznika dla nauczycieli, cyfrowej aplikacji, materiałów pomocniczych opracowanych na potrzeby gier i zabaw oraz wytycznych do stworzenia HUBu w szkole. • Utworzenie stanowisk edukacyjnych związanych z różnymi tematami bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. bezpieczne poruszanie się pieszo, utrzymanie równowagi, przechodzenie przez ulicę, znaki drogowe, widoczność na drodze, rozproszenie uwagi itp.), przy których dzieci będą uczyć się poprzez udział w grach i zabawach. Okres realizacji projektu: Lata 2020-2023 Osiągnięte rezultaty: W ramach projektu MOVING STARS opracowano program edukacyjny przeznaczony głównie dla nauczycieli szkół podstawowych do prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności. Program ma formę podręcznika i zawiera zestaw 66 aktywności dotyczących różnych problemów w ruchu drogowym. Aktywności są podzielone na trzy grupy wiekowe. Dodatkowo, w podręczniku zawarte są wskazówki jak utworzyć tzw. hub w szkole/placówce edukacyjnej, czyli centrum wiedzy i działań w zakresie brd oraz jak zorganizować np. dzień brd w szkole. Ponadto, autorzy przedstawiają ogólną wiedzę na temat rozwoju dziecka i jego postrzegania zagrożeń w ruchu drogowym. Dodatkowym elementem w projekcie jest portal internetowy, na którym zainteresowani nauczyciele/szkoły mogą przystąpić do sieci szkół pilotażu Moving Stars, a także zapoznać się z ideą projektu i pobrać materiały do przeprowadzenia zajęć z uczniami. W ramach projektu, w każdym kraju partnerskim zorganizowano sieć szkół, które korzystały z materiałów projektu i na ich podstawie nauczyciele przeprowadzili zajęcia z dziećmi w swoich placówkach, a następnie przestali krótkie raporty z realizacji aktywności z podręcznika. Dodatkowo, krajowi koordynatorzy projektu przeprowadzili szkolenia dla nauczyciela, które pomogły im łatwiej korzystać z materiałów i utworzyć „STARS HUBs” w szkołach.		
--	--	--

C.20 Upowszechniania wśród uczniów na każdym etapie edukacyjnym wiedzy o bezpieczeństwie, ochronie zdrowia własnego i innych ludzi, do kształtowania właściwych postaw wobec zagrożeń i sytuacji nadzwyczajnych.

Zakres działania: Podstawa programowa wychowania przedszkolnego i kształcenia ogólnego zawiera kwestie dotyczące szeroko rozumianego bezpieczeństwa. Cele kształcenia i treści nauczania dotyczące bezpieczeństwa są uwzględnione w podstawie programowej na każdym etapie edukacyjnym w zakresie odpowiadającym wiekowi uczniów, ich potrzebom edukacyjnym i możliwościom poznawczym.

W 2023 r. obowiązywały podstawy programowe określone w:

- rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej¹,
- rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 30 stycznia 2018 r. w sprawie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla liceum ogólnokształcącego, technikum oraz branżowej szkoły II stopnia².

Zgodnie z podstawą programową wychowania przedszkolnego, przedszkola i inne formy wychowania przedszkolnego realizowały zadanie polegające na tworzeniu sytuacji sprzyjających rozwojowi nawyków i zachowań prowadzących do samodzielności, dbania o zdrowie, sprawność ruchową i bezpieczeństwo, w tym bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Na etapie edukacji wczesnoszkolnej (klasy I-III szkoły podstawowej) uczniowie realizowali następujące zadania:

- respektowanie przepisów poruszania się w miejscach publicznych, organizacji bezpiecznych zabaw i gier ruchowych (Fizyczny obszar rozwoju),
- dbanie o bezpieczeństwo własne i innych uczestników grupy, w tym bezpieczeństwo uczestnictwa w ruchu drogowym (Społeczny obszar rozwoju),
- posługiwanie się numerami telefonów alarmowych, formułowanie wezwania o pomoc w sytuacji zagrożenia zdrowia i życia skierowane do Policji, Pogotowia Ratunkowego lub Straży Pożarnej; reagowanie stosownym zachowaniem w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa, zdrowia własnego lub innej osoby; znajomość podstawowych znaków drogowych oraz stosowanie przepisów bezpieczeństwa w ruchu drogowym i miejscach publicznych (Edukacja przyrodnicza),
- respektowanie przepisów ruchu drogowego w odniesieniu do pieszych, rowerzystów, rolników, biegaczy i innych osób, których poruszanie się w miejscu publicznym może tworzyć zagrożenie bezpieczeństwa (Wychowanie fizyczne).

W klasach IV-VIII szkoły podstawowej (II etap edukacyjny) uczniowie nabywali następującą wiedzę i umiejętności z zakresu bezpieczeństwa komunikacyjnego:

- na lekcjach przyrody zdobywali umiejętności umożliwiające orientację w terenie,
- na lekcjach matematyki uczyli się obliczania drogi przy danej prędkości i czasie,
- realizowali wymagania określone w dziale Wychowanie komunikacyjne zawartym w podstawie programowej przedmiotu technika, tj. zapoznania się z zasadami bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym jako pieszy, pasażer i rowerzysta oraz interpretacji znaków drogowych dotyczących pieszego i rowerzysty, konserwowania i regulowania roweru oraz przygotowywania go do jazdy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa,
- w ramach edukacji dla bezpieczeństwa poznawali zasady postępowania w razie wypadku komunikacyjnego i wzywania pomocy; byli wdrażani do podejmowania działań z zakresu udzielania pierwszej pomocy; poznawali przykłady zagrożeń w środowisku ulicznym; zapoznali się z wyposażeniem apteczki pierwszej pomocy, w tym zestawem przedmiotów, jakie powinny znaleźć się w apteczce samochodowej i apteczce przygotowanej na wyprawę turystyczną.

Ponadto, zgodnie z zapisami zawartymi w części Warunki i sposób realizacji podstawy programowej przedmiotu technika, uczniowie, którzy ukończyli 10 lat, mieli możliwość uzyskania karty rowerowej. Uczniowie liceum ogólnokształcącego i technikum zdobywali wiadomości i umiejętności w zakresie szeroko rozumianej edukacji komunikacyjnej, realizując treści nauczania dotyczące:

- ubezpieczenia wypadkowego (wiedza o społeczeństwie),
- bezpieczeństwa indywidualnego i zbiorowego; obowiązków pieszego i kierowcy w zakresie zachowania się na drodze w momencie przejazdu karetki pogotowia lub innego pojazdu z włączonymi sygnałami uprzywilejowania;

¹ Dz. U. poz. 356, z późn. zm.;

² Dz. U. poz. 467, z późn. zm.;

zasad postępowania w przypadku wypadków komunikacyjnych; zasad postępowania w przypadku awarii środka transportu; zasad użycia podręcznego sprzętu gaśniczego; rodzajów alarmów i sygnałów alarmowych; podstaw pierwszej pomocy; czynników środowiskowych i społecznych (korzystnych i szkodliwych), na które człowiek może mieć wpływ; wpływu substancji psychoaktywnych na sprawność kierowcy; przepisów prawa dotyczących używania substancji psychoaktywnych i prowadzenia pojazdów (edukacja dla bezpieczeństwa),

- podróżowania i turystyki - np. środki transportu i korzystanie z nich, orientacja w terenie, baza noclegowa, wycieczki, zwiedzanie, awarie i wypadki w podróży, ruch uliczny (język obcy nowożytny),

- znaczenia usług komunikacyjnych (transportu i łączności) i turystycznych oraz handlowej wymiany towarowej w rozwoju społeczno-gospodarczym świata; zalet i wad różnych rodzajów transportu oraz ich rozwoju w wybranych państwach świata, w tym w Polsce; wpływu transportu na warunki życia ludności i środowisko przyrodnicze; zróżnicowania udziału poszczególnych rodzajów transportu w przewozach na świecie i w Polsce (geografia).

Mając na uwadze znaczenie kształcenia technicznego we współczesnym świecie, a także propozycje zgłaszane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, dotyczące potrzeby rozszerzenia zagadnień dotyczących wychowania komunikacyjnego, w 2023 r. znowelizowano podstawę programową kształcenia ogólnego dla przedmiotu technika w szkole podstawowej. Zmiany obowiązują od 1 września 2023 r. wdrażane stopniowo, począwszy od klasy IV (dla kl. V od roku 2024/2025 a dla klasy VI od 2025/2026).

Zmiany w podstawie programowej kształcenia ogólnego dla przedmiotu technika, objęły rozszerzenie treści nauczania związanych z wychowaniem komunikacyjnym i bezpieczeństwem w ruchu drogowym, m.in. w związku z pojawiającymi się nowymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym (hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego, urządzenia wspomagające ruch, wózki rowerowe).

Uzupełnienie opisu założeń przedmiotu technika było podyktowane potrzebą pokazania roli przedmiotu technika w procesie wychowania ucznia jako świadomego i odpowiedzialnego uczestnika ruchu drogowego.

W celach kształcenia uzupełniono zapisy o wymagania dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście pojawienia się nowych pojazdów i urządzeń stosowanych przez uczniów w ruchu drogowym, a także poszanowania praw innych uczestników ruchu drogowego. Wskazano również na wymagania dotyczące ruchu drogowego w kontekście ochrony środowiska.

Warunki i sposób realizacji przedmiotu technika również odpowiednio zmieniono i uzupełniono, tj. określono zadania szkoły związane z przygotowaniem uczniów do świadomego uczestnictwa we współczesnym ruchu drogowym. Zwrócono uwagę na warunki, jakie musi spełnić szkoła, aby zapewnić spójność i prawidłową realizację edukacji komunikacyjnej w klasach IV–VI.

Minister Edukacji i Nauki kontynuował realizację zadań wynikających z podpisanego w 2016 r. Porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Sygnatariuszami Porozumienia są: Minister Edukacji Narodowej, Minister Infrastruktury i Budownictwa, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendant Główny Policji, Polski Związek Motorowy.

Strony Porozumienia współpracują w zakresie organizowania i przeprowadzania ogólnopolskich zawodów dla uczniów w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym:

- 1) Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych,
- 2) Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego,
- 3) Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół specjalnych i specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych

Podczas zimowych i letnich ferii w 2023 r. Ministerstwo Edukacji i Nauki przypominało na stronie internetowej o najważniejszych zasadach bezpieczeństwa związanych z wypoczynkiem dzieci i młodzieży <https://www.gov.pl/web/edukacja-i-nauka/bezpieczny-wypoczynek-poradnik-men-dla-rodzicow-i-opiekunow-023>.

Były wśród nich także informacje dotyczące kontroli środków transportu, odpowiedniego przygotowania do wyjazdów indywidualnych oraz możliwość sprawdzenia stanu technicznego pojazdów na dedykowanej stronie internetowej <https://www.bezpiecznyautobus.gov.pl/>

- „Polak za granicą”, <http://polakzagrancia.msz.gov.pl/>,

- aplikacja iPolak , <https://www.msz.gov.pl/pl/ipolak>,

- serwis „Odyseusz”, <https://odyseusz.msz.gov.pl/>.

Na stronie MEiN dostępne są ważne linki do stron internetowych związanych z bezpieczeństwem w podróży:

- Wspomniany wyżej : Serwis bezpiecznautobus.gov.pl,

Opracowana w Komendzie Głównej Policji w Warszawie w Wydziale Nadzoru i Profilaktyki Biura Ruchu Drogowego informacja dotycząca bezpiecznej podróży autobusem, jest dostępna na stronie MEiN: <https://www.gov.pl/web/edukacja-i-nauka/bezpieczna-podroz-autobusem--materialy-informacyjne-dla-rodzicow-opiekunow-i-organizatorow-wypoczynku>.

Materiał przybliża podstawowe zasady związane z organizowaniem wyjazdów autobusowych dzieci i młodzieży. Zawiera wskazówki dla rodziców i opiekunów, co powinni zrobić, jeżeli mają podejrzenia niesprawności autobusu lub nieprawidłowego zachowania kierowcy oraz gdzie mogą sprawdzić informacje na temat stanu technicznego autobusu.

Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji w swoim materiale wskazuje również , jak powinny być zorganizowane postoje autobusu oraz kto odpowiada za bezpieczeństwo dzieci podczas podróży.

Ministerstwo Edukacji i Nauki przywiązuje szczególną wagę, nie tylko do zapewnienia dzieciom i młodzieży bezpiecznych warunków w szkole, ale także w drodze do i ze szkoły.

W 2023 r. Minister Edukacji i Nauki udzielił kilku patronatów honorowych przedsięwzięciom promującym bezpieczeństwo w ruchu drogowym i kolejowym. Były wśród nich m.in. następujące inicjatywy: V Ogólnopolski Konwent pt.: „Współpraca międzysektorowa i innowacje na rzecz bezpieczeństwa drogowego” organizowany przez Fundację „Nadzieja” Osób Poszkodowanych w Wypadkach Drogowych, Kampania społeczna „Bezpieczny Przejazd” organizowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Akademia Bezpiecznej Jazdy Polskiego Radia Kierowców organizowana Polskie Radio Kierowców oraz Bezpiecznie w szkole i po szkole Mandoria Sp. z o.o.

Minister Edukacji i Nauki uczestniczył również w wydarzeniach promujących bezpieczny odpoczynek podczas ferii zimowych oraz bezpieczeństwo w drodze do szkoły i domu. Jednym z nich były zajęcia edukacyjne dla uczniów IV-VI szkoły podstawowej zorganizowane we współpracy Ministerstwa Edukacji i Nauki oraz Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. W bezpłatnych warsztatach edukacyjnych o bezpieczeństwie w trakcie zajęć rekreacyjnych po szkole organizowanych w parku rozrywki Mandoria wzięło udział blisko 5 tys. uczniów z całej Polski.

C.21 Podniesienie poziomu bezpieczeństwa osób korzystających z przewozów okazjonalnych oraz przewozów realizowanych taksówkami

Zakres działania: Ustawa z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r. poz. 1123). W 2023 roku dokonano nowelizacji przepisów dotyczących zasad podejmowania i wykonywania transportu drogowego samochodami osobowymi oraz taksówkami jak i działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Ustawodawca, w ramach ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw wprowadził m.in. dodatkowe obowiązki wobec pośredników przy przewozie osób, polegające na weryfikacji:

- dokumentu tożsamości kierowców realizujących zlecane przewozy;
- posiadanego przez kierowców odpowiedniego uprawnienia do kierowania pojazdem;

Kierunek

LEGISLACJA

Lider

MC/MI
DTD

Stan na
31.12.2022

Stan na
31.12.2023

• kierowców pod względem niekaralności za przestępstwo przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za przestępstwa, o których mowa w ustawie przeciwdziałaniu narkomanii; • kierowców pod względem braku prawomocnego orzeczenia zakazu wykonywania zawodu kierowcy. Weryfikacja kierowców w ww. zakresie odbywa się w trybie osobistego stawiennictwa kierowcy u przedsiębiorcy prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób. Wprowadzone zmiany ustanowiły również obowiązek weryfikowania przez pośredników przy przewozie osób: • w trakcie wykonywania przewozu drogowego, co najmniej raz na 50 przewozów, jednak nie rzadziej niż raz na 7 dni, czy kierowca jest właśnie tą osobą, która została zweryfikowana przez pośrednika; • czy przedsiębiorca, któremu przekazuje zlecenia przewozu osób, posiada wypis lub wypisy z licencji dla zgłoszonego pojazdu lub pojazdów. W toku prac parlamentarnych przyjęto poprawki dotyczące: skrócenia okresu obowiązywania punktów karnych z 2 lat do 1 roku, przywrócenia do realizacji w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego kursów redukujących o 6 liczbę punktów karnych raz na pół roku. Ostatecznie w/w przepisy weszły w życie w dniu 17 września 2023 roku. Jednocześnie wskazana ustawa wprowadziła wobec wszystkich kierowców wykonujących przewozy osób taksówkami oraz przewozy okazjonalne samochodami osobowymi obowiązek posiadania polskiego prawa jazdy. Obowiązek ten wejdzie w życie z dniem 17 czerwca 2024 r. Niewątpliwie wprowadzenie wskazanego rozwiązania powinno wpłynąć na poprawę przestrzegania przez kierujących przepisów prawa o ruchu drogowym, przez co zostanie wzmocnione bezpieczeństwo pasażerów oraz innych użytkowników dróg. Osiągnięte rezultaty: Podstawowym celem rozwiązań przyjętych w ramach ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw jest wzmocnienie bezpieczeństwa osób korzystających z przewozów taksówkami, uniemożliwienie świadczenia usług przewozowych przez podmioty, które nie spełniają wymagań ustawowych w tym zakresie oraz wzmocnienie uczciwej konkurencji pomiędzy pośrednikami i przewoźnikami operującymi na polskim rynku przewozowym.		Ustawa weszła w życie
--	--	-----------------------

C.22 Przygotowanie dwóch spotów informacyjnych celem kształtowania świadomości w zakresie edukacji na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów

Zakres działania: Przygotowanie polskiego odpowiednika nowozelandzkiego spotu dotyczącego nadmiernej prędkości pn. „Other people make mistake. Slow down.” Przedmiotowy spot był elementem kampanii „Inni też popełniają błędy. Zwolnij” dotyczącej ograniczania nadmiernej prędkości pojazdów i poprawy bezpieczeństwa pieszych i realizowane były w ramach projektu POIS.03.01.00-00-0360/23 „Działania edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów”, współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach działania 3.1 - Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T, oś priorytetowa III: Rozwój Sieci Drogowej TEN-T i Transportu Multimodalnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. Osiągnięte rezultaty: W ramach zadania przygotowano spot „Inni też popełniają błędy. Zwolnij”, który był emitowany na antenie ogólnopolskich telewizji w okresie od września do listopada 2023 roku oraz w Internecie (m.in. na portalach społecznościowych KRBRD i Ministerstwa Infrastruktury).	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa i Budżet UE
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
		Projekt zakończono i rozliczono.

Bezpieczne Drogi

D.1 Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA

Zakres działania: Realizacja zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, wpływających na wzrost bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. a) kompleksowe działania poprawiające bezpieczeństwo w ramach rozbudowy/przebudowy drogi np.: - poszerzenie jezdni, - korekta łuków poziomych, - likwidacja punktów kolizyjnych poprzez budowę dodatkowych jezdni, ograniczających liczbę zjazdów z drogi krajowej, - przebudowa skrzyżowań w tym np. budowę rond, - budowa dróg dla pieszych lub dla pieszych i rowerzystów, - budowa zatok autobusowych, - doświetlenie przejść dla pieszych, - wykonanie urządzeń brd np. wygrodzeń dla pieszych. b) budowa nowych drogowych obiektów inżynierskich (mostów, przepustów) wraz z budową elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego np. chodniki, w miejsce istniejących obiektów, które nie spełniają parametrów technicznych i bezpieczeństwa.	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	MI/DDP
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) długość zakończonych odcinków realizowanych rozbudów/przebudów uwzględniających również korektę przebiegu drogi [km] b) liczba zakończonych zadań dotyczących realizacji drogowych obiektów inżynierskich (mosty, przepusty) [szt.]	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023

a)	48,63	a)	38,5
b)	22	b)	12

Osiągnięte rezultaty:

- a) zakończono rozbudowę/przebudowę i budowę jezdni na odcinku 38,5 km. W ramach realizacji tych działań kompleksowo zostały poprawione warunki drogowe wpływając na wzrost bezpieczeństwa (redukcja liczby wypadków i ich skutków) wszystkich uczestników ruchu. Mniejsze niż założone w planie realizacyjnym wykonanie celu dla tego zadania na 2023 r., wynikało głównie z przesunięcia zakończenia inwestycji na kolejne lata w związku z zaistniałymi opóźnieniami w realizacji.
- b) zakończono budowę 12 drogowych obiektów inżynierskich co wpłynęło na wzrost bezpieczeństwa (redukcja liczby wypadków i ich skutków) uczestników ruchu na ruchu drogowego w tym poprawę płynności ruchu i komfortu użytkowania dróg. Mniejsze niż założone w planie realizacyjnym wykonanie celu dla tego zadania na 2023 r., wynikało głównie z przesunięcia zakończenia inwestycji na kolejne lata w związku z zaistniałymi opóźnieniami w realizacji.

D.2 Realizacja Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024

Zakres działania: Realizacja zadań inwestycyjnych dedykowanych wyłącznie poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA ze szczególnym uwzględnieniem poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego na przejściach dla pieszych np.: – efektywne oświetlenie i doświetlenie przejść dla pieszych, – montaż znaków drogowych i/lub sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych, – budowa chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych, – przebudowa skrzyżowań.	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	MI/DDP
	Źródła finansowania	Krajowy Fundusz Drogowy, Budżet Państwa (finansowanie prac przygotowawczych)
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba zakończonych zadań inwestycyjnych poprawiających brd realizowanych w ramach programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 [szt.]	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	130	219
Osiągnięte rezultaty: W 2023 r. zakończona została realizacja 219 zadań infrastrukturalnych zwiększających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, realizowanych w ramach programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024. Mniejsze niż założone w planie realizacyjnym wykonanie celu dla tego zadania na 2023 r., wynikało przede wszystkim z wydłużonych terminów postępowań przetargowych na realizację przedmiotowych zadań i przesunięcia ich realizacji na kolejne lata. Zwiększona liczba przetargów na małe zadania inwestycyjne w ramach PBID jaka została ogłoszona w krótkim czasie jak również ograniczony rynek podmiotów realizujących tego typu zadania stanowiło element wpływający na brak ofert w prowadzonych postępowaniach przetargowych bądź wartość składanych ofert, która często znacznie przewyższała budżet zamawiającego.		

D.3 Realizacja Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030		
Zakres działania: Budowa 100 obwodnic w ciągach dróg krajowych klasy GP o łącznej długości ok. 820 km (dla części inwestycji nie jest jeszcze znany przebieg). Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycje wyposażone będą w urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenia przejść dla pieszych.	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	MI/DDP
	Źródła finansowania	KFD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba obwodnic oddanych do ruchu w danym roku [szt.]	

	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	2	-
Osiągnięte rezultaty: Wyprowadzenie nadmiernego ruchu, zwłaszcza tranzytowego, w konsekwencji czego powinna nastąpić poprawa bezpieczeństwa drogowego poprzez rozdzielanie różnego rodzaju ruchu; zmniejszenie ryzyka wypadków drogowych; poprawa płynności ruchu oraz redukcja zanieczyszczeń i hałasu na obszarze zabudowanym.		

D.4 Realizacja inwestycji na drogach samorządowych (Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)

Zakres działania: Dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych; dofinansowanie zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, polegające w szczególności na budowie, przebudowie lub remoncie dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów, dróg dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, peronów przystankowych wraz z dojazdami do tych peronów; dofinansowane zadań polegających wyłącznie na remoncie dróg powiatowych lub gminnych; dofinansowanie budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych; dofinansowanie budowy obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich; dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa; dofinansowanie budowy, przebudowy, remontu dróg wojewódzkich lub poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, polegające w szczególności na budowie, przebudowie lub remoncie dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów, dróg dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, peronów przystankowych wraz z dojazdami do tych peronów na drogach wojewódzkich; finansowanie budowy, przebudowy lub remonty dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych o znaczeniu obronnym. Osiągnięte rezultaty: - Spójny i zintegrowany system transportowy; - Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego; - Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników; - Poprawa parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej; - Poprawa oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych; - Wyprowadzenie ruchu o charakterze tranzytowym z centrów miejscowości; - Zwiększenie komfortu jazdy; - Zminimalizowanie korków w miejscowościach; - Zmniejszenie natężenia ruchu w godzinach szczytu. * wykonanie **prognoza	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	MI/DDP
	Źródła finansowania	RFRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	wykorzystanie puli środków	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	4,4 mld zł*	6,8 mld zł**

D.5 Realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023

Zakres działania:	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	MI/DDP

Budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej, rozdzielającej trwale pasy ruchu przeciwniebieżnego, wyposażonej w urządzenia BRD oraz zarządzanej zgodnie ze standardami bezpieczeństwa drogowego UE.	Źródła finansowania	KFD, w tym środki UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Łączna długość wybudowanych odcinków dróg A i S [km]	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	4 943 km (w tym 1 817,1 km autostrad)	5 176,2 km (w tym 1 866,5 km autostrad) narastająco
Osiągnięte rezultaty: Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych, wzmocnienie efektywności transportu drogowego, poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów oraz wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar) dzięki oddaniu do użytkowania: • A18 odc. W. Olszyna do km 11+860 (11,7 km) • A18 odc. Od km 33+760 do gr. Województwa (16,2 km) • A18 odc. Gr. Województwa – w. Górnice (21,5 km) • S7 odc. W. Lesznowola – w. Tarczyn Północ (14,8 km) • S14 odc. W. Łódź Teofilów – DK91 w m. Słowik (14,5 km) • S11 obw. Olesna (24,8 km) • S61 odc. W. Ełk Południe – w. Wysokie (22,9 km) • S17 obw. Tomaszowa Lubelskiego II jezdni • S7 odc. Moczydło (gr. Iłd. świętokrzyskiego) – węzeł Miechów (18,7 km) • S3 odc. W. Kamienna Góra – granica państwa (15,3 km) • S11 w. Koszalin Zachód – w. Zegrze Pomorskie (z węzłem) (16,9 km) • S11 w. Zegrze Pomorskie (bez węzła) – w. Koszalin Południe (z węzłem) (19,3 km) • S11 w. Koszalin Południe (bez węzła) – w. Bobolice (z węzłem) (11,6 km) • S61 odc. W. Podborze – Śniadowo (19,5) • S6 obw. Sianowa (5,5 km)		

D.6 Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych

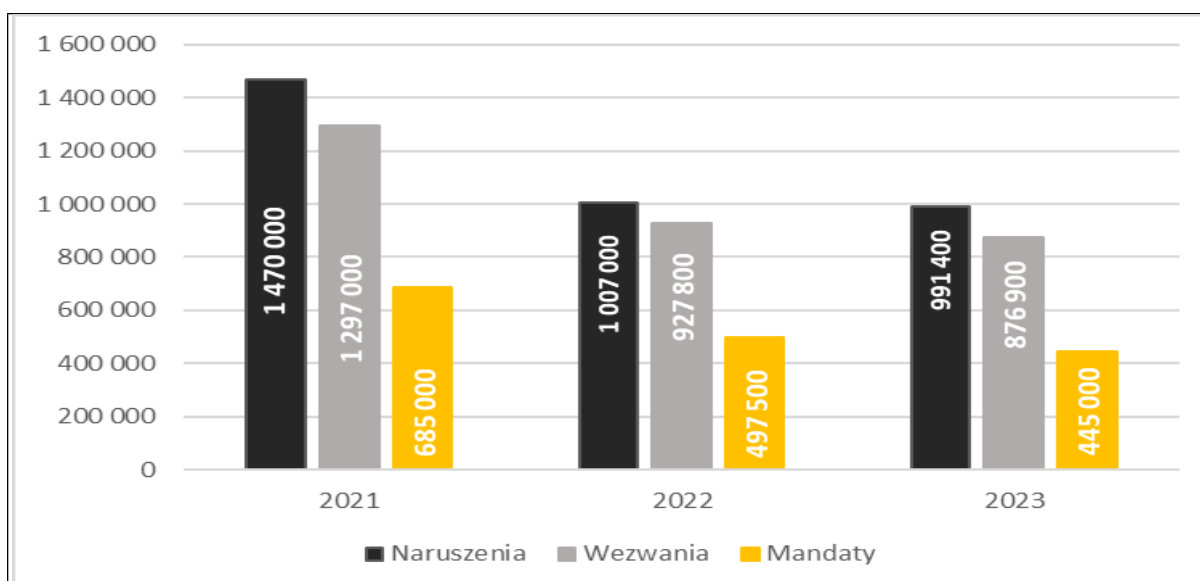
Zakres działania: 1. Wykonanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz bezpieczeństwo sieci drogowej. 2. Wykonanie audytów BRD jako niezależne szczegółowe, techniczne oceny cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. 3. Przeprowadzanie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego identyfikujących źródła zagrożeń na sieci drogowej. Osiągnięte rezultaty: a) identyfikacja odcinków dróg na sieci dróg krajowych o najniższym i najwyższym poziomie bezpieczeństwa;	Kierunek	NADZÓR
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) % dróg objętych klasyfikacją dróg b) Liczba audytów brd w danym roku	

b) identyfikacja i eliminowanie w projektach dróg i oraz na etapie przed oddaniem do użytkowania a także w pierwszej fazie eksploatacji, rozwiązań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego; c) identyfikacja zagrożeń i źródeł zagrożeń na sieci drogowej. Rezultaty a) i c) wykonywane są co 3 lata – nie były realizowane w 2023 roku. Klasyfikacja po raz ostatni wykonywana była w 2022 r. za okres od roku 2019 do roku 2021, zaś kontrola całej sieci drogowej wykonana została w 2022 roku. * liczba audytów wykonana w 2023 r.	c) %długości dróg krajowych objętych kontrolą	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	a) 100% b) 169 c) 100%	a) n/d b) 270* c) n/d

D.7 Ocena organizacji ruchu na drogach krajowych w dniach 19-21 kwietnia 2023 r.		
Zakres działania: Wypełniając zobowiązanie ministra właściwego do spraw transportu, jako organu sprawującego nadzór nad zarządzaniem ruchem, Departament Transportu Drogowego w roku 2023 przeprowadził ocenę organizacji ruchu na drogach krajowych. Ocena obejmowała wybrane drogi krajowe województw: mazowieckiego, łódzkiego, śląskiego, opolskiego, dolnośląskiego, wielkopolskiego oraz kujawsko-pomorskiego (odcinki dróg krajowych nr: S8, 74, 45, 43, A1,S1, A4, 88, 46, 94, 39, A8, S5, A2, 91, 55, 10, 7). Przedmiotowa ocena prowadzona była przez pracowników Departamentu Transportu Drogowego wraz z przedstawicielami Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – organu zarządzającego ruchem na drogach krajowych. Podczas oceny organizacji ruchu dokonano weryfikacji zgodności oznakowania zastosowanego w organizacji ruchu na drogach krajowych: – z wymogami określonymi w <i>szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach</i>, – z dokumentacją organizacji ruchu (projektami organizacji ruchu), pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Osiągnięte rezultaty: Z związku z ujawnionymi podczas kontroli uchybieniami, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) został zobowiązany do niezwłocznego podjęcia działań eliminujących stwierdzone nieprawidłowości oraz przekazanie do resortu niezbędnych dokumentów potwierdzających usunięcie uchybień i dokonanie zmian w organizacji ruchu. Podejmowane działania, mają istotny i pozytywny wpływ zarówno na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak i standard oznakowania drogowego.	Kierunek	NADZÓR
	Lider	MI/DTD
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
		Zobowiązani e GDDKiA do niezwłocznego wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości. Oczekiwanie na dokumentację zwrotną potwierdzającą usunięcie uchybień.

D.8 Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na wszystkich kategoriach dróg

Zakres działania: Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, dzięki automatycznej rejestracji wykroczeń, ujawnia naruszenia przepisów w zakresie przekraczania przez kierowców ustalonych limitów prędkości oraz niestosowania się do sygnalizacji świetlnej. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg w obszarze wykorzystywanych urządzeń rejestrujących, CANARD prowadzi nieustanne działania związane z modernizacją i rozbudową automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Wynikiem przedmiotowych działań jest projekt pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”, współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie 2014-2020. Rzeczowa realizacja projektu rozpoczęła się w 2017 r., natomiast zakończyła się w dniu 21 grudnia 2023 r. Najważniejsze cele projektu dotyczą: 1) rozbudowy infrastruktury kontrolno-pomiarowej poprzez zakup nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg, 2) zapewnienia zaplecza funkcjonalnego projektu, tj. zakupu pojazdów, oprogramowania, sprzętu typu hardware oraz utworzenie mapy interaktywnej. W ramach rozbudowy infrastruktury kontrolno-pomiarowej zaplanowano zakup 380 nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg W ramach powyższej liczby zaplanowano zakup: • 273 stacjonarnych urządzeń rejestrujących do punkтового pomiaru prędkości, • 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru prędkości, • 30 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle, • 5 urządzeń rejestrujących niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych, • 33 przenośnych urządzeń rejestrujących oraz pojazdów do zastosowania przenośnych urządzeń rejestrujących (etap I – 11; etap II- 22). Instalacja urządzeń rejestrujących była przeprowadzana w oparciu o wytworzoną przez Instytut Transportu Samochodowego „Analizę stanu bezpieczeństwa na potrzeby instalacji nowych urządzeń rejestrujących”.	Kierunek	NADZÓR
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet państwa, Budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Liczba zakupionych urządzeń do punkтового pomiaru prędkości służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.). 2. Liczba zakupionych urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.).	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	29	345
	0	24
Osiągnięte rezultaty: W 2023 r. wskutek prowadzenia kontroli z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących należących do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zarejestrowano łącznie 991,4 tys. naruszeń. Na podstawie odpowiedzi uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów, po przeprowadzeniu procesu Kontroli Jakości i odrzuceniu spraw nienadających się do dalszego procedowania (powodami negatywnej weryfikacji były m.in.: pojazd uprzywilejowany, niepełne dane właściciela z CEP), wygenerowano 876,9 tys. wezwań do właścicieli pojazdów w trybie art. 78 ust. 4 i 5 Prawa o ruchu drogowym. Jednocześnie, wskutek działań prowadzonych przez Inspekcję, w 2023 r. nałożono łącznie 445 tys. grzywien w drodze mandatu karnego (mandaty wystawione w systemie teleinformatycznym CPD CANARD oraz „z blokada”, przy czym dane dotyczą także naruszeń zarejestrowanych przed 2023 r.).		



Działania realizowane przez CANARD 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 ramach prowadzonej działalności kontrolnej, przy użyciu mobilnych urządzeń rejestrujących w ramach automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, inspektorzy (CANARD oraz delegatur terenowych) przeprowadzili w 2023 r. łącznie 11 968 kontroli, w wyniku których wystawiono 14 162 mandatów, zatrzymano 392 dowody rejestracyjne oraz 30 praw jazdy. Inspektorzy GITD wykonujący zadania z zakresu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, w wyniku działań kontrolnych, zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2023 r., nałożyli na kierowców spoza UE 5 919 grzywnien w drodze mandatu karnego na łączną kwotę 1 523 502 zł za naruszenia ujawnione przez urządzenia rejestrujące w ramach ww. systemu. Według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. do GITD wpłynęło 319 wniosków o instalację/przejęcie/przeniesienie stacjonarnych urządzeń rejestrujących od jednostek samorządu terytorialnego, jednostek Policji, Posłów na Sejm i Senatorów Rzeczypospolitej Polskiej oraz osób fizycznych.

W ramach realizacji projektu „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. zainstalowano:

- 273 stacjonarnych urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości,
- 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru prędkości,
- 20 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle ,
- 4 urządzenia rejestrujące niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych .

W ramach uzupełnienia sieci fotoradarów (tam gdzie nie jest możliwa instalacja urządzeń stacjonarnych) w 2023 r. zakupiono:

- 11 pojazdów wyposażonych w urządzenia typu wideorejestrator,
- 22 pojazdy wyposażone w ręczne mierniki prędkości.

Pojazdy wraz z urządzeniami zostały przekazane do użytkowania przez inspektorów w delegaturach terenowych GITD i CANARD.

D.9 Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich

Zakres działania: Wykonanie specjalistycznych siatek zabezpieczających pieszych przed upadkiem.

Osiągnięte rezultaty: Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez wypełnienie szczelin między poszczególnymi wiaduktami/mostami. Dodatkowa fizyczna bariera pozwala na eliminację zagrożenia jakim jest upadek z wysokości pieszego w przypadku nagłych zdarzeń drogowych i przechodzenia poprzecznego

Kierunek	INŻYNIERIA
Lider	GDDKiA
Źródła finansowania	Budżet Państwa

pieszych/przechodzenia pomiędzy jezdniami autostrady na obiektach inżynierskich.	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba usytuowanych siatek pomiędzy pomostami obiektów inżynierskich (w danym roku).	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	653	260

D.10 Budowa systemu łączności alarmowej

Zakres działania: Infrastruktura oraz urządzenia zapewniające funkcjonowanie systemu urządzeń łączności alarmowej, w szczególności zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz.U. Nr 12, poz. 116, z późn. zm). Osiągnięte rezultaty: Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, umożliwienie uzyskania przez całą dobę pomocy poprzez kontakt przy użyciu kolumn alarmowych.	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba usytuowanych kolumn alarmowych (w danym roku).	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	170	Zadanie zrealizowane w 2022 roku

D.11 Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w woj. dolnośląskim

Zakres działania: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane na poziomie województwa dolnośląskiego. Osiągnięte rezultaty: W 2023 r. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg zweryfikowano 492 wnioski złożone w naborach, w zakresie: - budowy, przebudowy, remontów dróg gminnych i powiatowych - 195 wniosków; - zadań polegających wyłącznie na remontach dróg powiatowych i dróg gminnych – 196 wniosków;	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	Wojewoda Dolnośląski
	Źródła finansowania	Skarb Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

- zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu – 101 wniosków. Na dofinansowanie zadań gminnych i powiatowych w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach otrzymano środki w wysokości 201 620 041,72 zł, w tym wypłacono: - na zadania powiatowe – 65 931 213,77 zł - na zadania gminne – 126 031 427,52 zł Co daje łącznie 191 962 641,29 zł Pozostało: 9 657 400,43 zł Na dofinansowanie zadań w zakresie poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu otrzymano środki w wysokości: 48 265 116,73 zł, w tym wypłacono: - na zadania powiatowe – 13 888 769,77 zł; - na zadania gminne – 23 280 737,91 zł Co daje łącznie – 37 169 507,68 zł Pozostało: 11 095 609,05 zł	Wykorzystanie puli środków finansowych na realizację projektu.	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	Wysokość dofinansowania: 249 885 158,45 zł	Pozostało niewypłaconych środków w wysokości 20 753 009,48 zł

Bezpieczny Pojazd

P.1 Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów		
Zakres działania: Usprawnienie procesu nadzoru nad działalnością stacji kontroli pojazdów. Osiągnięte rezultaty: Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48), który zapewnia prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.). Przedmiotowa dyrektywa określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań technicznych pojazdów przez państwa członkowskie UE, tworząc ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego systemu funkcjonowania badań technicznych pojazdów. Zawarte w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw propozycje wychodzą również naprzeciw wnioskowi zawartemu w raporcie Najwyższej Izby Kontroli. Przedmiotowy projekt reguluje całokształt zagadnień związanych z badaniami technicznymi począwszy od wymagań dla kandydatów dla diagnostów, zasad ich dopuszczania do zawodu diagnosty, systemu szkolenia oraz nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych. Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw pozostawia starostom nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacjami kontroli pojazdów i zakłada wprowadzenie „technicznego” nadzoru nad prawidłowością badań technicznych pojazdów przeprowadzanego przez	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MI/DTD
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	Skierowanie projektu do podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk 2540) został objęty dyskontyn

wykwalfikowane osoby. Projekt ustawy powierza starostom nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia, w tym wydawanie decyzji administracyjnych związanych z wpisem bądź wykreśleniem z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Dyrektorowi Transportowemu Dozorowi Technicznemu, jako jednostce podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu, powierzono kompetencje organu odpowiedzialnego za organizację, funkcjonowanie i poprawę jakości systemu badań technicznych. Projekt ustawy wskazuje Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako organ właściwy do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Należy podkreślić, że jednym z kluczowych elementów nadzoru jest wprowadzenie bezpośrednio czynności kontrolnych wobec diagnostów przeprowadzających badania techniczne. Projekt ustawy wprowadza obowiązkowe okresowe szkolenia (warsztaty doskonalenia zawodowego oraz dodatkowe warsztaty doskonalenia zawodowego) umożliwiające pozyskanie wiedzy z zakresu nowych technologii mających zastosowanie w pojazdach. Zakładana zmiana systemu badań technicznych powinna spowodować, że pojazdy, które są niesprawne technicznie przez co zagrażają bezpieczeństwu w ruchu drogowym, zostaną wyeliminowane z polskich dróg. W dniu 15 września 2022 r. odbyło się I czytanie projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk 2540) na posiedzeniu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, które zakończyło się skierowaniem projektu do Komisji Infrastruktury. W dniu 29 września 2022 r. odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury na którym został przyjęty wniosek formalny o powołanie podkomisji liczącej 11 posłów. W dniach 4 i 6 października 2022 r. odbyły się posiedzenia podkomisji nadzwyczajnej powołanej do rozpatrzenia projektu ustawy. W dniu 6 października 2022 r. projekt został przyjęty przez podkomisję nadzwyczajną. W dniu 20 października 2022 r. odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury w wyniku którego projekt ustawy został skierowany do rozpatrzenia przez podkomisję. Termin na przedstawienie sprawozdania Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej, przez Komisję Infrastruktury, został wydłużony do dnia 10 lipca 2023 r. Jednakże projekt nie został rozpatrzony przez podkomisję nadzwyczajną do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk 2540), a w konsekwencji projekt ustawy został objęty dyskontynuacją prac parlamentu.	ustaw (druk 2540)	uacją prac parlamentu
---	-------------------	-----------------------

P.2 Zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego

Zakres działania: Zakończenie realizacji projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego”, współfinansowanego ze środków Unii	Kierunek	NADZÓR
	Lider	GITD

Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. Głównym celem projektu była poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego w związku z zakupem nowoczesnego sprzętu i pojazdów wraz ze specjalistycznym wyposażeniem. Osiągnięte rezultaty: Zakres rzeczowy projektu zakładał doposażenie Inspekcji Transportu Drogowego w specjalistyczny sprzęt oraz pojazdy niezbędne do efektywnego wykonywania zadań statutowych. Zakup zestawów kontrolnych do kontroli tachografów, samochodów typu furgon wraz ze specjalistycznym wyposażeniem oraz mobilnych jednostek diagnostycznych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.	Źródła finansowania	Budżet UE oraz budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) zestawy kontrolne do kontroli pojazdów i tachografów; b) samochody typu furgon ze specjalistycznym wyposażeniem; c) mobilne jednostki diagnostyczne.	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	a) 64 b) 64 c) 9	a) 64 b) 74 c) 16

P.3 Poprawa oświetlenia pojazdów samochodowych – bezpłatna kontrola ustawienia świateł na stacjach kontroli pojazdów		
Zakres działania: Polski Związek Motorowy włączył się w ogólnopolską kampanię poświęconą uświadamieniu kierującym wpływu jakości i stanu oświetlenia pojazdów na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Na wszystkich stacjach kontroli pojazdów należących do PZM realizowano założenia VIII edycji kampanii „Twoje światła – Nasze bezpieczeństwo”, która odbyła się w dniach 21.10. – 09.12.2023 r. Działania miały na celu zwrócenie uwagi uczestnikom ruchu drogowego na zagrożenia związane z nieprawidłowym oświetleniem pojazdów. Zwłaszcza jesienią, gdy pogarsza się widoczność, światła pojazdu nabierają szczególnego znaczenia. Prawidłowe działanie świateł jest uwarunkowane, poza ich ogólnym stanem technicznym, właściwym ich ustawieniem – prawidłowym rozkładem granicy światła i cienia oraz natężeniem emitowanego światła. Wspomniane elementy często wymagają profesjonalnej oceny i z tego powodu, w ramach prowadzonej kampanii, odbyły się ogólnopolskie „dni otwarte” na wybranych stacjach kontroli pojazdów. Podczas tych działań, kierujący mieli możliwość bezpłatnej kontroli i sprawdzenia ustawienia świateł w swoich pojazdach. Intensyfikacja działań w SKP miało miejsce w soboty, w dniach 21 i 28 października, 18 listopada oraz 9 grudnia 2023 r. Podczas działań inspirowano działalność informacyjną i profilaktyczną w prasie, radio i telewizji. Osiągnięte rezultaty: Wzrost świadomości kierowców na temat prawidłowego działania świateł pojazdów, który to ma istotny wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, zarówno kierujących pojazdami, jak i pieszych.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	środki własne
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023

P.4 Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez określenie wyposażenia i oznakowania pojazdów wykonujących pilotowanie pojazdów nienormatywnych

Zakres działania: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych wpłynie na właściwe rozpoznawanie pojazdu wykonującego pilotowanie, ułatwi to rozpoznawalność przejazdu pojazdu nienormatywnego przez innych uczestników ruchu drogowego oraz zachowanie właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas takiego przejazdu. Przepisy rozporządzenia określają obligatoryjne i fakultatywne wyposażenie pojazdu wykonującego pilotowanie oraz jego oznakowanie.

Wskazują między innymi na:

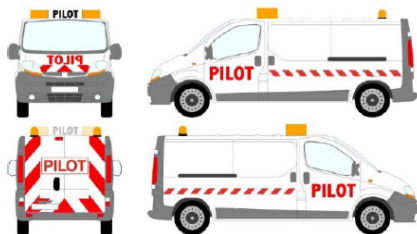
- wymiary pojazdu nienormatywnego i obowiązek jego pilotowania,
 - pojazd samochodowy którym może być wykonywane pilotowanie poprzez wskazanie iż jest to pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t o rodzaju nadwozia BB, AF lub AG i wysokości nie mniejszej niż 1,70 m,
 - określają rodzaj nadwozia pojazdu pilotującego przy jednoczesnym ograniczeniu katalogu możliwych nadwozi - do nadwozi o kodzie homologacyjnym BB (VAN), AF (pojazd wielozadaniowy) oraz AG (pick-up) oraz określono wymóg minimalnej wysokości pojazdu – 1,7 m.
 - wskazują pilota pojazdu wykonującego przejazd pojazdu nienormatywnego jako osobą odpowiedzialną za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu takiego pojazdu. Przepisy projektu rozporządzenia konkretyzują obowiązki pilota podczas pilotowania pojazdu nienormatywnego.
 - określają iż pojazd wykonujący pilotowanie ma być oznakowany napisem „PILOT” na białym tle umieszczony na przedniej masce pojazdu, na przednich bocznych drzwiach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu oraz pasami barwy białej i czerwonej umieszczonymi na przedniej masce pojazdu, na bokach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu.
 - wskazują, iż pojazd wykonujący pilotowanie wyposaża się w co najmniej dwa światła błyskowe barwy żółtej, umieszczone na dachu pojazdu, symetrycznie względem podłużnej osi symetrii pojazdu. Wysyłane sygnały świetlne mają być widoczne ze wszystkich stron pojazdu z odległości nie mniejszej niż 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza i nie powinny powodować oślepiania innych uczestników ruchu. Niezbędnym wyposażeniem pojazdu wykonującego pilotowanie przejazdu pojazdu nienormatywnego jest światło barwy białej lub żółtej samochodowej z napisem „PILOT” barwy czarnej, umieszczone na dachu pojazdu. Dopuszcza się umieszczenie tych świateł w jednej lampie zespolonej ze światłami błyskowymi na dachu pojazdu. Napis „PILOT” ma być widoczny z przodu pojazdu z odległości nie mniejszej niż 50 m przy dobrej przejrzystości powietrza. Ponadto pojazd wykonujący pilotowanie wyposaża się w dwa światła umieszczone z przodu pojazdu oraz dwa światła umieszczone z tyłu pojazdu symetrycznie względem podłużnej osi symetrii pojazdu na wysokości od 250 mm do 1500 mm od dolnej krawędzi obudowy światła do powierzchni jezdni, a odległość pomiędzy ich osiami nie może być mniejsza niż 0,6 m, które umożliwiają wysyłanie przerywanego strumienia światła barwy żółtej. Wysyłane sygnały świetlne mają być widoczne z przodu pojazdu z odległości nie mniejszej niż 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza i nie powinny powodować oślepiania innych uczestników ruchu. Mają one działać tylko wówczas, gdy włączone są światła, o których mowa w § 3 ust. 4 pkt 1 i 2.
- Pojazd wykonujący pilotowanie pojazdu nienormatywnego wyposaża się także w środki bezpośredniej łączności radiowej z pojazdami pilotowanymi, w tym w co najmniej jedno urządzenie przenośne umożliwiające bezpośrednią łączność radiową z poza pojazdu wykonującego pilotowanie (środków bezpośredniej łączności radiowej nie stanowi łączność przez telefon komórkowy), urządzenie

Kierunek	LEGISLACJA
Lider	MI/DTD
Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych zostało ogłoszone 16 listopada 2023 r.

nagłaśniające, tarczę do zatrzymywania pojazdów, latarkę umożliwiającą wysyłanie światła barwy czerwonej do dawania sygnałów innym uczestnikom ruchu drogowego podczas niedostatecznej widoczności, wysokościomierz o możliwości pomiaru wysokości nie mniej niż 5 m i taśmę mierniczą o zakresie pomiaru nie mniej niż 30 m. Ponadto pojazd wykonujący pilotowanie przejazdu pojazdu nienormatywnego wyposaża się w co najmniej 4 pachołki drogowe U-23 o wysokości nie mniejszej niż 750 mm, o których mowa w przepisach dotyczących szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Dodatkowym wyposażeniem pojazdu wykonującego pilotowanie może być umieszczone na zewnątrz dodatkowe światło barwy białej lub żółtej selektywnej, umocowane w sposób umożliwiający zmianę kierunku świetlnego (szperacz), światło to powinno być włączane niezależnie od innych świateł. - załącznik do rozporządzenia określa wzory oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie. Zgodnie z opisem oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie przejazdu pojazdu nienormatywnego napis „PILOT” ma być barwy czerwonej wykonany na białym tle, a barwa biała i czerwona wykonane z materiału odblaskowego powinny spełniać wymagania określone przepisami dotyczącymi szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Ponadto napis „PILOT” wykonuje się w V albo VI grupie wielkości liter określonej w przepisach dotyczących szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Napis „PILOT” na przedniej masce ma być umieszczony symetrycznie względem podłużnej osi symetrii, w sposób możliwie najbardziej widoczny z przodu pojazdu, nad pasami, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia. Napisy na drzwiach przednich bocznych pojazdu powinny być umieszczone w ich centralnej części, na tej samej wysokości co pasy, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia. Napis na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu, ma być umieszczony na wysokości co najmniej 600 mm, centralnie w osi symetrii pionowej. Pasy barwy białej i czerwonej mają być wykonane z materiału odblaskowego, barwa biała i czerwona ma spełniać wymagania określone przepisami dotyczącymi szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, szerokość każdej barwy pasów jest jednakowa i wynosi od 150 mm do 200 mm. Pasy umieszczone na przedniej masce pojazdu mają mieć wysokość od 210 mm do 420 mm i pokrywać całą szerokość tej maski, z dostosowaniem do linii nadwozia. Dolna krawędź pasów pokrywa się z dolną krawędzią maski przedniej. Pasy ułożone są pod kątem 45° +/- 5° symetrycznie względem osi symetrii i skierowane wierzchołkami ku górze. Pasy na bokach pojazdu są umieszczone pod kątem 45° +/- 5° w osi podłużnej i pokrywają co najmniej 60% długość każdego boku. Ponadto są dostosowane do linii nadwozia, przy czym do długości każdego boku nie wlicza się długości drzwi przednich bocznych, na których pasów nie umieszcza się. Pasy umieszcza się na wysokości od 200 mm do 1200 mm. Wysokość pasów wynosi od 210 mm do 420 mm. Pasy na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu powinny być umieszczone pod kątem 45° +/- 5° symetrycznie względem osi symetrii i skierowane wierzchołkami ku górze. Dolna krawędź pasów powinna pokrywać się z dolną krawędzią klapy tylnej lub drzwi tylnych pojazdu, a wysokość pasów przebiegających w dolnej części powinna wynosić od 210 mm do 420 mm. Górne krawędzie pasów umieszczonych po lewej i prawej stronie powinny pokrywać się z górną		
---	--	--

krawędzią klapy lub drzwi tylnych. Odległość między wewnętrzną boczną krawędzią pasów przebiegających ku górze w lewej części pojazdu i wewnętrzną boczną krawędzią pasów przebiegających ku górze w prawej części pojazdu wynosi 900 mm. Szerokość napisu „PILOT” na klapie tylnej lub drzwiach tylnych nie może przekraczać 850 mm. Całość z dostosowaniem do linii nadwozia.

Przykład oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie przejazdu pojazdu nienormatywnego.



Osiągnięte rezultaty: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych zostało opublikowane w dniu 16 listopada 2023 r. w Dzienniku Ustaw 2023 r. poz. 2487. Przepisy rozporządzenia wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ich ogłoszenia, tj. 17 lutego 2024 r. Wprowadzone przepisy mają bezpośredni wpływ na kierujących pojazdami poprzez zapewnienie właściwego rozpoznawania pojazdu wykonującego pilotowanie oraz pojazdu nienormatywnego, co pozwoli zachować właściwy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas przejazdu pojazdu nienormatywnego.

Ratownictwo i Opieka Powypadkowa

R.1 Rozwój systemu ratownictwa medycznego

Zakres działania:

- Wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych;
- Rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR);
- Koncentracja 39 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r.³

Osiągnięte rezultaty:

- wzrost w 2023 r. o 3 szpitalne oddziały ratunkowe (4 nowe SOR, 1 SOR zlikwidowany);
- wzrost w 2023 r. o 2 lądowiska przyszpitalne;
- liczba dyspozytorni medycznych - bez zmian w odniesieniu do poprzedniego roku.

Kierunek	RATOWNICTWO
Lider	MZ
Źródła finansowania	budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, środki własne podmiotów w leczniczych
WSKAŹNIK PRODUKTU	
a) liczba nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych	
b) liczba lądowisk przyszpitalnych	
c) zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych	

³ Procedowany jest obecnie projekt ustawy o zmianie ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym oraz niektórych innych ustaw (UD 396), który zakłada docelowo nie 18, a 21 dyspozytorni medycznych w 2028 r.

	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	a) 243 b) 261 c) 23	a) 246 b) 263 c) 23

W 2023 r. łącznie w kraju funkcjonowało **246 szpitalnych oddziałów ratunkowych** posiadających umowy z Narodowym Funduszem Zdrowia. W Instrukcji Operacyjnej Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wpisane były łącznie 273 lądowiska, przy czym **263 to lądowiska przyszpitalne**. Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na koniec 2023 r. działały **23 dyspozytornie medyczne z 226 stanowiskami dyspozytorów medycznych**.

Z danych przekazanych przez urzędy wojewódzkie wynika również, że na potrzeby zespołów ratownictwa medycznego w 2023 r. zakupiono **236 ambulansów**. Ponadto na dzień 31 grudnia 2023 r. w Polsce funkcjonowało **17 centrów urazowych dla dorosłych**, w których leczeni są pacjenci urazowi, w tym także ofiary wypadków drogowych. W celu diagnostyki i wielospecjalistycznego leczenia skutków ciężkich, mnogich lub wielonarządowych obrażeń ciała u dzieci, na koniec 2023 r. funkcjonowało **11 centrów urazowych dla dzieci**. Zgodnie z informacją przekazaną przez Narodowy Fundusz Zdrowia w zakresie leczenia ofiar wypadków drogowych, na podstawie wskazanych kodów ICD-10 odnoszących się do urazów w wypadku komunikacyjnym, we wszystkich rodzajach świadczeń, w okresie od 1 stycznia do 30 września 2023 r. udzielono 39 270 świadczeń zdrowotnych 36 416 pacjentom. Jednocześnie należy zaznaczyć, że oprócz kierunków działań określonych w programie realizacyjnym, które wpisane zostały w zadania R.1 i R.2.1, Ministerstwo Zdrowia podejmowało szereg innych działań w zakresie ratownictwa i opieki powypadkowej.

Wsparcie finansowe: Przede wszystkim wskazać trzeba ogromne wsparcie finansowe infrastruktury ratownictwa medycznego. Z budżetu państwa w 2023 r. dofinansowano m.in.:

- zakupy inwestycyjne Krajowego Centrum Monitorowania Ratownictwa Medycznego

(KCMRM) związane z realizacją zadań w zakresie administrowania Systemem Wspomagania Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego (SWD PRM) oraz w zakresie jego rozbudowy i modyfikacji w wysokości 11 030 098,80 zł, obejmujące: przedłużenie wsparcia producenta oprogramowania na potrzeby SWD

PRM, zakupy na potrzeby realizacji zadań operatora usługi kluczowej, oprogramowanie na potrzeby zadań KCMRM, urządzenia i licencje na potrzeby Podsystemu Zintegrowanej Łączności SWD PRM, zakup sprzętu na potrzeby szkoleń centrum monitorowania ratownictwa medycznego KCMRM, rozbudowa infrastruktury SWD PRM na potrzeby trzeciego ośrodka krajowego, utworzenie środowiska KCMRM, wymiana sprzętu do obsługi SWD PRM (na potrzeby urzędów wojewódzkich);

- zakup sprzętu i aparatury medycznej dla baz operacyjnych HEMS, bazy Samolotowego Zespołu Transportowego oraz lotniczych zespołów ratownictwa medycznego w wysokości 6 933 482,40 zł, tj.: zasilacze rozruchowe do statków powietrznych – 10 szt.; ultrasonografy przenośne – 27 szt.; bronchoskop; licencja na system segregacji medycznej SSM z metodologią ESI i z kartą segregacji medycznej, do wykorzystania w oprogramowaniu TOPSOR dla 232 szpitalnych oddziałów ratunkowych;

- zakup ciągnika do transportu paliwa dla baz LPR oraz zakup części do modernizacji kabin medycznych dla floty śmigłowców EC 135 w kwocie 1 331 100,00 zł – dot. zakupu zestawów części do modernizacji kabiny medycznej EC135 pod nowy typ butli tlenowych. Do wojewodów trafiły również środki w wysokości 36,6 mln zł na dofinansowanie zakupu 61 nowych ambulansów dla dysponentów ZRM, którzy przekazali swoje karetki do Ukrainy, w związku z trwającym tam konfliktem zbrojnym. W ramach działań mających na celu wsparcie Polski w związku z konfliktem zbrojnym na Ukrainie i działaniami podejmowanymi na rzecz uchodźców z UA, Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) zadeklarowała przekazanie stronie polskiej sprzętu w postaci defibrylatorów, respiratorów oraz urządzeń do kompresji klatki piersiowej, z przeznaczeniem dla zespołów ratownictwa medycznego, które w sposób czynny są zaangażowane w udzielanie pomocy medycznej osobom przybyłym na terytorium RP w wyniku konfliktu zbrojnego na Ukrainie. W ramach tego działania przy współpracy z MZ dla zespołów ratownictwa medycznego przekazanych zostało 300 urządzeń do kompresji klatki piersiowej, 147 defibrylatorów oraz 385 respiratorów. Jest to sprzęt uznanych marek najwyższej jakości. Ponadto w 2023 r. przeprowadzone zostały dwa konkursy dedykowane szpitalom oraz dysponentom ZRM na dofinansowanie z Funduszu Medycznego w ramach Subfunduszu Modernizacji Podmiotów Leczących:

- zadań polegających na modernizacji, przebudowie lub doposażeniu SOR lub pracowni diagnostycznych współpracujących z SOR - w wyniku przeprowadzonej oceny wniosków wybrano 152 projekty na łączną kwotę wsparcia ok. 1,5 mld zł, realizacja inwestycji nastąpi w latach 2024 -2025;

- zakupu ambulansów dla zespołu ratownictwa medycznego wraz z dodatkowym wyposażeniem – w wyniku konkursu wsparcie finansowe otrzyma 72 dysponentów ZRM na wymianę łącznie 121 ambulansów. Łączna kwota dofinansowania wynosi 72,4 mln zł, natomiast realizacja inwestycji zaplanowana jest na 2024 r.

R.2.1 Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami

Zakres działania: Wymiana ambulansów PRM Osiągnięte rezultaty: Wzrost o 236 ambulansów. Cel na lata 2021-2030 – 1000 nowych ambulansów. W 2023 r. dysponenti zespołów ratownictwa medycznego zakupili 236 nowych ambulansów. Łącznie od 2021 r. w systemie PRM wymieniono 733 karetki.	Kierunek	RATOWNICTWO
	Lider	MZ
	Źródła finansowania	Budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, środki własne podmiotów leczniczych
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba nowych ambulansów PRM	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	497	733

R.2.2 Modernizacja i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami

Zakres działania: W roku 2023 jednostki PSP kontynuowały realizację projektu finansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap IV” oraz pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap V”, rozpoczęto również realizację projektu pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap VI”. Projekt zakłada usprawnienie działań PSP na obszarze Polski w zakresie prowadzenia działań ratowniczych podczas wypadków na drogach. Przedmiotem projektu są zakupy pojazdów z niezbędnym specjalistycznym wyposażeniem np. samochody ratowniczo-gaśnicze przystosowane do ratownictwa drogowego, samochody specjalne wyposażone w specjalistyczny sprzęt do ratownictwa drogowego, a także inne samochody wyposażone w sprzęt do organizacji i wsparcia działań na drogach dla jednostek ochrony przeciwpożarowej na terenie całego kraju, stanowiące zabezpieczenie drogowych szlaków komunikacyjnych. Realizacja projektów pozytywnie wpłynie na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki usprawnieniu możliwości ewakuacji osób poszkodowanych w wypadkach na drogach oraz likwidacji skutków powstałych zagrożeń dla życia i zdrowia oraz środowiska	Kierunek:	RATOWNICTWO
	Lider:	MSWiA
	Źródło finansowania:	budżet państwa/MSWiA
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	– liczba samochodów ratownictwa technicznego – liczba sprzętu ratownictwa technicznego (sprzęt hydrauliczny)	

naturalnego na terenie Polski. Przewiduje się, że nastąpi znaczny wzrost efektywności systemu ratownictwa na drogach realizowany przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej. Modernizacja sprzętu odbywa się również w ramach przyznanych dotacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji dla jednostek ochotniczych straży pożarnych. Wzrost potencjału następuje poprzez rozbudowę sieci krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego realizowaną zgodnie ze „Zbiornym planem sieci jednostek ochotniczych straży pożarnych przewidzianych do włączenia do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego w latach 2021-2024”, zatwierdzonym przez Komendanta Głównego PSP. Skuteczność prowadzonych działań uzyskuje się również poprzez szkolenia i kursy prowadzone dla funkcjonariuszy PSP jak również dla członków OSP. Do najczęściej poruszanych zagadnień w ramach doskonalenia zawodowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego można zaliczyć: - ratownictwo techniczne w transporcie drogowym, - ratownictwo chemiczne i ekologiczne, - zagrożenia i taktyka gaszenia pojazdów elektrycznych i hybrydowych, - transport towarów niebezpiecznych, - kierowanie ruchem drogowym, - doskonalenie techniki jazdy dla kierowców-operatorów samochodów z drabiną mechaniczną, - doskonalenie techniki jazdy dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych, - współdziałanie z SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, - kwalifikowana pierwsza pomoc. W roku 2023 przedstawiciele Komendy Głównej PSP uczestniczyli w następujących przedsięwzięciach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego: 1) szkolenie z zakresu działania służb ratowniczych w pojazdach nowej generacji, przygotowane i prowadzone przez ekspertów firmy Volvo, 2) prezentacja na temat akcji edukacyjnej "Ratopasy", przygotowana i prowadzona przez zespół Firetrap. Osiągnięte rezultaty: W roku 2023 jednostki PSP kontynuowały realizację trzech projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020: - projekt „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach - etap IV”, - projekt „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach - etap V”, - projekt „Wsparcie systemu ratowniczo-gaśniczego”. W ramach ww. projektów zakupiono i wprowadzono do użytkowania w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP m.in. następujące pojazdy: - 120 szt. średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, - 80 szt. ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, - 2 szt. samochodów gaśniczych - ciągników siodłowych z naczepą - cysterną do wody, - 2 szt. samochodów laboratoriów dla wiodących grup radiacja biologia, - 13 szt. samochodów wsparcia dekontaminacji podczas działań medycznych przy zagrożeniach czynnikiem CBRNE, - 1 lekki samochód rozpoznawczo ratowniczy, - 9 szt. transporterów kołowych przystosowanych do poruszania się w trudno dostępnym terenie, - 8 szt. zdalnie sterowanych pojazdów do gaszenia pożarów i likwidacji zagrożeń CBRNE.	– stan zestawów ratownictwa medycznego R1	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	– 1 372 – 50 828 – 10 776	– 1 844 – 60 468 – 11 581

W roku 2023 do krajowego systemu ratowniczo gaśniczego włączono 163 nowe jednostki ochotniczych straży pożarnych oraz 1 jednostkę wojskowej straży pożarnej. Stan jednostek OSP włączonych do ksrg na dzień 31.12.2022 r. wynosi 5 030. Rozbudowa sieci jednostek krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego oraz systematyczne doposażanie w sprzęt ratowniczy, wykorzystywany podczas działań na drogach, przyczynia się do skrócenia czasu dojazdu do zdarzenia, a co za tym idzie ma wpływ na szybsze udzielanie pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych.		
---	--	--

R.3 Działania edukacyjno – informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych

Zakres działania: Co roku, w trzecią niedzielę miesiąca obchodzony jest Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. W organizowanych z tej okazji Centralnych uroczystościach 19 listopada 2023 r. w Zabawie pod Tarnowem wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz zaproszeni goście. W sanktuarium odbyła się Msza Święta, w intencji ofiar wypadków i ich rodzin podczas, której odbył się też koncert. Natomiast pod pomnikiem ofiar wypadków drogowych zostały złożone kwiaty oraz zasadzone zostało symboliczne Drzewo Pamięci. Po uroczystościach pod pomnikiem odbyła się konferencja prasowa, w której brali udział organizatorzy, zaproszeni goście, przedstawiciele prasy i członkowie rodzin ofiar wypadków drogowych. Jednocześnie na terenie całego kraju, odbyły się akcje i wydarzenia poświęcone upamiętnieniu ofiar wypadków drogowych oraz działań profilaktycznych z apelem o bezpieczną jazdę na polskich drogach. Osiągnięte rezultaty: W roku 2023 śmierć w wyniku wypadków drogowych poniosło 1893 osoby. Obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych spełniają rolę zarówno terapeutyczną dla osób, które straciły bliskich na drodze jak i prewencyjną.	Kierunek	OPIEKA POWYPADKOWA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Działanie edukacyjno - informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych.	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	1	1

R.4 Doskonalenie umiejętności z zakresu pierwszej pomocy. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych

Opis planowanych działań :

Koordinacja szkoleń i warsztatów w zakresie pierwszej pomocy.

Harmonogram czasowy: 2021 – 2030.

Osiągnięte rezultaty:

Podniesienie świadomości, pogłębienie wiedzy oraz nabycie, utrwalenie umiejętności w zakresie udzielania pierwszej pomocy

Kierunek	RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA
Lider	KGŻW
Źródła finansowania	Środki budżetowe ŻW
WSKAŹNIK PRODUKTU	
- Ilość przeprowadzonych zajęć: 28, - ilość uczestników zajęć: 105;	
Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
1	1

R.5 Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych

Zakres działania: Na koniec 2023 działa około 2.000 wolontariuszy (Ratowników Drogowych PZM i Instruktorów Ratownictwa Drogowego). Większość z nich odbyła przeszkolenie w zakresie Kwalifikowanej Pierwszej Pomocy, zdobywając tytuł Ratownika. PZM dąży do pozyskania i szkolenia nowych kadr. Ratownicy Drogowi, szkoląc, uświadamiają potrzebę znajomości zasad udzielania pierwszej pomocy. Ratownicy Drogowi PZM zabezpieczają i uczestniczą służąc swoją wiedzą i umiejętnościami w różnego rodzaju imprezach masowych, jak np.: Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy, spotkania młodych, obchody światowych i europejskich wydarzeń o charakterze edukacji komunikacyjnej i związanej z ratowaniem ludzkiego życia i zdrowia. W ramach tych przedsięwzięć organizowali atrakcyjne pokazy ratownicze, organizowali punkty szkoleniowe i informacyjne.

Osiągnięte rezultaty: Kontynuacja rozwoju Ratownictwa Drogowego. Niesienie pomocy przedmedycznej poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych; ratując ich życie i ograniczając niekorzystne skutki dla zdrowia wynikające z tych zdarzeń. Przeszkolenie w zakresie pierwszej pomocy przedlekarskiego uczestników ruchu drogowego. Rozwój Ratownictwa Drogowego. Zwiększenie ilości wolontariuszy (Ratowników Drogowych i Instruktorów Ratownictwa Drogowego).

Kierunek	RATOWNICTWO
Lider	PZM
Źródła finansowania	Środki własne
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Ilość Ratowników Drogowych PZM	
Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
ok. 2.000 osób	ok. 2.000 osób

System Zarządzania BRD

S.1 Monitoring wybranych postaw, zachowań i opinii uczestników ruchu drogowego

Zakres działania: Zakres monitoringu obejmował : ▪ przeprowadzenie badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego; ▪ przedstawienie wyników w/w badań wraz z wnioskami; przeprowadzenie analizy porównawczej (zestawienia) wyników z wynikami badań postaw społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzonych w 2018 roku przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Osiągnięte rezultaty: Monitoring umożliwił poznanie postaw i opinii społeczeństwa względem najważniejszych/wybranych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rekomendowanych i oczekiwanych zmian. Dodatkowym umożliwił diagnozę zmian zachodzących w zakresie ewaluacji postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez porównanie wyników przeprowadzonych badań w 2022 roku z wynikami badań postaw społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzonych w 2018 roku przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zadanie podzielono na etapy: Etap I - w 2021 roku przeprowadzony został monitoring zachowań użytkowników pojazdów w zakresie nieustępowania pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach dróg. Badania przeprowadzono na 189 skrzyżowaniach na terenie 8 województw w Polsce. Analizie poddano 1.587.738 relacji między pojazdami. Etap II – w 2022 roku przeprowadzono badania zgodnie z zaplanowanym harmonogramem. W 2023 roku planowano przeprowadzenie dodatkowych badań postaw i opinii. Planowano realizację wniosków wynikających z podsumowania wyników monitoringu oraz sformułowanie wytycznych do kolejnego Programu Realizacyjnego na lata 2024. Ze względu na ograniczenia środków finansowych zadanie nie zostało zrealizowane.	Kierunek	SYSTEM
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Diagnoza i ewaluacja postaw społecznych względem bezpieczeństwa ruchu drogowego	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	1	0

S.2 Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2022, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej

Zakres działania: Przedmiotem zamówienia było wykonanie opracowania pt.: „Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2022, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej”. Celem opracowania jest dostarczenie informacji o kosztach wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2022. Powyższe opracowanie jest niezbędne do realizacji ustawowych zadań Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: KRBRD), określonych w art. 140c ustawy <i>Prawo o ruchu drogowym</i> z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn.	Kierunek	SYSTEM
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Działanie informacyjne w ramach obowiązku ustawowego SKRBRD (art. 140c, ust. 2 pkt 10 PORD).	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023

zm.) w zakresie inicjowania badań naukowych. Ponadto ustawą z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2012 r. poz. 472) nałożono na KRBRD obowiązek ustalania, co najmniej raz na trzy lata, średniego kosztu społeczno-ekonomicznego wypadku drogowego, w którym wystąpił zabity oraz średniego kosztu społeczno-ekonomicznego wypadku drogowego.	0	1
Osiągnięte rezultaty: Koszty wszystkich zdarzeń drogowych Polsce w 2022 r. wyniosły 52 mld zł, w tym: - wartość wypadków drogowych wyniosła 37,9 mld złotych, tj. 73% ogółu kosztów wszystkich zdarzeń (wzrost o 6% w stosunku do roku 2021); - wartość kolizji drogowych wyniosła 14,1 mld złotych, tj. 27% ogółu kosztów wszystkich zdarzeń (wzrost trzykrotny w stosunku do roku 2021 roku).		

S.3 Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD

Zakres działania: „EU Road Safety Exchange” oraz jego kontynuacja “EU Road Safety +” to projekty twinningowe, wspierające poprawę zdolności instytucjonalnych oraz wymianę wiedzy i najlepszych praktyk w kwestiach bezpieczeństwa drogowego między państwami członkowskimi UE. Projekt koncentruje się na 19 państwach członkowskich UE (w tym Polsce) zidentyfikowanych jako mających największy potencjał w zakresie osiągnięcia znaczącej poprawy bezpieczeństwa drogowego. Istotą projektu jest seria działań twinningowych, w ramach których wiodący unijni specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego wymieniają się ze swoimi odpowiednikami z wybranych państw członkowskich doświadczeniami w zakresie skutecznych strategii i polityk bezpieczeństwa drogowego. Działania obejmują warsztaty tematyczne, seminaria internetowe, wizyty studyjne, a także seminarium podsumowujące na temat najlepszych praktyk. Jako partnerzy do współpracy dla strony polskiej zostały wskazane Dania i Belgia.	Kierunek	SYSTEM
	LIDER	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet UE/ETSC
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Działanie informacyjne w ramach obowiązku ustawowego SKRBRD (art. 140c, ust. 2 pkt 10 PORD)	
Osiągnięte rezultaty: W Polsce w ostatnich latach odnotowuje się stałe zmniejszanie liczby ofiar śmiertelnych i liczby ciężko rannych w wypadkach drogowych. Dzięki realizowanemu projektowi można wspierać likwidację różnic i dysproporcji w zakresie bezpieczeństwa drogowego pomiędzy państwami członkowskimi UE. Służy on wsparciu tych krajów, które mają największy potencjał, aby dokonać znaczących ulepszeń. Głównymi odbiorcami docelowymi są decydenci i specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego pracujący w wybranych krajach. Projekt przyczynia się do poprawy koordynacji polityki bezpieczeństwa drogowego i wdrożenia skutecznych środków ich realizacji. Uczestnicy otrzymali wsparcie w obszarze uzasadniania i wprowadzania środków, które prowadzą do szybkich i wymiernych korzyści w zakresie bezpieczeństwa drogowego, jak również angażowania się w długoterminowe strukturalne działania naprawcze.	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	1	1
https://etsc.eu/eu-road-safety-exchange-expands/		

S.4 Funkcjonowanie Polskiego Obserwatorium BRD

Zakres działania: - rozpowszechnianie wiedzy na temat najlepszych praktyk (procedury zbierania danych, analizy, podejmowane działania, ocena uzyskanych efektów), - udostępnianie danych i informacji przedstawicielom władzy różnych szczebli oraz specjalistom i społeczeństwu, - zbieranie danych (nadzór i weryfikacja), - opracowywanie analiz i badań oraz ich publikacja na portalu, - ocena programów i wdrożonych działań m.in. ocena skuteczności automatycznego nadzoru nad ruchem na przykładzie odcinkowego pomiaru prędkości na odcinku trasy S8 w Warszawie, - współpraca z Wojewódzkimi Obserwatoriami BRD, WORD-ami i innymi instytucjami krajowymi, m.in. diagnoza stanu bezpieczeństwa w województwie mazowieckim, - współpraca z europejską bazą danych (CARE) i Komisją Europejską DG MOVE, - współpraca z międzynarodową Bazą Danych o Wypadkach Drogowych (IRTAD), WHO - nowa strona portalu POBR - nowa, nowoczesna architektura systemu informatycznego i przeniesie HD do środowiska zewnętrznego Osiągnięte rezultaty: - rozpowszechnianie wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego - przyczynienie się do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych w Polsce - efektywna edukacja w zakresie BRD	Kierunek	SYSTEM
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	ITS
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba wyświetleń i osób odwiedzających Portal POBRD	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	20 000 wyświetleń 5000 odwiedzających	87 000 wyświetleń 13 000 odwiedzających

S.5 Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego

Zakres działania: Realizacja zadań w zakresie wyposażenia policjantów ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt specjalistyczny. Osiągnięte rezultaty: W 2023 r. w ramach projektu : – „Bezpieczniej na drogach – nowoczesny sprzęt dla polskiej Policji– etap II” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 dla pionu ruchu drogowego zakupiono: 17 szt. pojazdów oznakowanych o podwyższonych parametrach Skoda Superb, 83 szt. pojazdów oznakowanych z segmentu C Skoda Scala oraz 100 szt. laserowych mierników prędkości z rejestracją obrazu LTI 20/20 TruCAM II; – „Bezpieczniej na drogach – motocykle dla służby ruchu drogowego” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 dla pionu ruchu drogowego zakupiono 876 kompletów strojów dla motocyklisty; – „Bezpieczniej na drogach – pojazdy Ekip Techniki Drogowej i Ekologii dla Policji” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020, zakupiono 53 pojazdy VW Crafter w policyjnej wersji Ekip Techniki Drogowej i Ekologii (pojazdy służące do kontroli stanu technicznego pojazdów na drogach).	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki krajowe (współfinansowanie), Budżet środków europejskich, Środki budżetowe Policji i rezerwy celowej

  	budżetu państwa.	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba zakupionego sprzętu służącego poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
		1129 szt.

S.6 Kontynuacja badań symulatorowych nad zdalnym modelem szkolenia kierowców obejmującym tematykę automatyzacji. Badania terenowe z wykorzystaniem różnych modeli szkoleń kierowców obejmujących tematykę automatyzacji.

Zakres działania: Kontynuacja badań symulatorowych rozpoczętych w 2021 r. miała na celu zwiększenie próbki badawczej, co w rezultacie przełożyło się na lepsze odzwierciedlenie wyników badań w populacji. W 2022 roku przeprowadzono badania terenowe nad skutecznością różnych form kształcenia kierowców. Odpowiednie dopasowanie rodzaju szkolenia pozwoli rozwinąć kompetencje kierowców w zakresie automatyzacji, zrozumieć zasadę działania poszczególnych systemów oraz ich ograniczenia. Opis projektu: Trustonomy (ang. <i>trust</i> - zaufanie + ang. <i>autonomy</i> - autonomia) łączyło podmioty z różnych dziedzin przemysłu motoryzacyjnego, badań i transportu. Konsorcjum składało się z 16 organizacji z 9 krajów Europy. Projekt Trustonomy był realizowany z funduszy Unii Europejskiej, w ramach programu badań naukowych i innowacji „Horyzont 2020”. Konsorcjum Trustonomy badało różne technologie i metody wykorzystane w różnych scenariuszach jazdy autonomicznej, analizowało wyniki i dokonywało ich porównania pod względem etyki, wydajności i akceptowalności społecznej. Projekt koncentrował się na człowieku i w każdym aspekcie badań uwzględniał konieczność personalizacji współpracy człowieka z pojazdem. Cel projektu: Projekt miał na celu opracowanie metod i wytycznych, których implementacja mogłaby wpłynąć na podniesienie poziomu bezpieczeństwa, zaufania i akceptacji pojazdów zautomatyzowanych poprzez pomoc w rozwiązywaniu wyzwań, poprzedzających wprowadzenie ich na rynek. Zidentyfikowano sześć szczególnych celów, które stanowiły sześć głównych obszarów badawczych Trustonomy tzw. filarów: 1) Driver State Monitoring Assessment Framework, 2) Human-Machine Interface Assessment Framework, 3) Automated Decision Support Framework, 4) Driver Training Framework, 5) Driver Intervention Performance Assessment Framework, 6) Trust and acceptance Framework. Okres realizacji projektu: 05.2019-07.2022 r. Osiągnięte rezultaty: Rezultatem jest stwierdzenie zbliżonej skuteczności półpraktycznego szkolenia zdalnego w stosunku do szkolenia praktycznego (zwłaszcza w kontekście scenariuszy nieprzewidywalnych, np. trudne warunki atmosferyczne). Odpowiednie dopasowanie rodzaju szkolenia	Kierunek	BADANIA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Fundusze UE
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	Zakończenie projektu	

pozwole rozwinąć kompetencje kierowców w zakresie automatyzacji, zrozumieć zasadę działania poszczególnych systemów oraz ich ograniczenia. Najskuteczniejszą formą okazało się szkolenie praktyczne obejmujące zarówno przejazd po torze testowym jak i przejazd po drogach publicznych.		
--	--	--

S.7 Realizacja badań interfejsów człowiek-maszyna w ramach projektu Trustonomy

Zakres działania: Badania interfejsów człowiek-maszyna zostały przeprowadzone w symulatorze samochodu (ITS, Univ. Gustave Eiffel) oraz na torze badawczym (Solaris) i miały na celu wskazanie możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez dopracowanie informacji o statusie pojazdu przekazywanych kierowcy podczas jazdy. Badania przeprowadzono w latach 2021-2022.

Cel projektu: Projekt miał na celu opracowanie metod i wytycznych, których implementacja mogłaby wpłynąć na podniesienie poziomu bezpieczeństwa, zaufania i akceptacji pojazdów zautomatyzowanych poprzez pomoc w rozwiązaniu wyzwań, poprzedzających wprowadzenie ich na rynek. Zidentyfikowano sześć szczególnych celów, które stanowiły sześć głównych obszarów badawczych Trustonomy tzw. filarów: 1) Driver State Monitoring Assessment Framework, 2) Human-Machine Interface Assessment Framework, 3) Automated Decision Support Framework, 4) Driver Training Framework, 5) Driver Intervention Performance Assessment Framework, 6) Trust and acceptance Framework.

Okres realizacji projektu: 05.2019-07.2022 r.

Osiągnięte rezultaty: W badaniach określono cechy piktogramów z najlepszą skutecznością informowania kierowcy o zagrożeniu oraz wpływ personalizacji komunikatu informującego o konieczności przejęcia kontroli na skuteczność tego przejęcia.

Kierunek	BADANIA
Lider	ITS
Źródła finansowania	Środki europejskie
Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
Zakończenie projektu	

S.8 Demonstracja działania modułu DIPA

Opis działania: W symulatorze jazdy zaimplementowano moduł obliczeniowy, którego celem jest bieżąca ocena gotowości kierowcy do podjęcia interwencji w pojeździe poruszającym się w trybie zautomatyzowanym. Moduł oceniał jakość przejęcia kontroli, a w przypadku wykrycia ryzyka niepowodzenia interwencji inicjował manewr minimalnego ryzyka.

Opis projektu: Trustonomy (ang. trust - zaufanie + ang. autonomy - autonomia) łączyło podmioty z różnych dziedzin przemysłu motoryzacyjnego, badań i transportu. Konsorcjum składało się z 16 organizacji z 9 krajów Europy. Projekt Trustonomy był realizowany z funduszy Unii Europejskiej, w ramach programu badań naukowych i innowacji „Horyzont 2020” Projekt charakteryzował się zintegrowanym i interdyscyplinarnym podejściem oraz zakładał zaangażowanie zarówno ekspertów jak i zwykłych obywateli. Konsorcjum Trustonomy badało różne

Kierunek	BADANIA
Lider	ITS
Źródła finansowania	Środki europejskie
Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
Zakończenie projektu	

technologie i metody wykorzystane w różnych scenariuszach jazdy autonomicznej, analizowało wyniki i dokonywało ich porównania pod względem etyki, wydajności i akceptowalności społecznej. Projekt koncentrował się na człowieku i w każdym aspekcie badań uwzględniał konieczność personalizacji współpracy człowieka z pojazdem. Cel projektu: Projekt miał na celu opracowanie metod i wytycznych, których implementacja mogłaby wpłynąć na podniesienie poziomu bezpieczeństwa, zaufania i akceptacji pojazdów zautomatyzowanych poprzez pomoc w rozwiązaniu wyzwań, poprzedzających wprowadzenie ich na rynek. Zidentyfikowano sześć szczególnych celów. Okres realizacji projektu: 05.2019-07. 2022 r. Osiągnięte rezultaty: Zaimplementowany moduł okazał się być skuteczny w wykrywaniu nieprawidłowej interwencji kierowcy. Zaproponowany algorytm pozwala na wykrycie sytuacji, w której kierowca pomimo ostrzeżeń nie przejmując kontroli nad pojazdem, co w rezultacie może doprowadzić do kolizji.		
--	--	--

S.9 Centrum wiedzy o dostępności do transportu i mobilności osób o szczególnych potrzebach		
Zakres działania: Projekt realizowany jest w ramach Osi priorytetowej III Szkolnictwo wyższe dla gospodarki i rozwoju Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020. Lider projektu: Wojskowa Akademia Techniczna (WAT). Partnerzy: Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego (UKSW) i Instytut Transportu Samochodowego (ITS). W ramach projektu powstało Centrum Wiedzy o Dostępności (CWD) w ramach obszaru „Transport i mobilność” oraz zrealizowano następujące zadania: • wsparcie organizacyjne w prowadzeniu działalności centrum wiedzy o dostępności, • prowadzenie punktów informacyjno-konsultacyjnych dla podmiotów zewnętrznych w zakresie dostępności i projektowania uniwersalnego, • wsparcie WAT i UKSW w prowadzeniu kształcenia oraz w realizacji działalności szkoleniowej w zakresie projektowania uniwersalnego, we współpracy z otoczeniem społeczno-gospodarczym, • upowszechnianie zasad projektowania uniwersalnego, • podnoszenie kompetencji kadry uczelni w zakresie zasad projektowania uniwersalnego. Okres realizacji projektu: 01.10.2021 – 31.12.2023 Osiągnięte rezultaty: prowadzenie punktu informacyjno-konsultacyjnego w ITS, opracowanie: Monitorowanie skuteczności wprowadzanych układów i urządzeń w pojazdach (Finał), opracowanie: Analiza przepisów w zakresie transportu i mobilności osób o szczególnych potrzebach (dotyczących m.in.: szkolenia na prawo jazdy, doskonalenia techniki jazdy, egzaminowania, zmian konstrukcyjnych w pojazdach, badań diagnostycznych pojazdów, certyfikacji urządzeń adaptacyjnych, kodów ograniczeń) wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych (Finał), opracowanie inicjatyw w ramach zadania 3: Asekuracja do nauki jazdy na wózku w balansie; Wytyczne do projektowania punktów ładowania dla samochodów elektrycznych; System rezerwacji miejsc parkingowych do kierowców z niepełnosprawnościami; ultra lekka kula ortopedyczna z rękkością i uchylną obejmą na przedramię (ultra light orthopedic crutch).	Kierunek	SYSTEM
	Lider	WAT
	Źródła finansowania	Środki europejskie, dotacja celowa wkład własny
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Zatrudnienie, liczba inicjatyw, grupa pośrednia objęta wsparciem	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	Zatrudnienie w wymiarze 1 etatu osoby z niepełnosprawnością-miejsce pracy ITS (1)	Zatrudnienie osoby z niepełnosprawnością w wymiarze 1 etatu (1). Liczba inicjatyw w zakresie projektowania uniwersalnego zrealizowanych przez ITS

		(4). Liczba osób z kadry akademickiej objętych szkoleniami (50). Liczba osób z grupy pośredniej objętych szkoleniami specjalistycznymi (106).
--	--	---

S.10 Projekt Baseline

Zakres działania: Kontynuowane od 2020 r. europejskie badania w celu wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety) Opis projektu: Komisja Europejska określiła zestaw podstawowych wskaźników efektywności (Key Performance Indicators – KPIs), obejmujący wszystkie elementy „bezpiecznego systemu” (Safe System). Ich stały monitoring ma pozwolić na podejmowanie sprofilowanych działań interwencyjnych mających odwrócić niekorzystne trendy. Określenie wartości wskaźników oraz monitorowanie ich zmian w czasie umożliwi przeprowadzenie oceny realizacji programów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dane potrzebne do wyznaczenia KPIs były zbierane przez partnerów projektu w latach 2020-2022. W projekcie BASELINE wskazano 8 podstawowych wskaźników brd, z czego Polska wyznaczyła wartości pięciu z nich. Cel projektu: Celem projektu było opracowanie metodologii badań w celu wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przeprowadzenie pomiarów w krajach partnerskich. Projekt miał za zadanie wspierać rządy krajów członkowskich UE w zbieraniu i raportowaniu tych wskaźników. Okres realizacji projektu: Lata 2020-2023 Osiągnięte rezultaty: Opracowanie ostatecznych wersji metodologii badań dla wyznaczenia 8 podstawowych wskaźników brd (w Polsce 5), po weryfikacji w trakcie prowadzenia pomiarów. Wyznaczenie wskaźników brd w 2022 r. w Polsce dla: - KPI 1: Prędkości - KPI 2: Pasów bezpieczeństwa i urządzeń do przewożenia dzieci - KPI 3: Kasków: % osób stosujących kaski - KPI 4: Alkoholu - KPI 5: Rozproszenia uwagi Przygotowanie raportów końcowych z realizacji pomiarów w celu wyznaczenia wskaźników wraz z podaniem wartości wskaźników KPI dla poszczególnych krajów. Wszystkie raporty są dostępne na stronie projektu: https://www.baseline.vias.be/	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Grant DG MOVE KE, budżet państwa w ramach programu "Projekty Międzynarodowe Współfinansowane", wkład własny
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
		Zakończenie projektu

S.11 Projekt Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ERSC European Road Safety Charter)

Zakres działania: Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego obejmuje swoim zasięgiem interesariuszy bezpieczeństwa ruchu drogowego działających na terenie całej Unii Europejskiej. Opis projektu: Karta została zainicjowana w 2004 r. przez Dyрекję Generalną ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE) w ramach programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w 2021 r. Komisja Europejska oficjalnie wznowiła Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, największą platformę społeczeństwa obywatelskiego, której celem jest wsparcie realizacji Wizji Zero polegającej na zmniejszeniu liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do prawie zera do 2050 r. W ramach Karty utworzono sieć krajowych Punktów Kontaktowych i centrum informacyjne ERSC, które zapewniły dostęp do ekspertów brd i ds. komunikacji. Sygnatariusze Karty łączą siły i wysiłki, aby budować społeczność bezpieczeństwa drogowego w ramach wspólnego celu – „Twoje zaangażowanie może uratować życie na naszych drogach”. Aby zwiększyć świadomość o zagrożeniach w ruchu i swoją obecność na szczeblu lokalnym i krajowym, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu DG MOVE intensywnie współpracowała z siecią krajowych Punktów Kontaktowych w 27 państwach członkowskich UE, w których ok. 3500 podmiotów publicznych i prywatnych podpisało Kartę i podjęło działania i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego skierowane do swoich członków, pracowników i pozostałej części społeczeństwa obywatelskiego. Te różnorodne podmioty stworzyły społeczność, której członkowie mogli dzielić się swoją wiedzą i podejmowanymi działaniami, inspirując się i ucząc od siebie nawzajem. Zróżnicowana społeczność sygnatariuszy Karty składa się z przedsiębiorstw, stowarzyszeń, władz lokalnych, instytucji badawczych, uniwersytetów i szkół. Cel projektu: Celem projektu było, poprzez działania sygnatariuszy Karty, wzmocnienie kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Europie, pogłębienie powszechnej wiedzy na temat przyczyn wypadków drogowych oraz pomoc w tworzeniu środków i rozwiązań prewencyjnych. W szczególności działania prowadzone w ramach Karty miały na celu: - zachęcanie i wspieranie europejskich stowarzyszeń, szkół, uniwersytetów, przedsiębiorstw i firm oraz władz lokalnych do podjęcia działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie; - uznanie wkładu społeczeństwa obywatelskiego w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego; - ułatwienie członkom społeczeństwa obywatelskiego zdobywanie i dzielenie się wiedzą na temat zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE; - ułatwienie dialogu w celu transferu doświadczeń i dobrych praktyk w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na wszystkich szczeblach w UE. Okres realizacji projektu: Lata 2021-2023	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Grant Komisji Europejskiej
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	-	Zakończenie projektu

Osiągnięte rezultaty: W ramach projektu Karty, utworzono Krajowy Punkt Kontaktowy Karty w ITS. Rozbudowano krajową sieć interesariuszy brd, którzy dzielą się swoimi doświadczeniami i wiedzą z innymi podmiotami. Dnia 29 września 2023 r. zorganizowano krajową konferencję Polskich Sygnatariuszy Karty BRD, w której uczestniczyło ok. 50 członków ERSC. W corocznym europejskim konkursie „Dokonałość w Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego 2023” w kategorii miejskiej główną nagrodę zdobyło miasto Gdańsk, a w tej samej kategorii był również nominowany inny podmiot z Polski – Małopolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Krajowy Punkt Kontaktowy przygotowywał polskie wersje newslettera rozsyłanego do interesariuszy brd w kraju.		
---	--	--

S.12 ESRA 3 (E-Survey on Road Users Attitudes)		
Zakres działania: Światowe badanie opinii społecznej na temat głównych problemów w ruchu drogowym ESRA3 (E-Survey on Road Users Attitudes) jest kontynuowane w ITS od 2015 r. (wcześniej prowadzone w ramach projektu SARTRE). Opis projektu: Projekt polega na przeprowadzeniu badania opinii społecznej w 39 krajach na 5 kontynentach oraz przygotowaniu raportów krajowych i tematycznych. Respondenci (5 grup uczestników ruchu drogowego: kierowcy, motocykliści/motorowerzyści, rowerzyści, piesi, użytkownicy UTO) odpowiadali na pytania zawarte w kwestionariuszu ankiety internetowej dotyczące 10 zakresów tematycznych: środek transportu, poczucie bezpieczeństwa, jazda pod wpływem alkoholu/lekarstw, prędkość, stosowanie pasów bezpieczeństwa, stosowanie kasków przez rowerzystów/motocyklistów/rowerzystów, rozproszenie uwagi w ruchu drogowym (stosowanie telefonów komórkowych, zmęczenie), bezpieczeństwo infrastruktury, egzekwowanie przepisów nad ruchem drogowym, wsparcie działań prewencyjnych. Celem projektu: Zebranie porównywalnych i wiarygodnych informacji o opiniach, zachowaniach i postawach użytkowników dróg na temat zagrożeń występujących w ruchu drogowym i działań prewencyjnych podejmowanych w tym obszarze. Okres realizacji projektu: Lata: 2022-2024 Osiągnięte rezultaty: Opracowanie wspólnego kwestionariusza (zawierającego 41 pytań, w tym 243 zmienne) obowiązującego we wszystkich 39 uczestniczących w projekcie krajach. Przygotowanie kwestionariusza ESRA3 w polskiej wersji językowej i przeprowadzenie badania opinii społecznej. Podsumowanie wyników w postaci opracowania raportu krajowego „Poland ESRA3 Country Fact Sheet”.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	ITS
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023

S.13 Analiza rozwiązań drogowych istotnych dla pojazdów zautomatyzowanych wyposażonych w różne systemy percepcji, w ramach projektu „Baza danych testowych dla pojazdów autonomicznych” realizowanego w ramach projektu Darts w konsorcjum Instytut Transportu Samochodowego, Politechnika Warszawska		
Zakres działania: W 2023 roku przeprowadzono analizę rozwiązań	Kierunek	EDUKACJA/B ADANIA

infrastrukturalnych charakterystycznych dla Polski, których zastosowanie ma wpływ na wnioskowanie systemów automatyzujących proces prowadzenia pojazdu. Dokonano tego w oparciu o przepisy w zakresie istotnych aktów prawnych. Pod uwagę wzięto także typowe dla Polski rozwiązania konstrukcyjne infrastruktury drogowej oraz oznakowania pionowego i poziomego. Przeprowadzono kategoryzację typowości i częstości stosowanych rozwiązań, a jej wyniki odniesiono do możliwości systemów percepcji implementowanych w pojazdach zautomatyzowanych. W ramach zadania wykonano także analizę dostępnych baz danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście wytypowania fragmentów infrastruktury o dużej wypadkowości, które mogą być problematyczne dla systemów percepcji. Ten etap projektu umożliwia wyselekcjonowanie fragmentów dróg i dobór sytuacji drogowych o największym potencjale badawczym z punktu widzenia tworzenia bazy do testowania algorytmów planowania ruchu, tj. sytuacji potencjalnie problematycznych do przeprowadzenia wnioskowania na podstawie danych z systemów percepcji. Opis projektu: DARTS (ang.) DARTS „Database of Autonomous vehicles Road Testing Scenarios (pol. Baza danych testowych dla pojazdów autonomicznych)” projekt realizowany przez Instytut Transportu Samochodowego i Wydział Elektroniki i Technik Informacyjnych Politechniki Warszawskiej. Produktami projektu będą: • baza scenariuszy (dane surowe, dane z adnotacjami), • serwis internetowy umożliwiający pobranie i filtrowanie scenariuszy, • działający prototyp algorytmu, umożliwiający filtrację i fuzję danych pozyskanych z sensorów, • autorskie oprogramowanie umożliwiające automatyczne generowanie adnotacji danych oraz śledzenie obiektów, • serwis internetowy umożliwiający walidację algorytmów detekcji obiektów Zakładane rezultaty projektu zwymiarowano wskaźnikami. Zaplanowano wykonanie 3 diagnoz: • typowości i częstości rozwiązań infrastrukturalnych • miejsc obciążonych szczególnie wysokim ryzykiem wypadkowości • identyfikacji scenariuszy drogowych krytycznych dla systemów percepcji dla AV. Cel projektu: Celem projektu jest opracowanie autorskiej bazy scenariuszy testowych dla pojazdów autonomicznych (AV), uwzględniających warunki drogowe charakterystyczne dla Polski. Baza będzie stanowić podstawę do projektowania, tworzenia, testowania i ewaluacji systemów percepcji pojazdów L3-L5 wg SAE J3016. Innowacyjność projektu wynika z charakteru danych referencyjnych odznaczających się dużą różnorodnością i wysokim poziomem detali. Realizacja projektu dostarczy narzędzie niezbędne do wdrażania AV, a rezultaty pozwolą nadać kształt polityce rozwojowej kraju w tym zakresie. Projekt DARTS wpisuje się w liczne strategie rozwojowe, np. krajowe	Lider	ITS
	Źródła finansowania	NCBR w ramach programu GOSPOSTRA TEG
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023

inteligentne specjalizacje (KIS10) i stanowi odpowiedź na zapotrzebowanie społeczno-gospodarcze, umożliwiając polskiej gospodarce wpisać się w nowe trendy technologiczne i uniknąć pułapek rozwojowych. Okres realizacji zadania projektu: 1.12.2022 – 31.05.2023 Osiągnięte rezultaty: Rezultatem jest opracowanie dwóch analiz. Pierwsza z nich skoncentrowana była na rozwiązaniach infrastrukturalnych, których zastosowanie ma wpływ na wnioskowanie systemów automatyzujących proces prowadzenia pojazdu. Druga analiza umożliwiła identyfikację miejsc szczególnie niebezpiecznych, tzn. takich, w których najczęściej dochodzi do zdarzeń drogowych.		
--	--	--

S.14 Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: 1. Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego. 2. Dostosowanie przepisów do postępu technicznego oraz oczekiwań społecznych. 3. Przygotowanie projektów aktów wykonawczych z obszaru przepisów o ruchu drogowym, pozostających we właściwości MSWiA. Osiągnięte rezultaty: 1. Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, w zakresie skrócenia terminu, po upływie którego usuwane są punkty z ewidencji oraz przywrócenia szkolenia redukującego liczbę przypisanych punktów. W tym samym projekcie procedowano przepisy dotyczące zniesienia opłat ewidencyjnych m.in. za zwrot prawa jazdy (Dz. U. z 2023 r. poz. 1123). 2. Przygotowanie i procedowanie projektu nowego rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego w związku ze zmianą upoważnienia ustawowego w zakresie przywrócenia szkolenia redukującego liczbę punktów przypisanych w ewidencji (Dz. U. z 2023 r. poz. 1897). 3. Udział w pracach nad projektem ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw w zakresie zmiany art. 16 i 24 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, dotyczących kierujących pojazdami kat. N₂ i N₃ w zakresie ograniczenia możliwości poruszania się lewym skrajnym pasem ruchu drogi ekspresowej i autostrady, a także wyprzedzania na tych drogach. 4. Udział w pracach nad projektem ustawy o aplikacji mObywatel w szczególności, w zakresie wprowadzenia „Tymczasowego elektronicznego prawa jazdy” (Dz. U. z 2023 r. poz. 1234). 5. Prace na projektem nowego zarządzenia Komendanta Głównego Policji w sprawie pełnienia służby na drogach. Prace trwają.	Kierunek	LEGISLACJA/ SYSTEM
	Lider	KGP
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023

6. Procedowanie i wdrożenie zarządzenia nr 37 Komendanta Głównego Policji z dnia 4 sierpnia 2023 r. w sprawie metod i form wykonywania przez policjantów zadań związanych z realizacją eskort policyjnych (Dz. Urz. KGP poz. 67).		
---	--	--

S.15 Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych

Zakres działania: - Ogólne i tematyczne analizy stanu bezpieczeństwa prowadzone okresowo i doraźnie, w tym na potrzeby realizacji przez Policję programów na rzecz bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i motocyklistów. - Prace nad dostosowaniem ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego do nowych przepisów. Osiągnięte rezultaty: - Przygotowano szereg opracowań dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in.: - Analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ujęciu miesięcznym, - Publikację „Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku”, - Analizy czasów reakcji na autostradach i drogach ekspresowych, - Sprawozdania z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2021-2023”, - Sprawozdania z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów na lata 2021-2023”, - Sprawozdania z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa motocyklistów na lata 2021-2023”. - Dostosowano ewidencję kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego do nowych przepisów.	Kierunek	BADANIA
	Lider	KGP
	Stan na 31.12. 2022	Stan na 31.12.2023

S.16 Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: - Działania wynikające z członkostwa w Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego ROADPOL; - Współpraca w ramach Unii Europejskiej oraz z krajami będącymi stroną układów i porozumień z UE. Osiągnięte rezultaty: - Przyjęcie delegacji austriackich funkcjonariuszy Policji w ramach wizyty studyjnej w Komendzie Głównej Policji w dniu 31 stycznia 2023 roku; - Udział w obradach Grupy Roboczej oraz Rady ROADPOL w dniach 4-9 marca 2023 r. w Dubaju (Zjednoczone Emiraty Arabskie); - Udział przedstawiciela BRD KGP w spotkaniu Komitetu Współpracy dla Programu Sprawy wewnętrzne w ramach Funduszy Norweskich 2014-2021. W dniu 20 kwietnia 2023 roku zrealizowanym z udziałem przedstawicieli ambasady Norwegii oraz „Funduszu Współpracy Dwustronnej Mechanizmu Finansowego EOG na lata	Kierunek	SYSTEM
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji Budżet ROADPOL Budżet NMF i FWD EOG
	Stan na 31.12. 2022	Stan na 31.12.2023

2014-2021 i Norweskiego Mechanizmu Finansowego na lata 2014-2021”; • Realizacja wizyty studyjnej w Norwegii w dniach 24-28 kwietnia 2023 roku w ramach Projektu: „POL – NOR II Współpraca w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego – wymiana doświadczeń i dobrych praktyk”, finansowanego w ramach Funduszu Współpracy Dwustronnej Mechanizmu Finansowego EOG na lata 2014-2021 i Norweskiego Mechanizmu Finansowego na lata 2014-2021; • Udział w paneuropejskich działaniach pn. „PRĘDKOŚĆ” dnia 11 sierpnia 2023 roku oraz 20 września 2023 roku prowadzonych pod patronatem ROADPOL - działania policjantów ruchu drogowego na rzecz brd; • Udział w „VI międzynarodowym szkoleniu w zakresie bezpiecznej jazdy dla policyjnych motocyklistów” realizowanym w Salzburgu w dniach 5-6 września 2023 roku. W VI edycji Międzynarodowego Szkolenia wzięło udział 130 funkcjonariuszy z europejskich służb mundurowych; • Udział przedstawiciela BRD KGP w dniach 13-14 września 2023 roku w międzynarodowym spotkaniu przygotowawczym do działań JAD Mobile 6 - realizowanych przez FRONTEX; • Udział w paneuropejskich działaniach pn. ROADPOL Safety Days 16-22 września 2023 roku krajowe działania policjantów ruchu drogowego na rzecz brd; • Honorowy udział przedstawiciela BRD KGP w Europejskim Konkursie Edukacji Drogowej (FIA European Traffic Education Contest) zrealizowanego w Czarnogórze w dniach 22-26 września 2023 roku; • Udział w obradach Grupy Roboczej oraz Rady ROADPOL w dniach 25-29 września 2023 roku w Sofii (Bułgaria); • Udział przedstawiciela BRD KGP w inauguracji Projektu EU Road Safety Exchange II w Brukseli w dniach 17-19 września 2023 roku; • Udział polskich funkcjonariuszy ruchu drogowego w międzynarodowym konkursie policjanta ruchu drogowego w dniach 19-20 października 2023 roku w Pezinok (Słowacja) – w kategorii indywidualnej polska Policja zajęła pierwsze miejsce oraz drugie w kategorii drużynowej; • Udział przedstawicieli BRD KGP w Pierwszym Spotkaniu Regionalnej Sieci Europejskich Policji Ruchu Drogowego w Stambule (Turcja) w dniach 8-10 listopada 2023 roku. Przedmiotowe wydarzenie zgromadziło przedstawicieli 35 państw oraz 14 organizacji międzynarodowych; • Udział przedstawiciela BRD KGP w kwartalnym spotkaniu Grupy Roboczej ROADPOL w dniu 15 listopada 2023 roku (online); • Przyjęcie delegacji litewskiej Policji ruchu drogowego w ramach wizyty studyjnej zrealizowanej w dniach 14-15 grudnia 2023 roku dot. bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce.		
--	--	--

S.17 XV konferencja profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP.

Zakres działania: W dniach 25-28.09.2023 r. w m. Olsztyn odbyło się szkolenie połączone z XV Konferencją profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP, organizowane pod patronatem Szefa	Kierunek	EDUKACJA
--	----------	----------

Inspektoratu Wsparcia SZ. Konferencję, której tematem przewodnim były „Zasady planowania, przygotowania, zabezpieczenia i realizacji wojskowych transportów drogowych w kontekście bezpieczeństwa w ruchu drogowym wojskowych pojazdów mechanicznych” otworzył Szef Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk płk Piotr SZEFLER. Następnie Główny Specjalista płk Ryszard OCIESA omówił sprawy organizacyjne i wygłosił pierwszy referat. Celem Konferencji było doskonalenie wiedzy osób funkcyjnych odpowiedzialnych za realizację transportów drogowych, wymiana doświadczeń w tym zakresie oraz uzmysłowienie wszystkim osobom biorącym udział w procesie przewozów drogowych o wadze tej problematyki w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego pojazdów. W Konferencji uczestniczyło 75 osób, reprezentujących komórki i jednostki organizacyjne Sił Zbrojnych RP oraz środowiska naukowe, wojskowe i cywilne. Wygłoszono 12 referatów, które zostały zamieszczone na stronie SharePoint STiRW-CKRW w zakładce WCRPSZiUK i będą stanowiły materiał pomocniczy w działalności profilaktycznej przeciwdziałania wypadkom w ruchu drogowym pojazdów SZ RP. Wśród prelegentów byli przedstawiciele niemilitarnych ogniw obronnych oraz reprezentanci Resortu Obrony Narodowej. Program szkolenia obejmował również praktyczne szkolenie z zakresu postępowania w przypadku zdarzenia drogowego (kolizji drogowej, wypadku drogowego, awarii pojazdu), w którym uczestniczyła kolumna pojazdów (pojedynczy pojazd) oraz zabezpieczenia miejsca zdarzenia. W opinii uczestników Konferencji, zarówno referaty, jak i wnioski wygenerowane podczas dyskusji będą wykorzystane w działalności profilaktycznej mającej na celu dążenie do zmniejszenia ilości powstawania wypadków i kolizji drogowych z udziałem kierowców pojazdów Sił Zbrojnych RP.	Lider	STiRW-CKRW
	Źródła finansowania	Budżet MON oraz PZU
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	Zaplanowano	Zrealizowano

S.18 Aktualizacja folderu informacyjnego pt. „Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym”, w dwóch wersjach językowych: polskim i angielskim.

Zakres działania: Sekretariat KRBRD w ramach działań edukacyjnych skierowanych do wszystkich uczestników ruchu drogowego zarówno w Polsce, jak i za granicą, którzy korzystają z polskich dróg opracował folder informacyjny dotyczący tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego pt. „Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym”. W folderze znalazły się podstawowe informacje dotyczące zasad ruchu drogowego, w tym między innymi: 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. W zaktualizowanej wersji folderu w języku polskim zostały uwzględnione zmiany prawne, które zostały wprowadzone od początku 2023 r. roku, dotyczące: - ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, w której został znowelizowany art. 98 ustawy	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Aktualizacja graficznej, komputerowego składu i łamania, korekta językowa oraz przygotowanie do druku	kreacji wykonanie i folderu

z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w zakresie informacji o otrzymanej liczbie punktów zgromadzone w centralnej ewidencji kierowców będą z niej usuwane z upływem 1 roku, a nie jak dotychczas – z upływem dwóch lat. Ponadto w art. 8 ustawy zmieniono ustawę z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. W wyniku tej zmiany, osoba wpisana do ewidencji kierujących, nie częściej niż raz na 6 miesięcy, będzie mogła na własny koszt uczestniczyć w szkoleniu prowadzonym z wyłączeniem możliwości odbycia szkolenia z wykorzystaniem środków porozumiewania się na odległość, którego odbycie spowoduje zmniejszenie liczby punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego; - ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw, gdzie zgodnie z tymi zmianami kierujący pojazdem kategorii N2 lub N3 lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu na jezdni w jednym kierunku, będzie obowiązany korzystać wyłącznie z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla danego kierunku, znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni. Ponadto kierującemu pojazdem kategorii N2 lub N3 zabrania się wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu, chyba że pojazd ten porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów kategorii N2 lub N3 obowiązującej na danej drodze. Zakazu tego nie będzie się stosować do wyprzedzania pojazdów wykonujących na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne wysyłających żółte sygnały błyskowe. Osiągnięte rezultaty: W związku ze zmianami prawnymi w połowie 2023 r., zaistniała konieczność aktualizacji folderu i wydanie go poza językiem polskim, również w języku angielskim. Folder stanowi ważny element edukacji wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym dla wielu przybywających do Polski. Celem opracowania tego folderu było podniesienie świadomości o aktualnie obowiązujących przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, a skierowany był do wszystkich uczestników ruchu drogowego, również do cudzoziemców poruszających się po polskich drogach. Folder można pobrać w wersji elektronicznej poprzez link: https://www.krbrd.gov.pl/2738-2/	informacyjnego dotyczącego tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego pt. „Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym”.	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	1	1

S.19 Aktualizacja i dostosowanie treści ujętych na platformie „Droga z klasą” do bieżących zmian merytoryczno-prawnych, przeniesienie platformy na serwer zewnętrzny oraz jej utrzymanie		
Zakres działania: Przedmiotem zamówienia była usługa polegająca na dostosowaniu treści na platformie „Droga z klasą” https://drogazklasa.pl/ do bieżących zmian merytoryczno-prawnych, przeniesienie platformy na serwer zewnętrzny oraz jej utrzymanie. Głównym celem przygotowania platformy było wyposażenie nauczycieli w niezbędną wiedzę i narzędzia do prowadzenia lekcji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na każdym etapie nauki dzieci i młodzieży (nauczanie przedszkolne, szkoła podstawowa i ponadpodstawowe) oraz podniesienie kwalifikacji, uzupełnienie stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych na temat prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotychczas platforma znajdowała się na serwerze zewnętrznym Wykonawcy który ją przygotował. (Umowa nr SKR-POLIŚ-U-70/2020 zawarta w dniu 6 sierpnia 2020 roku). W ramach umowy Wykonawca odpowiadał do roku 2023 m.in. za administrowanie platformą,	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Dostosowanie treści ujętych na platformie do bieżących zmian merytoryczno-prawnych	

zapewnienie niezbędnych zasobów w postaci infrastruktury teleinformatycznej, sprzętu, oprogramowania, licencji oraz pracowników dla uzyskania poprawnej, wydajnej i nieprzerwanej pracy platformy, zapewnienie wsparcia technicznego oraz hosting i domenę. W związku z zbliżającym się końcem roku 2023 koniecznym stało się wyłonienie nowego Wykonawcy, który przeniósł platformę na nowy serwer oraz zapewnił jej utrzymanie. Dodatkowo w związku ze zmianami merytoryczno-prawnymi, które zastąpiły w ostatnim czasie koniecznym stało się również zaktualizowanie treści ujętych na platformie.	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	0	1
Osiągnięte rezultaty: Przygotowana i zrealizowana została aktualizacja i dostosowanie treści ujętych na platformie „Droga z klasą” do bieżących zmian merytoryczno-prawnych. Została przeniesiona na serwer zewnętrzny oraz zapewnione zostało jej utrzymanie. Platforma wyposaża nauczycieli w niezbędną wiedzę i narzędzia do prowadzenia lekcji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na każdym etapie nauki dzieci i młodzieży (nauczanie przedszkolne, szkoła podstawowa i ponadpodstawowe) oraz zapewnia podniesienie kwalifikacji, uzupełnienie stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych na temat prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.		

Inne działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane w 2023 roku

Nr zad.	Zadanie	Lider
1	Działania pilotażowe w zakresie wdrożenia inteligentnych systemów zwiększania bezpieczeństwa przejazdów kat. D.	UTK
2	Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.	UTK
3	Promocja wiedzy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych	UTK
4	Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym	UTK
5	Koordinacja działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112	UTK
6	Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe	PKP PLK
7	Podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych	PKP PLK

8	Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych	PKP PLK
9	Współpraca z organami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo – drogowych	PKP PLK
10	Działania w obszarze ruchu drogowego na terenach zarządzanych przez PGL Lasy Państwowe	PGL LP
11	Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Straż Graniczną	SG
12	Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Krajową Administrację Skarbową/Służbę Celno-Skarbową	KAS/SCS
13	Prowadzenie strony internetowej bezchemi.inadrodze.pl	KCPU
14	Edukacja instruktorów prowadzących kursy w szkołach nauki jazdy oraz kandydatów na kierowców w zakresie wpływu alkoholu na zdolność prowadzenia pojazdów	KCPU
15	Ogólnopolska kampania edukacyjna prowadzona w mediach wirtualnych w tym społecznościowych na temat wpływu alkoholu na zdrowie	KCPU

1. Działania pilotażowe w zakresie wdrożenia inteligentnych systemów zwiększania bezpieczeństwa przejazdów kat. D

Zakres działania:

Z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, trwają prace związane z wprowadzeniem innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych służących m.in. korekcie zachowania kierujących pojazdami drogowymi, zwróceniu uwagi kierowcy pojazdu drogowego o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, wykrywaniu przypadków złamania przepisów drogowych przez kierowców oraz informowaniu odpowiednich służb o stwierdzonych naruszeniach. Celem prac jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D.

Kierunek

SYSTEM/INŻYNIERIA/
NADZÓR

Lider

UTK

Źródła finansowania

Budżet UTK, Budżet zarządcy infrastruktury

Osiągnięte rezultaty:

Według danych na 31 grudnia 2022 r. na czynnych liniach krajowej sieci kolejowej funkcjonowało 12 098 przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych wszystkich kategorii. 5 225 z nich stanowiły przejazdy należące do kategorii D - wyposażone wyłącznie w tzw. bierne systemy zabezpieczeń - krzyże św. Andrzeja

i ewentualnie znak „Stop”. Na przejazdach tej kategorii brak jest urządzeń ostrzegawczych, takich jak sygnalizacja świetlna, rogatki lub półrogatki. Z tego względu ograniczenie wypadkowości na przejazdach

kolejowo-drogowych w dużej mierze zależy od znalezienia rozwiązań zmniejszających liczbę zdarzeń na przejazdach kategorii D.

Jak wynika z analiz wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, główną ich przyczyną niezmiennie od lat jest niewłaściwe zachowanie kierujących pojazdami, którzy nie zachowują ostrożności podczas przekraczania przejazdów. Z tego względu od 2020 r. prowadzone są prace nad wprowadzeniem urządzeń, których zadaniem jest wykrycie ryzykownych zachowań kierujących pojazdami drogowymi oraz uruchomienie funkcjonalności skutkujących ich korektą. Na rynku prywatnym w 2023 roku istniały gotowe systemy: SPW-1M, ProTV, SafeCross.

W temacie dalszych działań związanych z wprowadzeniem innowacyjnych zabezpieczeń przejazdów kolejowo-drogowych w styczniu 2023 r. odbyło się spotkanie Zespołu zadaniowego do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na którym omówione zostały główne wyzwania i założenia dotyczące dalszej realizacji tego zadania. Wśród zmian obligatoryjnych do wprowadzenia wskazano prace legislacyjne, nadające uprawnienia Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego do rejestrowania za pomocą urządzeń rejestrujących wykroczenia na przejazdach oraz wprowadzenie odpowiednich rozwiązań prawnych określających wzajemne relacje pomiędzy GITD, zarządcą drogi oraz zarządcą infrastruktury kolejowej na polu instalacji, obsługi i utrzymania urządzeń systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych. Wprowadzenie powyżej wskazanych modyfikacji jest warunkiem niezbędnym do kontynuacji zadania.

2. Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Zakres działania:

Głównym celem prowadzonych działań nadzorczych jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jak również systematyczne podnoszenie jakości utrzymania infrastruktury kolejowej. Mając na uwadze, że do największej liczby wypadków dochodzi na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D i jest to najliczniejsza grupa przejazdów, skrzyżowania te podlegają szczególnemu nadzorowi. Wskazać należy, że w trakcie czynności kontrolnych weryfikacji podlega nie tylko stan techniczny infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale również poprawność oznakowania przejazdu oraz stan drogi dojazdowej.

Kierunek

NADZÓR

Lider

UTK

Źródła finansowania

Budżet UTK

Osiągnięte rezultaty:

Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia pozostają od lat krytycznym miejscem z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kolejowego. To w tym obszarze występuje ścisła interakcja między dwoma rodzajami transportu – kolejowego i drogowego, których specyfika tworzy warunki do występowania zwiększonej liczby wypadków. Przejazdy kolejowo-drogowe stanowią również ten element systemu, w którym podmioty sektora kolejowego mają ograniczony wpływ na minimalizację ryzyka. Ryzyko generowane jest bowiem w przeważającej mierze przez osoby funkcjonujące poza systemem kolejowym. Należy zauważyć, że wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w zdecydowanej większości występują wskutek niewłaściwego zachowania użytkowników dróg i pieszych. W niewielkim zakresie przyczyniają się do nich awarie urządzeń oraz błędy w postępowaniu personelu kolejowego. Niestety konsekwencjami zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych są ofiary śmiertelne i ciężko ranni, znaczne szkody materialne oraz ograniczenia lub przerwy w ruchu kolejowym.

Podmioty sektora kolejowego mają bardzo ograniczony wpływ na możliwość zredukowania liczby zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach. Nie oznacza to jednak, że nie należy podejmować działań zmierzających do eliminowania ryzyka w tym obszarze. Czynności nadzorcze Prezesa UTK podejmowane w kontekście m.in. oznakowania czy stanu technicznego przejazdów, zachowania na nich warunków widoczności oraz kwalifikacji personelu odpowiedzialnego za ich obsługę i utrzymanie, stanowią kluczową kwestię dla podnoszenia poziomu bezpieczeństwa w tym obszarze. Zagadnienia związane ze stanem technicznym, procesem utrzymania i kwalifikacji przejazdów kolejowo-drogowych od lat należą do priorytetów nadzoru

i z pewnością będą kontynuowane w przyszłości. Sprawdzeniu poddawany jest m.in. stan techniczny, proces utrzymania oraz właściwa klasyfikacja skrzyżowań linii kolejowych z drogami. Szczególny nacisk kładziony jest na kontrolę miejsc, w których doszło do wypadków.

W 2023 r. przeprowadzono 92 kontrole, podczas których dokonano weryfikacji przejazdów kolejowo-drogowych. Należy podkreślić, że w toku jednej czynności kontrolnej weryfikacji może zostać poddana większa liczba przejazdów znajdujących się w bliskiej lokalizacji. Dzięki takiemu podejściu, w podanym okresie, działaniami kontrolnymi objęto łącznie 270 przejazdów.

Do najczęstszych nieprawidłowości odnotowywanych w tym obszarze należą m.in.:

- błędna kwalifikacja kategorii przejazdu kolejowo-drogowego,
- uszkodzenia nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego,
- nieprawidłowości w zakresie oznakowania i sygnalizacji przejazdu,
- brak wykonania aktualnych pomiarów natężenia ruchu kolejowego oraz aktualnego określenia iloczynu ruchu na przejeździe,
- brak zapewnienia właściwej widoczności,
- nieprawidłowości w zakresie utrzymania urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowo-drogowy.

Rezultaty działań nadzorczych, a dokładnie działań kontrolnych, zawierane są w protokole kontroli. W zakres tej dokumentacji wchodzi m.in. opis stanu faktycznego ustalonego w toku prowadzonych działań, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości. Natomiast zalecenia dotyczące usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości przekazywane są w wystąpieniu pokontrolnym.

Do podstawowych zaleceń zawartych w dokumentacji pokontrolnej w tym zakresie należy zaliczyć:

- nakaz usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w toku kontroli we wskazanym terminie,
- nakaz dokonania analizy wskazanych nieprawidłowości w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem,
- nakaz podjęcia odpowiednich działań naprawczych zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem, które będą miały na celu nadzór nad poziomem ryzyka, związanym z prowadzoną działalnością,
- nakaz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienia stosowanych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości w określonym terminie.

Wydawanie zaleceń oraz proces weryfikacji ich wykonania umożliwia przeprowadzenie dogłębnej analizy w zakresie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz podjęcia przez podmiot działań naprawczych i profilaktycznych we właściwych obszarach, w tym bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, poza określeniem i sformułowaniem wniosków i zaleceń ujętych w wystąpieniach pokontrolnych, Prezes UTK może nakazać, w drodze decyzji, usunięcie nieprawidłowości w określonym terminie. Natomiast w przypadku stwierdzenia, że dalsza eksploatacja infrastruktury kolejowej wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa, w drodze decyzji administracyjnej wprowadza się ograniczenia ruchu kolejowego.

W wyniku stwierdzonych nieprawidłowości, wskazujących na naruszenie przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w roku 2023 wydano 25 decyzji Prezesa UTK stwierdzających naruszenia dotyczące stanu technicznego i eksploatacji przejazdów kolejowo-drogowych. Ponadto wydano 10 decyzji wprowadzających ograniczenia ruchu kolejowego,

z uwagi na naruszenia w całości lub w części związane z przejazdami kolejowo-drogowymi.

Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach ściśle związane jest z zarządcą infrastruktury kolejowej i faktycznie zarządcą infrastruktury musi spełnić najwięcej wymagań w tym zakresie. Jednak nie należy zapominać o obowiązkach ciążyących na zarządcach dróg, którzy w świetle obowiązujących przepisów odpowiadają m.in. za utrzymanie właściwego stanu technicznego dróg dojazdowych do skrzyżowań z liniami kolejowymi. Z tego też względu informacje o stwierdzonych w toku kontroli nieprawidłowościach kierowane są również do zarządców dróg. W 2023 roku wysłano do nich ponad 53 pisma w celu weryfikacji stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu przejazdów kolejowo-drogowych od strony drogi kołowej oraz związanych ze złym stanem technicznym tych dróg.

Rezultatem ogółu podjętych działań w omawianym obszarze jest poprawa bezpieczeństwa oraz stanu technicznego i oznakowania na przejazdach kolejowo-drogowych.

3. Promocja wiedzy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych

Zakres działania: Publikacja artykułów dotyczących bezpiecznego zachowania się na przejazdach kolejowo-drogowych. Artykuły w przystępny sposób umożliwią przyswojenie wiedzy na temat odpowiedniego zachowania na przejazdach (np. gdy samochód zostanie unieruchomiony na przejeździe kolejowym). Dodatkowo są cennym źródłem informacji na temat innowacyjnych rozwiązań.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	UTK
	Źródła finansowania	Budżet UTK
Osiągnięte rezultaty: Celem publikacji artykułów na stronie utk.gov.pl oraz w prasie jest propagowanie zasad bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W artykułach przedstawione są bieżące statystyki dotyczące wypadków. W sposób szczególny promowane są nowe technologie i rozwiązania, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych. W 2023 r. na stronie internetowej UTK ukazały się następujące materiały promujące bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych: Portal utk.gov.pl • VI Ogólnopolska Konferencja Naukowo – Techniczna https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/20042,VI-Ogolnopolska-Konferencja-Naukowo-Techniczna.html • Międzynarodowy Dzień Bezpieczeństwa na Przejazdach Kolejowych https://utk.gov.pl/pl/ceemm/wiadomosci/20141,Goscie-ILCAD-odwiedzili-CEMM.html • X Forum Bezpieczeństwa Kolejowego 2023 https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/19913,Forum-Bezpieczenstwa-Kolejowego-2023.html • Priorytety nadzoru i cele strategii nadzoru Prezesa UTK na 2023 rok https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/19726,Priorytety-nadzoru-i-cele-strategii-nadzoru-Prezesa-UTK-na-2023-rok.html Artykuły promujące bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych i podjęte przez urząd inicjatywy ukazywały się także w prasie, np. w dwumiesięczniku „Raport Kolejowy” nr 5/2023. Publikacje w prasie drukowanej, a także na portalu internetowym UTK, przyczyniają się nie tylko do promocji działalności urzędu, ale przede wszystkim do szerzenia wiedzy na temat bezpieczeństwa kolejowego. Szczególne znaczenie w publikacjach jest przypisywane przestrzeganiu zasad bezpieczeństwa przy przekraczaniu przejazdów kolejowo-drogowych. Urząd Transportu Kolejowego promuje także inicjatywy poprawiające poziom bezpieczeństwa kolei, skłaniając do dzielenia się wiedzą i innowacyjnymi rozwiązaniami cały rynek, np. dzięki Konkursowi kultury bezpieczeństwa, w ramach projektu Deklaracja w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Rezultatem działań promocyjnych jest wzrost wiedzy wśród społeczeństwa w zakresie stosowania zasad bezpieczeństwa. Działania te przyczyniają się także do promocji statutowej działalności urzędu i jej wpływu nie tylko na branżę kolejową, ale także na pasażerów i uczestników ruchu drogowego. Dzięki temu Urząd Transportu Kolejowego jest postrzegany jako krajowy regulator rynku kolejowego oraz instytucja mająca wpływ na szerzenie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa na terenach kolejowych, w tym na styku kolej – drogi. Film pt. „Bezpieczne przejazdy” został wyświetlony na kanale YouTube prowadzonym przez UTK 102 500 razy. Jego premiera odbyła się w połowie października 2019 r. Powstał jako odpowiedź na dużą liczbę wypadków na przejazdach kolejowych z myślą o obecnych i przyszłych kierowcach - by poznali zasady zachowania na przejazdach kolejowo-drogowych. Dodatkowo jest on wyświetlany na innych kanałach YT, gdzie od premiery osiągnął liczbę ok. 2,8 mln wyświetleń.		

Przedstawiciele urzędu w trakcie wystąpień w środkach społecznego przekazu (TV, radio) informowali o działaniach UTK zmierzających do wprowadzania nowych rozwiązań i technologii, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego obejmuje też honorowym patronatem wydarzenia służące promocji bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, w tym bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W 2023 r. patronat został przyznany m.in. organizowanej przez Fundację ProKolej konferencji „Przejazdy kolejowo-drogowe 2023 – zabezpieczenie, odpowiedzialność, odszkodowania” czy prowadzonej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd”.

Urząd Transportu Kolejowego angażuje się też w międzynarodowe inicjatywy na rzecz poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W dniach 14 - 16 czerwca 2023 r. w Warszawie odbyło się spotkanie przedstawicieli branży kolejowej z całej Europy zrzeszonej w ramach inicjatywy „Międzynarodowy Dzień Bezpieczeństwa na Przejazdach Kolejowych” (ILCAD). Punktem rozpoczynającym tegoroczne spotkania ILCAD w Warszawie była konferencja pod hasłem „Tory są dla pociągów”, podczas której przedstawiciel UTK omówił inicjatywy i wdrażane rozwiązania w celu poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Goście uczestniczyli również w wizycie studyjnej w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (UTK-CEMM). W trakcie prezentacji i dyskusji przedstawiono nowe zasady szkolenia i egzaminowania maszynistów (z wykorzystaniem nowoczesnych symulatorów) oraz korzyści z wprowadzenia tych nowych metod dla bezpieczeństwa systemu kolejowego.

4. Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym

Zakres działania: „Kampania Kolejowe ABC II” to druga edycja ogólnopolskiej kampanii informacyjno-edukacyjnej z zakresu bezpieczeństwa skierowanej do dzieci i młodzieży oraz ich rodziców, nauczycieli i wychowawców. Projekt trwający od 1 października 2020 r. do 30 września 2023 r. został objęty patronatem honorowym przez Rzecznika Praw Dziecka oraz Ministra Edukacji i Nauki. Projekt „Kampania Kolejowe ABC” to kolejna, trzecia edycja zainicjowanego przez Urząd Transportu Kolejowego programu z zakresu edukacji bezpieczeństwa skierowanego do dzieci i młodzieży oraz ich rodziców, nauczycieli i wychowawców. Działania edukacyjne w przedszkolach i szkołach podstawowych prowadzone były w 2023 r. na podstawie pre-umowy od 1 października 2023 r. do 31 grudnia 2023 r.	Kierunek	Edukacja
	Lider	UTK
	Źródła finansowania	„Kampania Kolejowe ABC II” Fundusz Spójności w ramach POIŚ2014-2020, budżet UTK „Kampania Kolejowe ABC” Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, budżet UTK
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba dzieci biorących udział w zajęciach edukacyjnych	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	6 485 w ramach projektu „Kampanii Kolejowe ABC II”	10 609 w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC II” (POIŚ)

		2 127 w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC”(FENiKS)
Osiągnięte rezultaty: W listopadzie 2020 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego i Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych podpisali umowę o dofinansowanie projektu „Kampania Kolejowe ABC II” ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Był to drugi etap ogólnopolskiej kampanii informacyjno-edukacyjnej, realizowanej przez Urząd Transportu Kolejowego, propagującej zasady bezpieczeństwa oraz wartości i wzorce związane z odpowiedzialnym zachowaniem podczas korzystania z transportu kolejowego. W drugiej edycji projektu istotne było wzmocnienie oddziaływania poprzez zwiększenie zasięgu dotarcia do odbiorców. Dlatego kampania medialna, realizowana na bardzo szeroką skalę, obejmowała zarówno dzieci i młodzież, jak i ich rodziców, nauczycieli i wychowawców. Dzięki rozszerzeniu działań edukacyjnych do 30 września 2023 r. w ramach drugiej edycji projektu w zajęciach edukacyjnych wzięło udział dzieci 10 609 dzieci z 333 placówek z całej Polski. Działania medialne były skierowane nie tylko do dzieci i młodzieży, ale także do dorosłych. Całkowita wartość projektu wynosiła 60 mln zł (wartość dofinansowania z Funduszu Spójności wynosiła 51 mln zł). W 2023 r. w ramach „Kampanii Kolejowe ABC II” przeprowadzonych zostało 120 lekcji bezpośrednio w szkołach i przedszkolach, w których wzięło udział 4 124 dzieci. Ponadto w maju 2023 r. zespół „Kampanii Kolejowe ABC II” uczestniczył w wyjątkowych spotkaniach z dziećmi podczas 10. edycji Dni Otwartych Funduszy Europejskich w Ogrodach Zamku Królewskiego i Arkadach Kubickiego w Warszawie. Uczestnicy wydarzenia mogli wziąć udział w grach i zabawach interaktywnych związanych z bezpieczeństwem na terenach kolejowych oraz grze symulującej jazdę samochodem, rowerem i motorowerem. Prowadzone przez edukatorów/pracowników UTK cykle zajęć umożliwiły dzieciom naukę poprzez zabawę. Aplikacje interaktywne, edukacja z wykorzystaniem nowych technologii, wspomagały proces zapamiętywania i przyswajania wiedzy dot. bezpiecznego zachowania. W efekcie dzieci i młodzież rozwinęły zdolności poznawcze, takie jak uwaga, myślenie przyczynowo - skutkowe, spostrzegawczość; kształtowały umiejętności bezpiecznego poruszania się w pobliżu linii kolejowych; rozwijały umiejętności przewidywania, podejmowania właściwych decyzji, wyobraźni; rozwijały odpowiedzialność za bezpieczeństwo swoje i innych. Podczas zajęć dzieci miały okazję poznać m.in. zasady bezpiecznego korzystania z przejazdów kolejną oraz znaczenie znaków drogowych stawianych przed przejazdami kolejowymi. Poprzez interaktywne gry i zabawy zdobyły wiedzę na temat bezpiecznego zachowania na obszarach kolejowych w tym na dworcu, na peronie czy w pociągu. W ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC II” prowadzona była także informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów kolei. Jej bezpośrednimi odbiorcami byli dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz ich nauczyciele, wychowawcy i opiekunowie. Kampania realizowana była zarówno na szczeblu ogólnopolskim, jak i lokalnym. W ramach kampanii medialnej stworzono 5 spotów edukacyjnych (animacje) dla dzieci, 3 spoty edukacyjne skierowane do dorosłych, w których zostały poruszone tematy dotyczące bezpiecznego zachowania się na terenach kolejowych i podczas podróży pociągiem. Powstało także 5 spotów radiowych. Spoty edukacyjne, które powstały w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC II”, osiągnęły: - w telewizji ponad 35 mln odbiorców, - na portalach VOD ponad 155 mln wyświetleń, - w serwisie YouTube ponad 11 mln wyświetleń, - w kinie niemal 3 mln wyświetleń. Na ekranach znajdujących się na terenach kolejowych zlokalizowanych na terenie całej Polski spoty zostały wyemitowane ponad 325 tys. razy. Natomiast spoty radiowe emitowane były w stacjach o największej słuchalności wśród osób powyżej 20. roku życia. Skierowane były one m.in. do kierowców samochodów. Spoty usłyszało w radiu ponad 19,3 mln osób. Działania edukacyjne realizowane były również w dzienniku elektronicznym Librus, służącym rodzicom i nauczycielom do rejestracji przebiegu nauczania, wglądu do obecności ucznia w szkole oraz jego ocen. Umieszczone w nim reklamy i artykuły edukacyjne zostały wyświetlone ponad 36 mln razy. Skierowane były do rodziców, nauczycieli i dyrektorów szkół. O zasadach bezpieczeństwa na kolei można było dowiedzieć się stojąc na przystanku autobusowym czy jadąc samochodem. W ramach „Kampanii Kolejowe ABC II” powstały 3 różne kreacje na billboardy i trzy kreacje na		

citylighty. Plakaty wyeksponowano na 2 100 billboardach w 18 największych miastach wojewódzkich i na 1 200 citylightach w 10 największych miastach wojewódzkich.

Właściwe zachowania na kolei przybliżane były również poprzez media społecznościowe – kampania ma swoje profile na Facebooku, Instagramie i TikToku. Zorganizowano wiele konkursów, przygotowano zagadki, łamigłówki oraz ciekawostki ze świata kolei, za pomocą których przekazywano wiedzę o bezpieczeństwie na terenach kolejowych zarówno dzieciom, jak i dorosłym. Profile w mediach społecznościowych zgromadziły łącznie ponad 100 tys. obserwujących.

Oprócz tego, kampania z wykorzystaniem narzędzi Google dotarła do ponad 4 mln odbiorców. Reklamy skierowane były do rodziców, opiekunów, nauczycieli i wychowawców.

W lutym 2023 r. w trasę wyruszyła lokomotywa PKP Intercity w barwach „Kampanii Kolejowe ABC II” promująca hasło: „Bezpieczeństwo – ważna sprawa, na kolei to podstawa”. Dnia 14 czerwca 2023 r. na terenie stacji Gdańsk Główny został zaprezentowany skład PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście w okleinie „Kampanii Kolejowe ABC II”. Kolorowe pociągi PKP SKM w Trójmieście i Kolei Małopolskich podczas wakacji 2023 r. były mobilnymi ambasadorami kampanii edukacyjnej Urzędu Transportu Kolejowego.

Odbiorcy „Kampanii Kolejowe ABC II” spędzali również wakacje z Rogatką podczas rodzinnych pikników wakacyjnych. W 2022 r. i 2023 r. odbyło się łącznie osiem pikników w popularnych miejscowościach turystycznych oraz dwa duże wydarzenia edukacyjne. W okresie letnim w 2022 r. zorganizowane zostały pikniki w Zakopanem, Jastrzębiej Górze, Mikołajkach i Łebie, a w 2023 r. w Helu, Świnoujściu, Wiśle i Darłowie. łącznie wzięło w nich udział ponad 15,6 tys. osób.

W grudniu 2022 r. odbyło się duże wydarzenie edukacyjno-informacyjne na dworcu kolejowym we Wrocławiu, a w czerwcu 2023 r. – na Placu Litewskim w Lublinie. Uczestniczyło w nich łącznie ponad 18,8 tys. osób. Transmisje online na YouTube oraz na profilach kampanii w mediach społecznościowych obejrzało niemal 10 tys. osób. Celem wakacyjnych wydarzeń plenerowych było zapewnienie dzieciom przyjaznych warunków do nauki o tym, jak bezpiecznie poruszać się w okolicy torów i przejazdów kolejowo-drogowych.

Wideomapping 3D, czyli oświetlenie fasady budynku za pomocą światła projektora animacją, to połączenie najnowszej technologii i storytellingu. Takie zapierające dech w piersiach widowiska stanowiły wyjątkową atrakcję podczas Zimowego Pikniku Rodzinnego we Wrocławiu oraz Letniego Pikniku Rodzinnego w Lublinie. W każdy wideomapping wplecione zostały prace, które zwyciężyły w konkursach ogólnopolskich organizowanych podczas roku szkolnego 2022/2023.

Podczas „Kampanii Kolejowe ABC II” zorganizowano dwa ogólnopolskie konkursy związane z bezpieczeństwem na terenach kolejowych dla dzieci ze szkół podstawowych.

W ramach pierwszego konkursu „Kierunek – Bezpieczeństwo” uczniowie ze szkół podstawowych z całej Polski stworzyli ponad 4 000 prac plastycznych o tematyce bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Projekty prac w konkursie przygotowało łącznie aż 40 454 uczniów z klas I-VI szkół podstawowych. W ramach drugiego konkursu „Akcja – Bezpieczeństwo” uczniowie ze szkół podstawowych z całej Polski stworzyli prawie 2 000 prac plastycznych, w tym ponad 300 filmów oraz ponad 1 600 plakatów. Projekty prac w konkursie przygotowało łącznie aż 18 727 uczniów z klas I-VI szkół podstawowych. „Kampania Kolejowe ABC II” to także wiele konkursów w mediach społecznościowych i magazynach drukowanych dla dzieci, które pozwalały na rozwijanie kreatywności odbiorców oraz naukę zasad bezpieczeństwa na kolei.

W 2023 r. działania edukacyjne z wykorzystaniem elementów kampanii były prowadzone także podczas takich imprez jak: Dzień Dziecka w KPRM, Noc Muzeów, X Wystawa Makiet Kolejowych w Szczecinie, Zakończenie sezonu turystycznego w Parowozowni Skierniewice, Kolejowa Kropla Krwi w Poznaniu, Wydarzenie plenerowe „Świat ulic” w Wojniczu, „Parada Parowozów” w Parowozowni Wolsztyn, Dni Otwarte Kolei Dolnośląskich, Otwarcie Dworca Kolejowego w Stalowej Woli, Zakończenie sezonu turystycznego w Parowozowni Skierniewice czy Festiwal Zabytków Techniki w Jaworzynie Śląskiej.

We wrześniu 2023 r. została podpisana pre-umowa o dofinansowanie projektu „Kampania Kolejowe ABC” ze środków programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. Jest to trzeci etap programu, którego celem jest propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz wzorców odpowiedzialnego zachowania się na drogach, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów stacji, przystanków i przejazdów kolejowych.

Od 1 października 2023 r. do końca roku 2023 w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC” przeprowadzonych zostało 47 lekcji bezpośrednio w szkołach i przedszkolach, w których wzięło udział 2 127 dzieci.

5. Koordynacja działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112

Zakres działania:

Założeniem projektu jest oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn w celu szybkiej identyfikacji obiektu dla operatora 112.

Kierunek	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych
Lider	UTK
Źródła finansowania	Budżet UTK, Budżet zarządców infrastruktury - oznakowanie przejazdów
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba oznakowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść	
Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
342 oznakowanych PKD innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A.	342 oznakowanych PKD innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A.

Osiągnięte rezultaty:

Założeniem projektu jest oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn indywidualnym numerem identyfikacyjnym, umożliwiającym szybką identyfikację konkretnej lokalizacji w systemach powiadamiania ratunkowego 112. Takie oznakowanie zrealizowane zostało przez wszystkich zarządców infrastruktury posiadających autoryzację bezpieczeństwa oraz jednego zarządcę posiadającego świadectwo bezpieczeństwa. Liczba oznakowanych przejazdów jest aktualizowana przez zarządców w razie potrzeby.

W 2023 r. uzgodniono z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji schemat oznakowania przejazdu dla bocznic kolejowych. Umożliwi to proces oznakowania „żółtą naklejką” przejazdów kolejowo-drogowych znajdujących się na terenie bocznic kolejowych.

6. Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe PKP PLK

W ramach prowadzonych przez Spółkę modernizacji oraz rewitalizacji linii kolejowych, przebudowywane są przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory. Proces ten obejmuje wyposażenie przejazdów i przejść w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania, a także ich likwidację lub zastępowanie tunelami, wiaduktami lub kładkami. W okresie styczeń - listopad 2023 roku na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. działania inwestycyjne objęły łącznie 338 przejazdów kat. A-D, ponadto zostało zmodernizowane/wybudowane 26 przejść pod torami oraz 8 kładek. W celu minimalizacji ruchu poprzecznego na liniach kolejowych

w okresie styczeń – listopad 2023 r. zostało zmodernizowanych/wybudowanych 18 wiaduktów drogowych oraz 57 wiaduktów kolejowych stanowiących skrzyżowanie dwupoziomowe.

W 2023 roku kontynuowana była również realizacja odrębnego projektu inwestycyjnego obejmującego modernizację przejazdów kolejowo-drogowych i przejść przez tory w wybranych lokalizacjach (o zwiększonym ryzyku zaistnienia zdarzenia). Projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami” został ujęty w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku pod pozycją Nr 1.066 i podzielony na dwa etapy:

- 1.066-01. Etap I: część przejazdowa – obejmuje prace na wytypowanych 182 przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach;
- 1.066-02. Etap IIa: część wiaduktowa – obejmuje prace projektowe dla 4 skrzyżowań dwupoziomowych oraz projektowanie i wykonanie robót dla jednego skrzyżowania.

I etap projektu obejmuje modernizację 182 przejazdów kolejowo-drogowych na terenie całego kraju. Prace polegają na podniesieniu kategorii przejazdów (poprzez wyposażenie ich w urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego) lub wymianie wyeksploatowanych urządzeń starego typu na urządzenia nowej generacji. Na wybranych przejazdach prowadzone są roboty torowo-drogowe związane z wymianą nawierzchni kolejowej oraz drogowej w rejonie skrzyżowania. Zamówienie zostało podzielone na 5 zadań. Do 31 grudnia 2023 roku zakończono roboty na 182 przejazdach z czego 19 jest w trakcie odbiorów końcowych.

Ze względu na prognozowane terminy realizacji Etap II podzielono na Etap IIa (POLiŚ 14-20) oraz IIb (FEnIKS). W ramach etapu IIa i IIb projektu PKP PLK oraz projektu „Budowa tunelu drogowego w km 21,050 linii kolejowej nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2284W w mieście Sulejówku” (KPO) 5 przejazdów kolejowo-drogowych o bardzo wysokich iloczynach ruchu zostanie zastąpionych skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Prace realizowane będą na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki linii kolejowej nr 2 i obejmą skrzyżowania z ulicami: Chełmżyńską, Marsa i 1 Praskiego Pułku w Warszawie oraz al. Piłsudskiego i ul. Zygmunta Krasińskiego w Sulejówku. Inwestycje prowadzone są wspólnie z władzami samorządowymi oraz MZDW i powiatem mińskim (zależnie od lokalizacji). W listopadzie 2023 zakończono prace i oddano do użytku obiekt w km 19,376 lk. nr 2 (Sulejówku) Reszta obiektów przewidziana jest do realizacji do 2027 roku. W trakcie modernizacji stosowane są nowoczesne rozwiązania techniczne gwarantujące wymagany poziom bezpieczeństwa mimo stale rosnącej liczby aut. Przejazdy wyposażane są w urządzenia zdalnej kontroli, co sprawia, że każda usterka urządzeń na przejeździe jest sygnalizowana u dyżurnego ruchu. Dodatkowo, maszynista jest informowany o awarii poprzez wskazania tzw. tarcz ostrzegawczych przejazdowych (sygnał informujący o usterce zobowiązuje maszynistę do ograniczenia prędkości pociągu do 20 km/h). Na przejazdach instalowane są także urządzenia do monitoringu i rejestracji zdarzeń. Dzięki prowadzonym inwestycjom korzystne zmiany odczuwają nie tylko podróżujący pociągami i kierowcy, ale także piesi oraz rowerzyści.

Poprawa stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych

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

Podnoszenie kategorii przejazdów

W efekcie wyżej wymienionych prac inwestycyjnych, a także innych działań (np. likwidacji lub przekwalifikowania przejazdów), na eksploatowanych liniach kolejowych zmienia się struktura ilościowa przejazdów kolejowo-drogowych według kategorii, co przedstawia tabela:

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2017 [szt.]	Stan na 31.12.2018 [szt.]	Stan na 31.12.2019 [szt.]	Stan na 31.12.2020 [szt.]	Stan na 31.12.2021 [szt.]	Stan na 31.12.2022 [szt.]	Stan na 31.12.2023 [szt.]	Zmiana [szt.]
Przejazdy kat. A	2392	2337	2281	2229	2179	2067	2064	-328
Przejazdy kat. B	1192	1255	1336	1411	1491	1568	1652	460
Przejazdy kat. C	1386	1415	1440	1499	1581	1638	1760	374
Przejazdy kat. D	6343	6216	5977	5617	5181	4958	4762	-1581
Przejścia kat. E	479	468	473	455	450	453	458	-21
Przejazdy kat. F	562	584	649	727	789	861	905	343
Ogółem	12 354	12 275	12 156	11 938	11 671	11 605	11 601	-753



Szczególnie pozytywne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych jest znaczące zmniejszenie liczby (zabezpieczonych jedynie pasywnie) przejazdów kategorii D. Ich liczba na przestrzeni 7 lat spadła o 1581 szt., co jest efektem podniesienia kategorii (do kat. B lub kat. C), przekwalifikowania do kat. F (przejazdy użytku prywatnego) oraz połączenia i/lub likwidacji najmniej uczęszczanych przejazdów. Modernizacja przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A poprzez zabudowę powiązań urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym.

Modernizacja przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A poprzez zabudowę powiązań urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym

W celu podniesienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A znajdujących się w granicach stacji kolejowych lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w wielu lokalizacjach podejmowane są działania techniczne zmierzające do uzależnienia wskazań semaforów wjazdowych i wyjazdowych na / ze stacji (a więc zezwalających na jazdę pociągów także przez te przejazdy) od położenia rogatek przejazdowych. Po wprowadzeniu takiego rozwiązania możliwość wyświetlenia na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu uwarunkowana jest tym, czy zostały prawidłowo zamknięte rogatki na przejeździe. W latach 2015-

2022 takie działania objęły 549 przejazdów kolejowo-drogowych. W ramach tej inicjatywy w 2023 roku zaplanowano modernizację przejazdów kolejowo -drogowych w 65 lokalizacjach.⁴

Oznakowanie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę

W celu redukcji zagrożenia kolizjami na przejazdach kolejowo-drogowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wdrożyły w 2014 roku i kontynuowały w kolejnych latach działanie polegające na umieszczaniu 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 skrzyżowania z linią kolejową – 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. Działanie ukierunkowane jest głównie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D (bez zapór i sygnalizacji świetlno-dźwiękowej), jednakże w uzasadnionych przypadkach oznakowania wykonywane są również na przejazdach kategorii B oraz C. Od momentu zainicjowania projektu do końca 2023 roku oznakowania zostały wykonane na dojazdach do 590 przejazdów kolejowo-drogowych (w 2014 roku – 150, w 2015 roku – 98, w 2016 roku – 47, w 2017 roku – 36, w 2018 roku – 41, w 2019 roku – 43, w 2020 roku – 43, w 2021 roku – 63, w 2022 roku – 37, w 2023 roku – 32).

7. Podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych

Kampania społeczna „Bezpieczny Przejazd”

⁴ Ze względu na niezakończony okres sprawozdawczy dane za 2023 rok mają charakter wstępny (tzw. prognoza wykonania)



Posłuchaj głosu rozsądku

Uważaj na przejeździe kolejowo-drogowym



Dołącz do Ambasaderek i Ambasadorów Bezpieczeństwa



www.bezpieczny-przejazd.pl

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od osiemnastu lat prowadzą kampanię społeczną „Bezpieczny Przejazd”. Jej głównym celem jest podnoszenie świadomości Polaków w zakresie bezpieczeństwa na terenach kolejowych, a tym samym zmniejszenie liczby ofiar tragicznych wypadków np. na skrzyżowaniu trasy kolejowej z drogą. Jest to szczególnie istotny element działalności Spółki, ponieważ niezależnie od licznych inwestycji – np. w udoskonalanie systemów zabezpieczeń i infrastrukturę kolejową – tym, co ostatecznie decyduje o bezpieczeństwie na torach, jest poszanowanie przepisów i zdrowy rozsądek uczestników ruchu. „Bezpieczny Przejazd” to jedna z największych tego typu kampanii w Europie. Kampania była kilkakrotnie nagradzana w konkursie „Kultura Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” (kategoria „czynniki ludzkie”), za realizację warsztatów dot. bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, skierowanych do instruktorów nauki jazdy i wykładowców ośrodków szkolenia kierowców oraz egzaminatorów WORD.

Działania kampanijne – za pośrednictwem wielu kanałów komunikacji – kierowane są zarówno do dzieci, młodzieży, jak i dorosłych. Pracownicy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei realizują m.in. prelekcje w przedszkolach, szkołach i na uczelniach, warsztaty dla ośrodków szkolenia kierowców, organizują akcje prewencyjne oraz symulacje wypadków. Kampania obecna jest również w mediach społecznościowych – na Facebooku, Instagramie czy YouTube.

Wśród licznych działań podejmowanych w ramach kampanii „Bezpieczny Przejazd” do najważniejszych należą „Bezpieczny piątek” oraz „Październik miesiącem edukacji”.

„Bezpieczny piątek”

Głównym ideał tej inicjatywy jest przeprowadzanie w okresie wakacyjnym wzmożonych kontroli na przejazdach kolejowo-drogowych w celu wyeliminowania zachowań niepożądanych wśród kierowców oraz korzystania z niedozwolonych tzw. „dzikich przejść” przez pieszych. Każdemu uczestnikowi ruchu drogowego rozdawane są ulotki. W wyniku przeprowadzonych akcji ustalono najczęstsze wykroczenia spowodowane przez kierowców. Są to: brak reakcji na znak STOP, przejeżdżanie przez przejazd mimo włączonej sygnalizacji (czerwone naprzemiennie mrugające światło), próba przejechania pod zamykającymi lub otwierającymi się rogatekami,

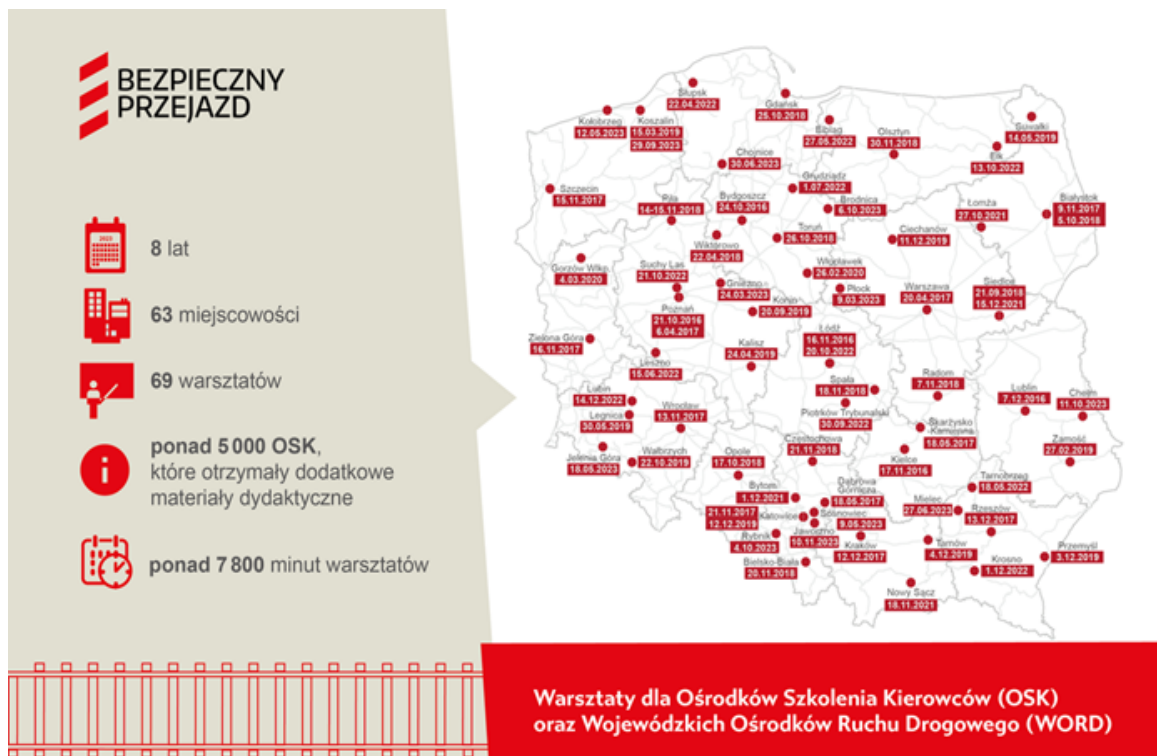
a także ich omijanie. Przedstawiciele służb i kolejarze pouczają użytkowników przejazdów kolejowo-

drogowych o prawidłowym zachowaniu na terenach w pobliżu torów. Jednakże, osoby które w sposób rażący łamią przepisy ruchu drogowego mogą spodziewać się upomnień, a nawet mandatów. W ciągu jednego dnia akcja przeprowadzana jest nawet w kilkudziesięciu miastach w Polsce. „Bezpieczny piątek” jest prowadzony na najczęściej uczęszczanych przejazdach kolejowo-drogowych oraz wzdłuż torów, gdzie występują tzw. „dzikie przejścia”.

„Październik miesiącem edukacji”

Co roku październik jest dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. miesiącem przeznaczonym na szerzenie kampanii „Bezpieczny przejazd...” wśród uczniów szkół i w przedszkolach. Poprzez organizację prelekcji edukacyjnych staramy się dotrzeć do jak największej liczby osób. Celem akcji jest uświadamianie młodych osób jak wygląda poprawne przechodzenie i przejeżdżanie przez przejazdy lub przejścia kolejowe. Zależy nam, aby każdy uczestnik ruchu drogowego, niezależnie w jakim jest wieku, wiedział jakie są prawidłowe zachowania na terenach kolejowych. Podczas spotkań edukacyjnych koordynatorzy kampanii z całej Polski wraz z funkcjonariuszami Straży Ochrony Kolei spotykają się z dziećmi, ucząc ich podstawowych zasad przekraczania torów. Co więcej, młodzi uczestnicy poznają najważniejsze znaki oraz nabywają wiedzę o tym, czego nie wolno robić w pobliżu torów. Jest to nauka poprzez zabawę, dlatego też organizatorzy projektu urozmaicają spotkania poprzez filmy edukacyjne, gry, zabawy i konkursy. Aby dzieci zachęcić i zainteresować, otrzymują one zeszyty edukacyjne, kolorowanki, odblaski oraz wiele innych pomocy naukowych.

Warsztaty dla ośrodków szkolenia kierowców (OSK) oraz wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego (WORD) W ramach kampanii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od 2016 roku organizują specjalistyczne seminaria dla osób kształcących i egzaminujących przyszłych kierowców, poświęcone zagadnieniu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W latach 2016-2023 odbyły się łącznie 63 takie warsztaty, w których uczestniczyli specjaliści z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przedstawiciele: lokalnych ośrodków szkolenia kierowców, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Wojewódzkich Komend Policji, Wojewódzkich Komend Państwowej Straży Pożarnej oraz zespołów ratownictwa medycznego.



Podczas spotkań poruszane były tematy dotyczące m.in. Prawa o Ruchu Drogowym w kontekście przejazdów kolejowo-drogowych. Szczegółowo omawiano specyfikę poszczególnych kategorii przejazdów oraz najczęstsze wykroczenia popełniane przez kierowców. Prezentowano materiały wideo z kamer przemysłowych ukazujące niebezpieczne zachowania kierowców oraz ciekawostki fizyczne przełożone na tematykę kolejową i motoryzacyjną. Warsztaty umożliwiają instruktorom nauki jazdy czynny udział w dyskusji ze specjalistami z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz dają szansę wspólnego omówienia najbardziej aktualnych zagadnień. Łącznie ok. 5000 instruktorów otrzymało materiały dydaktyczne. Podczas warsztatów odtwarzane są filmy prezentujące zdarzenia na przejazdach, ciekawostki, omawiane są przykłady niewłaściwych oraz pożądanых zachowań kierowców. Instruktorzy dostają „pigułkę” wiedzy, którą mogą wykorzystać podczas swoich zajęć z kursantami. Ważnym aspektem jest również możliwość wymiany doświadczeń z uczestnikami warsztatów.

W ramach kampanii „Bezpieczny Przejazd” od początku 2023 r. zrealizowano następujące działania:

Ogólnopolskie działania informacyjne i edukacyjne:

- 1 841 prelekcji edukacyjnych (w tym 741 w ramach projektu „Październik Miesiącem Edukacji”)
- 70 621 wyedukowanych dzieci (w tym 36 439 w ramach projektu „Październik Miesiącem Edukacji”)
- 11 warsztatów dla instruktorów ośrodków szkolenia kierowców
- 1 warsztat dla egzaminatorów WORD
- 1 513 akcji informacyjno-promocyjnych na przejazdach (z czego 796 w ramach projektu „Bezpieczny piątek”)
- 73 108 odbiorców akcji informacyjno-promocyjnych na przejazdach (z czego 53 565 w ramach projektu „Bezpieczny piątek”)
- 374 687 rozdyskrebowanych materiałów informacyjno-edukacyjnych
- 720 usterek zgłoszonych przy pomocy formularza „Zgłoś usterek”
- „Przeżyj to sam!” – pierwsze w Polsce, transmitowane online, wydarzenie symulacji zderzenia lokomotywy z samochodem
- 191 imprez plenerowych

Ogólnopolska kampania medialna:

- 1 ogólnopolska kampania telewizyjna i radiowa
- 6 ogólnopolskich kampanii prasowych
- 1 ogólnopolska kampania billboardowa
- 1 lokowanie kampanii w programie śniadaniowym „Pytanie na Śniadanie”
- 1 lokowanie kampanii w programie telewizyjnym „Galileo”
- bohaterowie serialu „Klan” Ambasadorami Bezpieczeństwa – lokowanie kampanii w serialu
- 2 influencerzy (Marcin „Borkoś” Borkowski, strażak Paweł Redzik) dołączyli do grona Ambasadorów Bezpieczeństwa
- ponad 6,7 mln wyświetleń spotu kampanii na VOD
- ponad 33,5 mln wyświetleń spotu kampanii na YouTube
- ponad 7 mln osób obejrzało spot kampanii w kinach

- ponad 2,4 mln wyświetleń materiałów kampanii w mediach społecznościowych
- ponad 1,3 mln odbiorców postów w mediach społecznościowych

8. Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Audyty Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych w wybranych zakładach linii kolejowych

W 2023 roku audytorzy z Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. przeprowadzili cztery audyty wewnętrzne w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych w zakładach linii kolejowych. Zakres tych audytów obejmował w szczególności wybrane aspekty procesów:

- utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych, w tym nawierzchni, systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu, oznakowania od strony drogi oraz od strony toru,
- obsługi przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A przez pracowników,
- monitorowania i zarządzania ryzykiem na przejazdach kolejowo-drogowych.

W konsekwencji sformułowanych spostrzeżeń audytowych zakłady linii kolejowych wdrożyły szereg działań doskonalących (w tym korygujących i zapobiegawczych) w obszarze zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach.

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

Zgodnie z Decyzją Nr 29/2011 Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia

20 czerwca 2011r. przeprowadzane są kontrole stanu technicznego oraz bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami (ciągami dla pieszych) w jednym poziomie. Ogółem w I, II i III kwartale 2023 r. przeprowadzono 392 kontrole.

Zgodnie z postanowieniami ww. Decyzji w I, II i III kwartale 2023 r. na terenie wszystkich Zakładów Linii Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poddano kontroli wymaganą liczbę przejazdów kolejowo-drogowych i przejść (od 15 do 25).

Pośród 392 skontrolowanych skrzyżowań linii kolejowych z drogami w jednym poziomie, dokonano kontroli 40 przejazdów kolejowo-drogowych na których w ostatnich 12 miesiącach miały miejsca wypadki.

Ilość skontrolowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w I, II i III kwartale roku 2023 wg kategorii przedstawia się następująco:

- kategoria A – 63 szt. (w tym 1, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria B – 70 szt. (w tym 3, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria C – 82 szt. (w tym 12, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria D – 152 szt. (w tym 21, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria E – 8 szt. (w tym 1, na którym wystąpił wypadek);
- kategoria F – 17szt. (w tym 2, na którym wystąpił wypadek).

Wszystkie Zakłady Linii Kolejowych podjęły działania w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości będących w gestii PKP Polski Linii Kolejowych S.A. oraz wystąpiły pisemnie do zarządców dróg o usunięcie zidentyfikowanych usterek wg odpowiedzialności.

Zakłady Linii Kolejowych będą kontynuować działania polegające na interwencji w siedzibach Zarządców dróg, dotyczących stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu i organizacji ruchu oraz żądać pisemnych informacji o ich usunięciu. W przypadku braku współpracy wystąpią do właściwego Oddziału Terenowego Urzędu Transportu Kolejowego z prośbą o interwencję.

9. Współpraca z organami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn „Żółtymi naklejkami”

W maju 2018 roku PLK oznakowała wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe specjalnymi naklejkami z indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi. Jednocześnie baza danych została zintegrowana z systemem informatycznym wykorzystywanym przez operatorów numeru alarmowego 112. Przekazany przez osobę zgłaszającą zagrożenie lub wypadek numer identyfikacyjny przejazdu zawarty na Żółtej naklejce pozwala operatorowi numeru 112 łatwo i precyzyjnie zlokalizować przejazd lub przejście, co z kolei umożliwia szybszą reakcję pracowników kolejowych i, w razie potrzeby, służb ratunkowych. Natychmiastowa reakcja zwiększa szansę np. na zatrzymanie rozpędzonego pociągu w bezpiecznej odległości od przejazdu, a tym samym może zapobiec wypadkowi.

**numer
skrzyżowania:**

003 299 660

W razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem tel.:

112

W razie awarii tel.: +48 012 345 678, +48 01 23 45 678

Od 1 czerwca 2018 do 31 grudnia 2023 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali 33 497 zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach i terenach kolejowych (od początku 2023 r.: 7 963 zgłoszeń). W 998 przypadkach dzięki specjalnemu szybkiemu połączeniu wstrzymano ruch pociągów na linii kolejowej

i wezwano pomoc (od początku 2023 r.: 275 przypadków). Dla 2 212 zgłoszeń ograniczono prędkość jazdy pociągów, by zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i korzystających z przejazdów (od początku 2023 r.: 499 przypadków). Przekazywanie nagrań z monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych do organów ścigania z uwagi na fakt, że najpoważniejsze ryzyko na przejazdach kolejowo-drogowych związane jest z wykroczeniami popełnianymi przez kierowców pojazdów drogowych, jednostki organizacyjne Spółki kontynuowały w 2023 roku działania w zakresie:

- przekazywania do właściwych jednostek organów ścigania nagrań z urządzeń monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych, które obrazują naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami drogowymi oraz innych użytkowników przejazdów, tj. pieszych i rowerzystów;
- dalszej współpracy z tymi organami w celu pozyskania informacji o ich działaniach zmierzających do wykrycia i ukarania sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego.

Przekazywanie nagrań z monitoringu organom ścigania ma na celu zwiększenie świadomości kierowców w zakresie stwarzanych przez nich zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych, karanie użytkowników dróg łamiących przepisy ruchu drogowego, a także umożliwienie dochodzenia roszczeń finansowych od sprawców

wykroczeń w związku z dokonywanymi przez nich uszkodzeniami urządzeń przejazdowych (sygnalizatorów, rogatek itp.).

Zabudowa urządzeń ostrzegających kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego oraz udostępniania informacji dla monitorowania wykroczeń osób korzystających z przejazdów kolejowo-drogowych. Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie współpracuje z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego oraz innymi właściwymi podmiotami w zakresie udostępniania infrastruktury dla realizacji działań związanych z zabudową urządzeń ostrzegających kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, a także urządzeń rejestrujących przypadki wykroczeń (wjazd na przejazd pomimo włączonej sygnalizacji świetlnej i/lub

z pominięciem rogatek) dokonywanych przez osoby korzystające z przejazdów kolejowo-drogowych. Na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zostały uruchomione pilotażowe projekty mające na celu wdrożenie innowacyjnych systemów monitoringu z automatyczną rejestracją wykroczeń na przejazdach kolejowo-drogowych. Są to urządzenia różnych firm, a zadaniem projektu jest przetestowanie ich działania, funkcjonalności oraz niezawodności.

Zgodnie ze stanowiskiem Spółki, podnoszenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych jest konieczne m.in. poprzez stosowanie innowacyjnych rozwiązań, mających na celu zmobilizowanie kierowców do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, ponieważ ich łamanie stanowi najczęstszą przyczynę zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych.

10. Działania w obszarze ruchu drogowego na terenach zarządzanych przez PGL Lasy Państwowe

Zakres działania:

Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe jest jednostką organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej utworzoną mocą ustawy o lasach z 28 września 1991 r. W ramach PGL LP funkcjonuje 469 jednostek organizacyjnych, które zarządzają w imieniu Skarbu Państwa łącznie powierzchnią ok. 7,3 mln ha.

Ruch pojazdów w lesie jest ograniczony i wynika w szczególności z uregulowań ustawy o lasach (w szczególności określone w rozdziale 5 ww. ustawy).

Funkcjonująca w ramach Lasów Państwowych Straż Leśna (w tym również pozostali pracownicy Służby Leśnej posiadający uprawnienia strażnika leśnego zgodnie z art. 48 ustawy o lasach) posiada niemal wszystkie uprawnienia Policji w tym także w zakresie nakładania oraz pobierania grzywien, w drodze mandatu karnego, w sprawach i w zakresie określonym odrębnymi przepisami. Dodatkowo zgodnie z art. 47 ust. 2 pkt 3 Straż Leśna ma prawo do zatrzymywania i dokonywania kontroli środków transportu na obszarach leśnych oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w celu sprawdzenia ładunku oraz przeglądu bagaży, w razie zaistnienia uzasadnionego podejrzenia popełnienia czynu zabronionego pod groźbą kary.

W roku ubiegłym Straż Leśna odnotowała na terenie Lasów Państwowych łącznie blisko 59 000 przypadków naruszeń z art. 92, 98 oraz 161 kw.

Warto przy tym zaznaczyć, że Straż Leśna prowadzi stałe oraz doraźne działania w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją, ITD oraz innymi uprawnionymi służbami.

Ponadto strażnicy leśni w roku poprzednim brali czynny udział w działalności edukacyjno-szkoleniowej, których celem była lepsza znajomość przepisów ruchu drogowego i zasad bezpieczeństwa na obszarach leśnych.

Kierunek	NADZÓR/ INŻYNIERIA/ EDUKACJA
Lider	PGL LP
Źródła finansowania	Środki własne
WSKAŹNIK PRODUKTU	

W ramach prowadzonych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne LP działań w obszarze ruchu drogowego, zrealizowano szereg zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg w zakresie rozbudowy lub modernizacji infrastruktury drogowej wraz z infrastrukturą jej towarzyszącą. W 2023 r. zrealizowano łącznie 1 604 zadań inwestycyjnych ww. zakresie, na które składały się w szczególności: budowa lub modernizacja istniejącej sieci dróg oraz zjazdy z dróg, mosty, przepusty, parkingi i miejsca postojowe.	
Osiągnięte rezultaty: W ramach prowadzonych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne LP działań w obszarze ruchu drogowego, zrealizowano szereg zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg w zakresie rozbudowy lub modernizacji infrastruktury drogowej wraz z infrastrukturą jej towarzyszącą. W 2023 r. zrealizowano łącznie 1 604 zadań inwestycyjnych ww. zakresie, na które składały się w szczególności: zjazdy z dróg, mosty, przepusty, parkingi i miejsca postojowe oraz budowa lub modernizacja istniejącej sieci dróg. Korzystając z uprawnień wynikających, w szczególności z ustawy o lasach, Służba Leśna w tym Straż Leśna podejmowała interwencje w związku z naruszeniami obowiązujących przepisów, również w zakresie przepisów o bezpieczeństwie oraz porządku w ruchu drogowym. Wzorem lat ubiegłych, również w 2023 r. prowadzone były lokalne akcje kontrolno – prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenach leśnych zarządzanych przez PGL LP.	

11. Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Straż Graniczną

Zakres działania: Funkcjonariusze SG prowadzą działania w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją oraz innymi uprawnionymi służbami. Wykonując zadania określone w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej funkcjonariusze SG, mają prawo do zatrzymywania pojazdów i wykonywania innych czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, w trybie i przypadkach określonych w Prawie o ruchu drogowym. Straż Graniczna posiada niemal wszystkie uprawnienia Policji w zakresie kontroli ruchu drogowego, określone w art. 129 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, m.in. do legitymowania uczestnika ruchu, sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem, żądania poddania się przez kierującego pojazdem badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu, sprawdzania stanu technicznego i wyposażenia pojazdu, sprawdzania zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku, używania przyrządów kontrolno-pomiarowych do badania pojazdu, określenia jego prędkości, czy też stwierdzenia naruszeń środowiska. Dodatkowo, zgodnie z art. 129 ust. 4b ww. ustawy, funkcjonariusze odmawiają prawa wjazdu na terytorium RP pojazdom, m.in. kiedy pojazd kierowany jest przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub przez osobę nieposiadającą wymaganych dokumentów, kiedy stan techniczny pojazdu zagraża bezpieczeństwu w ruchu drogowym lub narusza wymagania ochrony środowiska, czy też kiedy kierujący pojazdem nienormatywnym nie posiada wymaganego zezwolenia. Jednocześnie, funkcjonariusze SG uprawnieni są do nakładania grzywnien w drodze mandatu karnego za określone wykroczenia. Funkcjonariusze Straży Granicznej posiadają również uprawnienia do zatrzymywania dokumentów uprawniających do używania pojazdu – tj. dowodów	Kierunek	NADZÓR
	Lider	SG
	Źródła finansowania	Środki własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Statystyka czynności służbowych	

rejestracyjnych oraz pozwoleń czasowych. Ponadto, Straż Graniczna czynnie uczestniczy w kontrolach pojazdów ciężarowych, realizując zapisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, 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. Należy również zaznaczyć udział Straży Granicznej w innym obszarze o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w komunikacji drogowej, mianowicie w kontroli przewozu towarów niebezpiecznych na podstawie zapisów ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.	
Osiągnięte rezultaty: Korzystając z uprawnień z zakresu ruchu drogowego funkcjonariusze SG w 2023 r. wystawili 17 516 mandatów karnych, pouczyli 64 792 osób, 82 wnioski zostały skierowane do sądu. Jednocześnie w 2 903 przypadkach zatrzymano dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe, natomiast w 15 648 przypadkach odmówiono przekroczenia granicy państwowej pojazdom, w związku z naruszeniami przepisów ruchu drogowego. Wzorem lat ubiegłych, również w 2023 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 307 akcjach pod kryptonimami: „Prędkość”, „Alkohol i narkotyki”, „Niechronieni uczestnicy ruchu”, „Bezpieczny weekend” i inne. W działaniach tych skontrolowano 2 998 osób, podczas kontroli 5 osób zatrzymano, 103 pouczone, a 269 osób ukarano mandatem. Skontrolowano 2073 pojazdy, ujawniając 5 kierujących pod wpływem alkoholu. Natomiast w 8 przypadkach stwierdzono nieprawidłowy stan techniczny pojazdu. Realizując zapisy ustawy o transporcie drogowym w 2023 r. funkcjonariusze jednostek organizacyjnych SG nałożyli 1 459 kar pieniężnych w formie decyzji administracyjnych oraz 458 mandatów za naruszenia przepisów transportu drogowego. W ramach realizacji „Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców na lata 2023 – 2024”, w 2023 r. funkcjonariusze SG skontrolowali 51 258 dni pracy kierowców.	

12. Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Krajową Administrację Skarbową/Służbę Celno-Skarbową		
Zakres działania: Kontrole drogowe przeprowadzone przez Krajową Administrację Skarbową/Służbę Celno-Skarbową: Osiągnięte rezultaty: - liczba przeprowadzonych kontroli drogowych w ramach realizacji Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców w 2023 r.: 2456 kontroli. - Ponadto funkcjonariusze SCS przeprowadzili kontrole w zakresie: - przewozu towarów w ramach systemu monitorowania przewozu i obrotu SENT- 498.563 tys. (liczba funkcjonariuszy SCS zaangażowanych w kontrole drogowe wyniosła 566 funkcjonariuszy); - prawidłowości uiszczania opłaty e-TOLL - 124.708 tys.	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KAS/SCS
	Źródła finansowania	Środki własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Statystyka czynności służbowych	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023

--	--	--

13. Prowadzenie strony internetowej bezchemi nadrodze.pl

Zakres działania: Serwis www.bezchemi nadrodze.pl powstał w ramach ogólnopolskiej kampanii prowadzonej na zlecenie Krajowego Biura do spraw Przeciwdziałania Narkomanii w latach 2020-2021, adresowanej głównie do użytkowników ruchu drogowego (kierowcy, pasażerowie i piesi). Portal ukierunkowany jest na: a) wzmacnianie norm przeciwnych używaniu substancji psychoaktywnych przez uczestników ruchu drogowego; b) upowszechnianie wiedzy na temat ryzyka używania substancji psychoaktywnych przez kierujących pojazdami oraz konsekwencji prawnych związanych z prowadzeniem pojazdu pod wpływem substancji psychoaktywnych; c) zwrócenie uwagi rodzicom i opiekunom na ich rolę w kształtowaniu zachowań sprzyjających bezpieczeństwu młodych ludzi w ruchu drogowym. Osiągnięte rezultaty: Liczba użytkowników: 13 624 Liczba odsłon strony: 18 053	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KCPU
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba odsłon portalu, liczba użytkowników	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	Liczba użytkowników: 20 316 Liczba odsłon: 30 908	Liczba użytkowników: 13 624 Liczba odsłon: 18 053

14. Edukacja instruktorów prowadzących kursy w szkołach nauki jazdy oraz kandydatów na kierowców w zakresie wpływu alkoholu na zdolność prowadzenia pojazdów

Zakres działania: Zmotywowanie instruktorów w szkołach nauki jazdy do podejmowania tematu wpływu alkoholu na zdolność prowadzenia pojazdów oraz zwiększenie wiedzy kursantów i instruktorów w zakresie wpływu alkoholu na organizm kierowcy poprzez przygotowanie i przekazanie do szkół nauki jazdy pakietu materiałów edukacyjnych (broшуra i film). Celem jest zmniejszenie liczby przypadków kierowania pojazdami po alkoholu. Osiągnięte rezultaty: Ilość pakietów przekazanych do szkół nauki jazdy: 4989	Kierunek	ZDROWIE PUBLICZNE
	Lider	KCPU
	Źródła finansowania	dofinansowanie ze środków Funduszu Rozwiązywania Problemów Hazardowych

	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość pakietów przekazanych do szkół nauki jazdy	
	Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
	n.d.	4989 pakietów przekazanych do szkół nauki jazdy

15. Ogólnopolska kampania edukacyjna prowadzona w mediach wirtualnych w tym społecznościowych na temat wpływu alkoholu na zdrowie

Zakres działania:

Ogólnopolska kampania edukacyjna Na Zdrowie – każdy dzień na moja korzyść prowadzona w mediach wirtualnych w tym społecznościowych na temat wpływu alkoholu na zdrowie <https://kampanianazdrowie.pl/>. Kampania rozpoczęła się we wrześniu 2023 roku i obejmowała: prowadzenie strony internetowej [www.kampanianazdrowie.pl](https://kampanianazdrowie.pl/), oddziaływanie za pośrednictwem PR-u i mediów społecznościowych, produkcje audiowizualne. Strona internetowa kampanii zawiera kompendium wiedzy na temat szkód, które wiążą się ze spożywaniem alkoholu. Zamieszczone tu są także informacje na temat korzyści związanych z ograniczeniem picia i abstynencją. Na stronie kampanii również można znaleźć artykuły dotyczące alkoholu w ruchu drogowym:

https://kampanianazdrowie.pl/kategoria/oalkoholu/alkohol-w-ruchudrogowym/?fbclid=IwAR2WVnRCfsyZgq4d7wyXhE1dglPVp3nPbRr0Gm_9Ar6XQB9Q3ova0cbbU

Osiągnięte rezultaty:

W 2023 roku umieszczono 51 artykułów, 29 filmów.

Liczba użytkowników: 252 tys.

Liczba odsłon: 304.123

Kierunek	EDUKACJA PUBLICZNA
Lider	KCPU
Źródła finansowania	dofinansowanie ze środków Funduszu Rozwiązywania Problemów Hazardowych
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba odsłon strony, liczba użytkowników, liczba opublikowanych artykułów i filmów	
Stan na 31.12.2022	Stan na 31.12.2023
n.d.	- Wyświetlenia filmów na YouTube: 935.362 - Kliknięcia

		(przejścia na stronę): 304.123
--	--	---

Działalność badawcza i publikacje

Instytut Transportu Samochodowego

Instytut Transportu Samochodowego (ITS) w 2023 roku realizował zadania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wpisujące się w następujące filary Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030: system zarządzania brd, bezpieczny człowiek, bezpieczny pojazd.

W 2023 roku kontynuowano działania **Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR)**, którego nadrzędnym celem jest gromadzenie i upowszechnianie wiedzy o zagrożeniach na polskich drogach oraz współpraca międzynarodowa w zakresie baz danych. W ramach POBR ITS jako oficjalny reprezentant Polski współpracuje z bazami danych CARE i IRTAD, WHO dostarczając danych z Polski. Ponadto POBR jest oficjalnym dostarczycielem danych o wypadkach drogowych w Europejskim Systemie Statystycznym (ESS) i jako jednostka wskazana przez Główny Urząd Statystyczny dostarcza dane dla Eurostatu.

ITS w 2023 r. zakończył realizację **europejskiego projektu badawczego Baseline** polegającego na wyznaczaniu wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety), jak również rozpoczął realizację projektu **Trendlaine** (kontynuacja Baseline) aktualizując metodologię 8 podstawowych wskaźników KPIs i wyznaczając metodologię nowych 10 wskaźników eksperymentalnych. W 2024 roku zostaną przeprowadzone badania.

ITS jako **Krajowy Punkt Kontaktowy Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** (ERSC European Road Safety Charter) tworzył krajową sieć interesariuszy brd dzielącą się swoimi doświadczeniami i wiedzą w całej UE.

ITS stale współpracuje z **Wojewódzkimi Radami BRD**. W 2023 roku braliśmy udział w przygotowaniu Mazowieckiego Programu Poprawy BRD. Opracowaliśmy również Podkarpacki Program BRD na lata 2023-2030.

W 2023 roku ITS jako jeden z liderów **projektu ESRA3** (E-Survey on Road Users Attitudes) przeprowadził po raz trzeci, kontynuowane od roku 2015 (wcześniej w ramach projektu SARTRE) badania opinii społecznej na temat różnych aspektów ruchu drogowego w Polsce.

ITS zakończył europejski projekt **„Moving Stars”** - Bezpieczne poruszanie się po wszystkich drogach - „Migające Gwiazdy” w ramach którego powstał innowacyjny program edukacyjny z zakresu brd i mobilności oparty na grach i zabawach ruchowych.

W ramach kontynuacji realizowano w ITS projekt **Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR)**. W 2023 r. przeszkolonych zostało 250 uczestników w trakcie wydarzeń dot. edukacji bezpieczeństwa ruchu drogowego min. dla uczestników projektu ITS pt. Centrum Wiedzy o Dostępności do Transportu (prowadzono i aktualizowano stronę internetową www.cebr.edu.pl).

Mając na uwadze problemy mobilności osób niepełnosprawnych ITS jako lider realizował projekt **Centrum Wiedzy o Dostępności** do transportu i mobilności osób o szczególnych potrzebach.

ITS w roku akademickim 2023/2024 prowadził **zajęcia dla studentów studiów podyplomowych** pod kątem osób z niepełnosprawnością w ruchu drogowym pn. „Teoria i praktyka kształcenia i egzaminowania kierowców” (Wojkowska Akademia Techniczna).

ITS jako pomysłodawca od wielu lat wspólnie z Policją i Stacjami Kontroli Pojazdów organizuje akcję **„Twoje Światła - Nasze Bezpieczeństwo”** podczas, której kierowcy mają możliwość nieodpłatnego sprawdzenia ustawienia świateł w pojazdach. Celem akcji jest zwrócenie uwagi kierowców na znaczenie oświetlenia zewnętrzne pojazdu, w szczególności w okresie jesienno-zimowym.

W ramach telematiki transportu i pojazdów autonomicznych w 2023 roku ITS realizował projekt **DARTS** „Database of Autonomous vehicles Road Testing Scenarios (Baza danych testowych dla pojazdów autonomicznych)” w ramach programu GOSPOSTRATEG wspólnie z Wydziałem Elektroniki i Technik Informacyjnych Politechniki Warszawskiej. Przeprowadzono analizę rozwiązań drogowych istotnych dla pojazdów zautomatyzowanych wyposażonych w różne systemy percepcji i opracowano dwie analizy. Pierwsza z nich skoncentrowana była na rozwiązaniach infrastrukturalnych, których zastosowanie ma wpływ na wnioskowanie systemów automatyzujących proces prowadzenia pojazdu. Druga analiza umożliwiła identyfikację miejsc szczególnie niebezpiecznych, tzn. takich, w których najczęściej dochodzi do zdarzeń drogowych.

Kontynuowano zadania w projekcie „Badania oznakowania eksperymentalnego autostrad i dróg ekspresowych” realizowanego wspólnie z Politechniką Krakowską i Instytutem Badawczym Dróg i Mostów. Zebrano ponad 500 ankiet od uczestników ruchu drogowego nt. oznakowania eksperymentalnego na drogach ekspresowych z 7 punktów pomiarowych (przy drogach ekspresowych).

Na Uczelni Techniczno-Handlowej w Warszawie ITS w 2023 r. prowadził **zajęcia dla studentów studiów dziennych i zaocznych** w zakresie diagnostyki samochodów dot. aspektów badań technicznych na Stacjach Kontroli Pojazdów (SKP). Zorganizowane zostały również **3 regionalne konferencje szkoleniowe** dotyczące przyszłości okresowych badań technicznych pojazdów.

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

Prace Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, zrealizowane w 2023 roku

Projekty badawcze:

1. Instytut Badawczy Dróg i Mostów uczestniczył w realizacji III ETAPU umowy na „Badanie oznakowania eksperymentalnego autostrad i dróg ekspresowych” realizowanego na zlecenie GDDKiA.
2. Został przygotowany wniosek „Nowa widoczność na stacjach i przejściach dla pieszych” (New visibility at stations and pedestrian crossings” – akronim NEW VISIBILITY), w ramach programu INTERREG BALTIC REGION. Projekt dotyczył poprawy dostępności infrastruktury transportowej pasażerom z dysfunkcją wzroku.

Publikacje naukowe:

1. K. Waluś, B. Rymsza, P. Gryszpanowicz pt. „Ocena odporności na poślizg zabytkowych nawierzchni chodników, Materiały Budowlane 04/2023, strona 11-14, DOI: 10.15199/33.2023.04.03.

Udział w konferencjach:

1. Tomasz Kamiński, Mariusz Kieć, Marcin Dębiński: Wpływ tablic o zmiennej treści na zachowania kierowców, Gambit 2023.
2. Tomasz Kamiński, Mariusz Kieć, Wpływ tablic o zmiennej treści na zachowania kierujących pojazdami, Akademia Policji w Szczytnie, Szczytno 6.09.2023 r.
3. Tomasz Kamiński, Mariusz Kieć, Jacek Chmielewski, wystąpienie pt. „System dokładnego ważenia pojazdów w ruchu”, Kongres nawierzchni 2023, Kraków 22-24.11.2023 r.
4. Tomasz Kamiński, Mariusz Piątek, konferencja naukowa pt. „Nowe osiągnięcia w dziedzinie konstrukcji, produkcji i badań silników spalinowych oraz napędów alternatywnych YSA 2023”, Leśna, 13-15.11.2023 r.

Prace badawcze i zlecone:

1. Badania zderzeniowe typu TB11, TB32, TB42, TB51 barier drogowych wykonane w skali rzeczywistej według normy PN-EN 1317.
2. Badania zderzeniowe typu TB11, TB51 barier mostowych wykonane w skali rzeczywistej według normy PN-EN 1317.
3. Badania zderzeniowe słupów oświetleniowych wykonane w skali rzeczywistej według PN-EN 12767 dla klas prędkości 35 km/h, 50 km/h, 70 km/h i 100 km/h.
4. Zrealizowano zleconą pracę badawczą pt. „Odporność na polerowanie (PSV) i ścieranie (AAV) kruszyw do nawierzchni drogowych wg PN-EN 1097-8”. Otrzymano wyniki badań - wartości odporności na polerowanie (PSV) i ścieranie (AAV) kruszyw do nawierzchni drogowych wg PN-EN 1097-8.
5. Zrealizowane 3 prace dotyczące badań wykonywanych na odcinkach autostrad. Wykonywano m.in. pomiary równości podłużnej i poprzecznej nawierzchni oraz dokonywano oceny właściwości przeciwoślizgowych (współczynnik tarcia i tekstura). Wyniki pomiarów są wykorzystane w ocenie stanu

technicznego badanych odcinków dróg, również w kwestiach związanych z BRD (równość podłużna, głębokość kolein, aquaplaning, właściwości przeciwpoślizgowe).

6. Zrealizowano prace zlecone dotyczące pomiarów współczynnika tarcia zestawem SRT-3 (17 zleceń). Prace zrealizowane przez Zakład Diagnostyki Nawierzchni IBDiM.

7. Organizacja, dwukrotnych w ciągu roku badań porównawczych zestawów SRT-3 służących do badania właściwości przeciwpoślizgowych nawierzchni w 2022 roku (praca na zlecenie GDDKiA).

8. Zrealizowano prace zlecone dotyczące równości podłużnej nawierzchni (3 zlecenia). Prace zrealizowane przez Zakład Technologii Nawierzchni IBDiM.

9. Zrealizowano badania terenowe oznakowania poziomego autostrady w zakresie współczynnika luminancji w świetle rozproszonym Qd (widzialność w dzień) oraz współczynnika odbłasku RL (widzialność w nocy) wraz z analizą wyników. Pomiar zrealizowany na odcinkach o łącznej długości kilkuset kilometrów.

10. Zrealizowano badania właściwości oznakowania poziomego drogi ekspresowej na odcinkach o łącznej długości kilkudziesięciu kilometrów.

11. Zrealizowano badania odporności na poślizg oznakowania poziomego drogi ekspresowej.

12. Zrealizowano badania właściwości oznakowania poziomego ulic miasta Warszawa.

13. Czterokrotnie przeprowadzono badania laboratoryjne aktywnych stałych pionowych znaków drogowych.

14. Dwukrotnie przeprowadzono badania laboratoryjne odporności na warunki atmosferyczne folii odblaskowych do pionowych znaków drogowych.

15. Przeprowadzono badania laboratoryjne parametrów optycznych stałych pionowych znaków drogowych.

16. Przeprowadzono badania właściwości użytkowych płyt prowadzących Brajl w kolorze białym i żółtym oraz płyt ostrzegawczych Brajl w kolorze białym i żółtym.

17. Prowadzenie badań laboratoryjnych i drogowych właściwości użytkowych farby rozpuszczalnikowej barwy białej i żółtej oraz masy chemoutwardzalnej do poziomego oznakowania dróg.

18. Przeprowadzono badania laboratoryjne odporności na poślizg systemów powłokowych.

19. Przeprowadzono badania odporności na poślizg płyt torowych betonowych prefabrykowanych.

20. Przeprowadzono badanie odporności na poślizg systemu izolacji nawierzchniowej na budowie kładki pieszo rowerowej.

21. Opracowano ekspertyzę dotyczącą przyczyn wystąpienia utraty odblaskowości oznakowania poziomego grubowarstwowego wykonanego w technologii struktury regularnej na drodze ekspresowej.

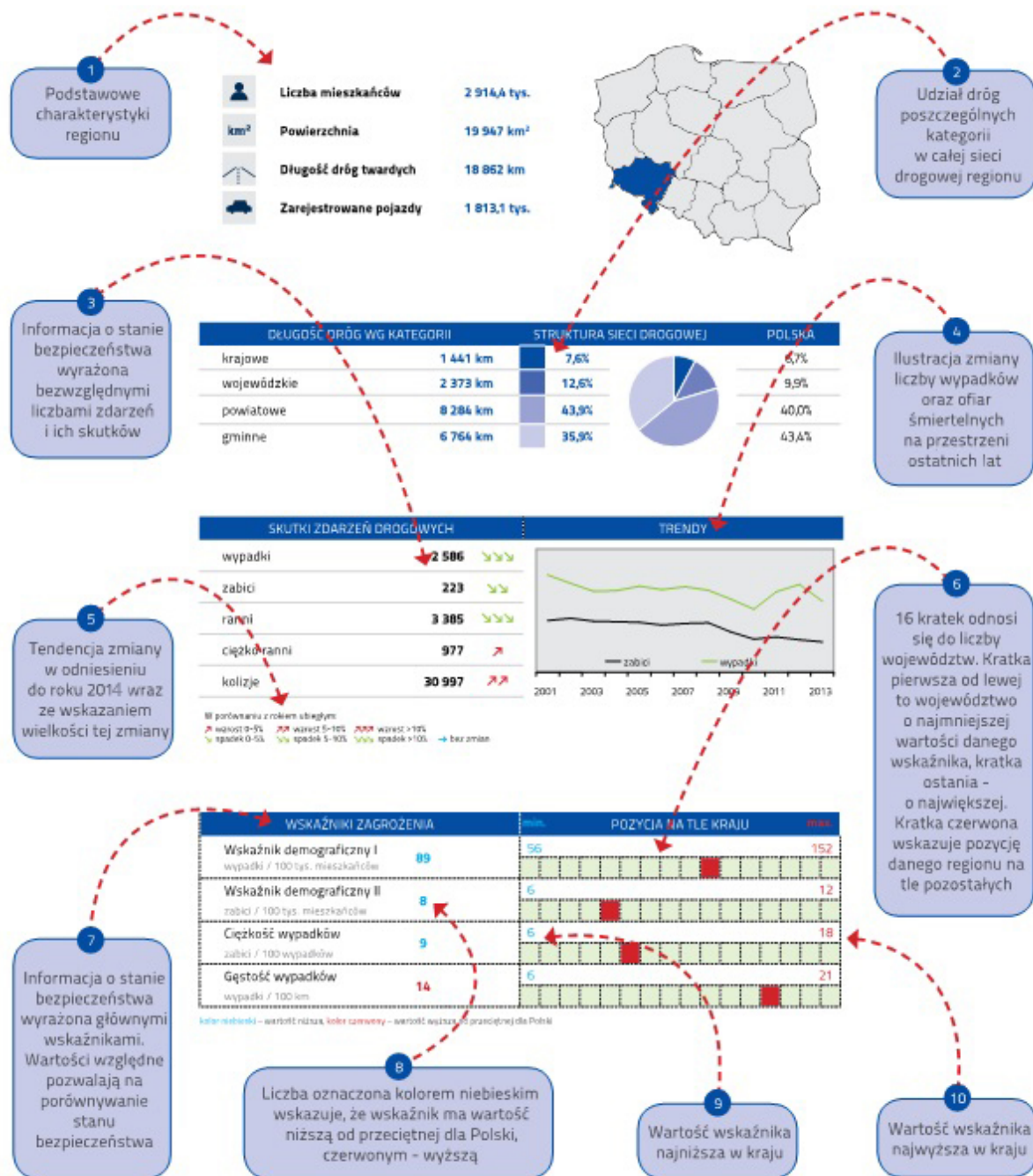
22. Przeprowadzono badania ogrodzeń i barier dotyczące wymiarów podstawowych oraz zabezpieczeń antykorozyjnych. Zbadano również klasy niezgodności spawalniczych.

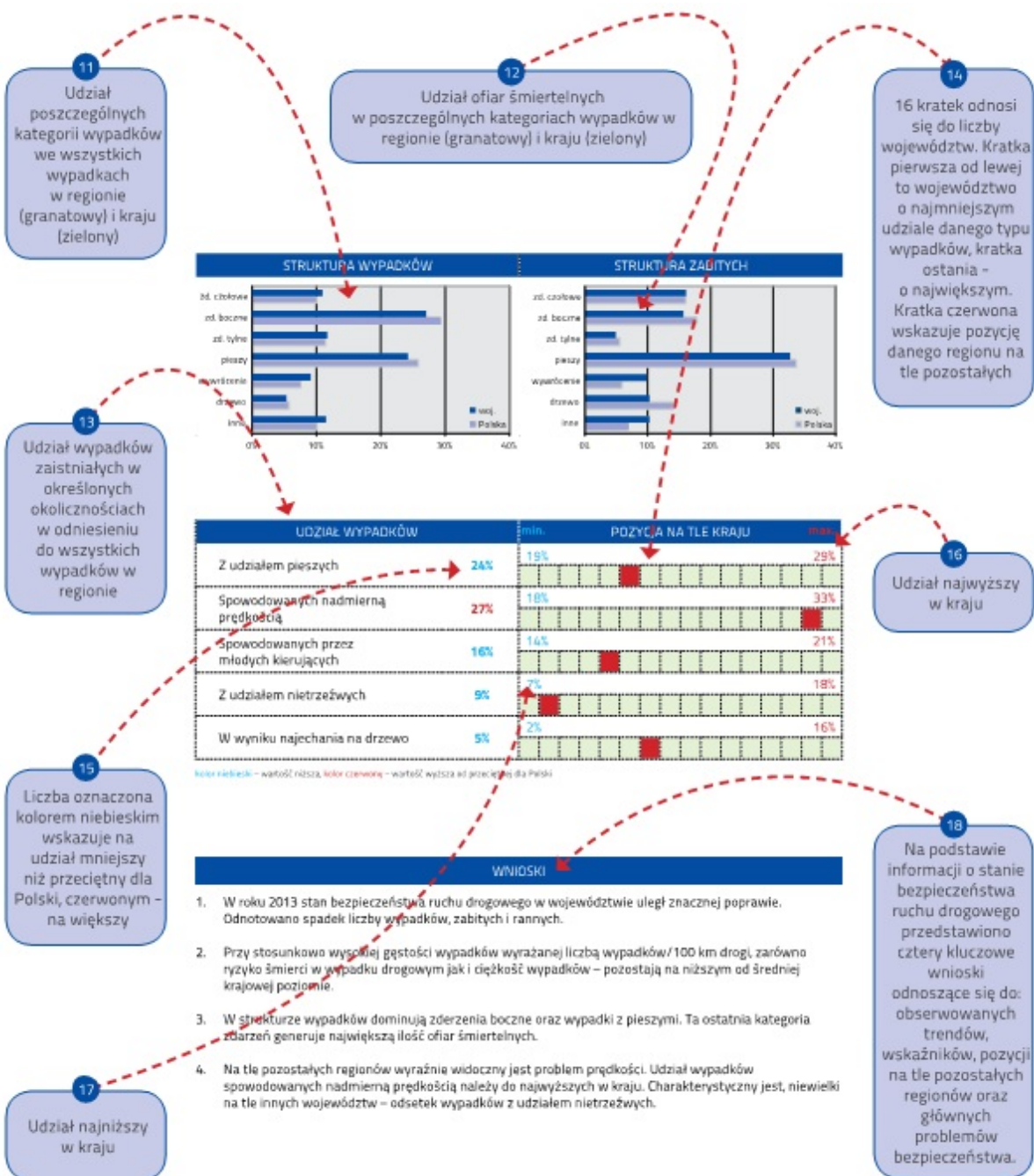
23. Przeprowadzono badania słupków blokujących w kwestii wymiarów podstawowych.

ZAŁĄCZNIK 1

Analizy porównawcze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwach w 2023 r.

JAK ODCZYTAĆ INFORMACJE ?



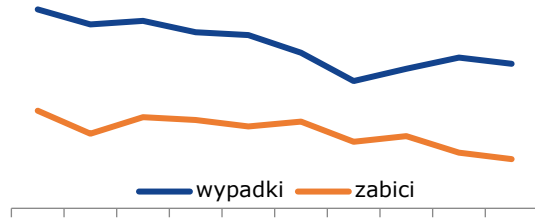




WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE



Liczba mieszkańców	2 888,0 tys.
Powierzchnia	19 947 km ²
Długość dróg publicznych	25 563,0 km
Zarejestrowane pojazdy	2 074,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII			STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 396 km		5,5%		POLSKA
wojewódzkie	2 323 km		9,1%		4,6%
powiatowe	8 419 km		32,9%		6,9%
gminne	13 425 km		52,5%		29,0%
					59,5%
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY		
wypadki	1 792	↘			
zabici	122	↘↘↘			
ranni	2 079	↘↘			
ciężko ranni	1 012	↗↗↗			
kolizje	33 030	↘			

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

 - wzrost 0-5%

  - wzrost 5-10%

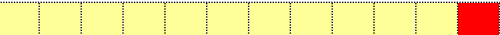
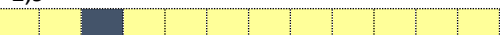
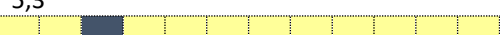
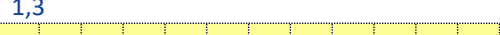
   - wzrost >10%

 - spadek 0-5%

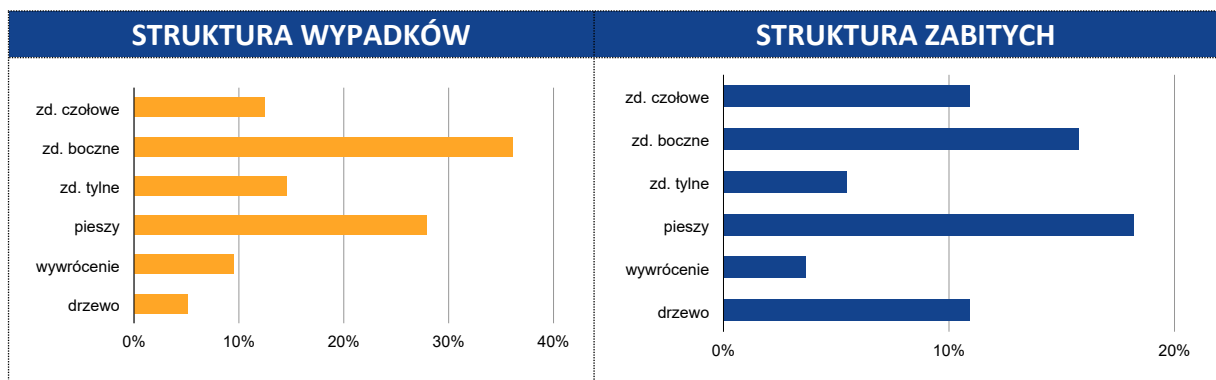
  - spadek 5-10%

   - spadek >10%

 - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23,2%	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 21,1%	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców 13,8%	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów 16,4%	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych 6,0%	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów 10,7%	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo 5,1%	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. W roku 2023 w strukturze wypadków dominują zderzenia boczne i najechanie na pieszego, zaś w strukturze ofiar śmiertelnych najechanie na pieszego oraz zderzenia boczne, czołowe i najechanie na drzewo. 2. Dość wysoki udział wypadków z udziałem motocyklistów. 3. Kolejny rok występuje wyższy od średniej udział wypadków z udziałem pieszych.

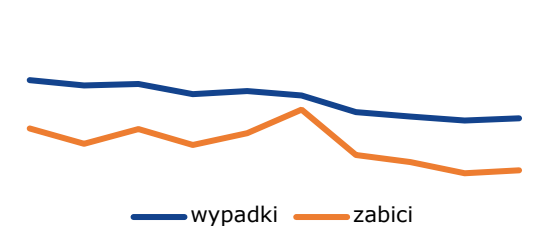


WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 006,9 tys.
Powierzchnia	17 971 km ²
Długość dróg publicznych	27 911,0 km
Zarejestrowane pojazdy	1 400,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 191 km	4,3%		POLSKA
wojewódzkie	1 799 km	6,4%		4,6%
powiatowe	7 039 km	25,2%		6,9%
gminne	17 882 km	64,1%		29,0%
				59,5%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	785			
zabici	108			
ranni	857			
ciężko ranni	329			
kolizje	21 502			
			2014	2016
			2018	2020
			2022	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

 - wzrost 0-5%

 - wzrost 5-10%

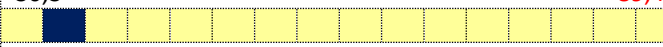
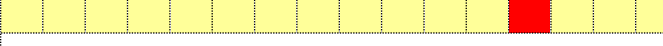
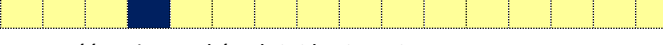
 - wzrost >10%

 - spadek 0-5%

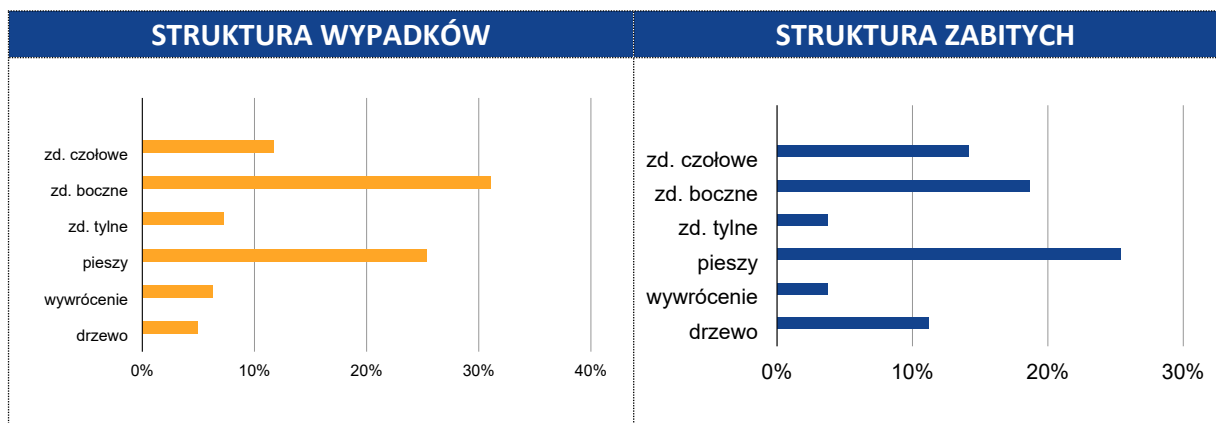
 - spadek 5-10%

 - spadek >10%

 - bez zmian.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 27,9%	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 14,6%	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców 13,2%	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów 15,5%	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych 5,6%	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów 11,8%	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo 5,2%	1,7%		14,7%

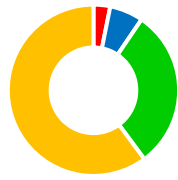
WNIOSKI
- Wskaźnik wypadków/100 tys. mieszkańców ma jedną z najniższych wartości w kraju, jednak ryzyko śmierci w wypadku jest na średnim poziomie. - Wysoki wskaźnik wypadków z udziałem pieszych i motocyklistów. - Jeden z najniższych wskaźników wypadków spowodowanych nadmierną prędkością.

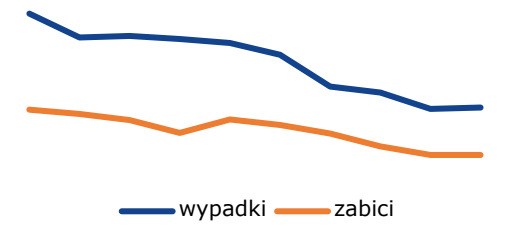


WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE



Liczba mieszkańców	2 024,6 tys.
Powierzchnia	25 122 km ²
Długość dróg publicznych	37 695,0 km
Zarejestrowane pojazdy	1 424,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 036 km	2,7%		POLSKA
wojewódzkie	2 336 km	6,2%		4,6%
powiatowe	10 630 km	28,2%		6,9%
gminne	23 693 km	62,9%		29,0%
				59,5%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	794	↗	
zabici	121	→	
ranni	835	↗	
ciężko ranni	372	↗	
kolizje	17 085	↘	
			2014 2016 2018 2020 2022

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

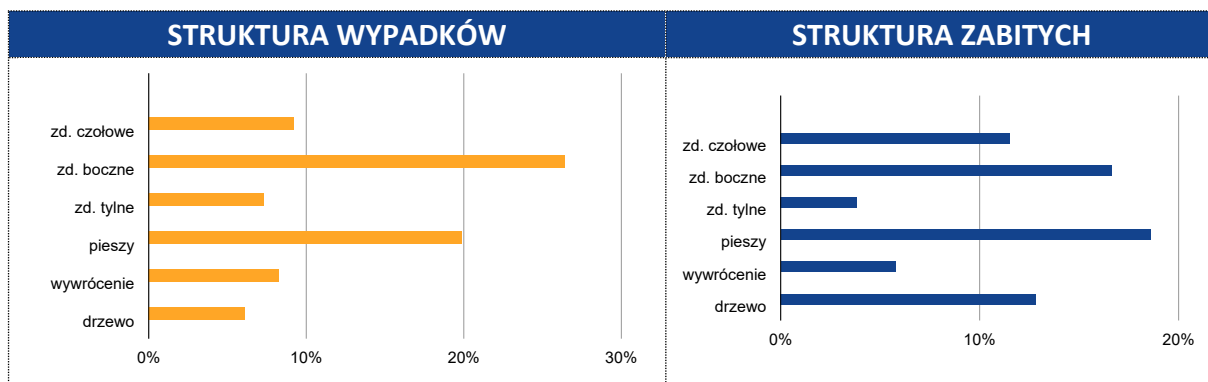
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. W województwie utrzymuje się najwyższy w kraju udział wypadków z udziałem motocyklistów. 2. Wskaźniki zagrożenia plasują region w gronie województw charakteryzujących się stosunkowo niedużym ryzykiem wypadku. Jednocześnie ciężkość wypadków charakteryzuje się znaczną wartością na tle kraju. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z pieszymi.



WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE



Liczba mieszkańców	980,0 tys.
Powierzchnia	13 988 km ²
Długość dróg publicznych	15 778,0 km
Zarejestrowane pojazdy	749,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	908 km	● 5,8%	
wojewódzkie	1 603 km	● 10,2%	
powiatowe	4 114 km	● 26,1%	
gminne	9 153 km	● 58,0%	

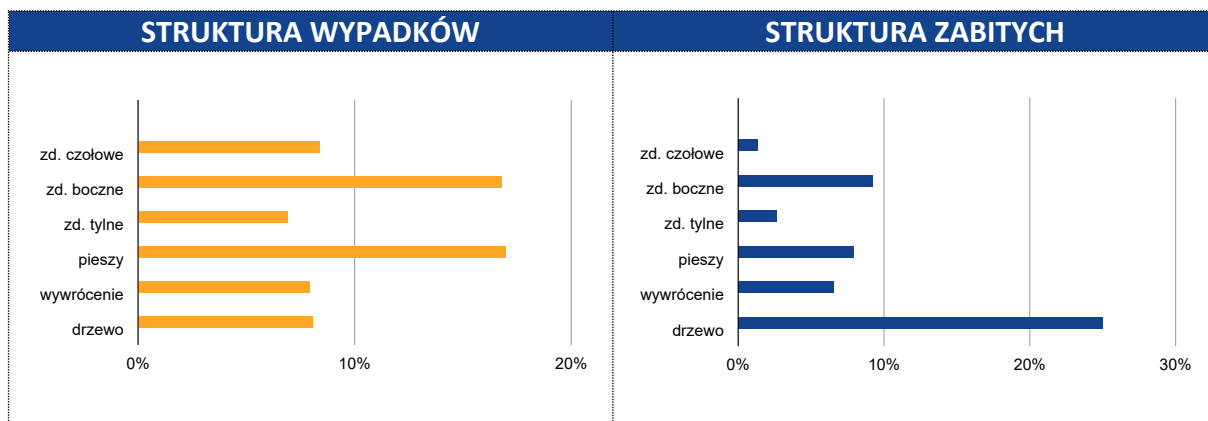
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	443 ↘↘↘	
zabici	62 ↘	
ranni	536 ↘↘	
ciężko ranni	205 ↘↘	
kolizje	10 085 ↗	

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.	30,3	89,4	89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,9	7,2	7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3	21,9	21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3	8,2	8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23,7%	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 29,6%	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców 18,1%	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów 10,2%	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych 9,5%	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów 8,4%	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo 11,1%	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. Istotnym problemem pozostają wypadki spowodowane nadmierną prędkością oraz przez młodych kierowców, których udział jest najwyższy w skali kraju. 2. W województwie odnotowuje się najniższy udział wypadków z udziałem rowerzystów. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia z udziałem pieszych oraz zderzenia boczne pojazdów jednak najwięcej ofiar śmiertelnych generują wypadki w wyniku najechania na drzewo.



WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE



Liczba mieszkańców	2 378,5 tys.
Powierzchnia	18 219 km ²
Długość dróg publicznych	26 086,0 km
Zarejestrowane pojazdy	1 703,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	1 478 km	● 5,7%	
Wojewódzkie	1 357 km	● 5,2%	
Powiatowe	7 766 km	● 29,8%	
Gminne	15 485 km	● 59,4%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 127	↘	
zabici	166	↗	
ranni	2 453	↘↘	
ciężko ranni	715	↘↘↘	
kolizje	22 832	↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

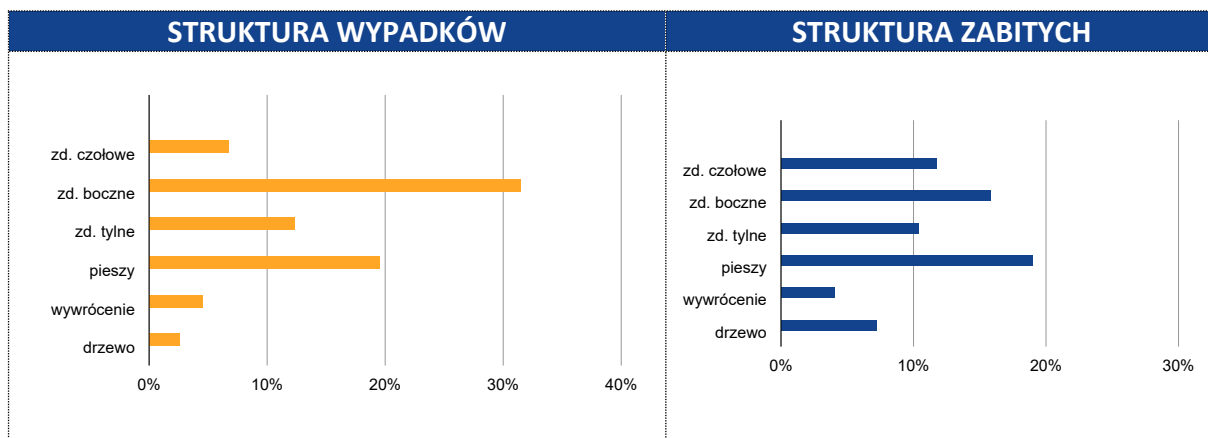
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 22,9%	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 18,4%	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców 11,7%	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów 18,9%	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych 5,6%	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów 6,4%	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo 2,9%	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. W województwie utrzymuje się najwyższe w skali kraju ryzyko zaistnienia wypadku oraz gęstość zdarzeń określana liczbą wypadków na 100 km. 2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz zdarzenia z udziałem pieszego, które generują znaczną liczbę ofiar śmiertelnych. 3. Poza wypadkami z udziałem rowerzystów udział pozostałych kategorii zdarzeń pozostaje na poziomie poniżej średniej krajowej.



WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 429,0 tys.
Powierzchnia	15 184 km ²
Długość dróg publicznych	31 870,0 km
Zarejestrowane pojazdy	2 227,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	1 099 km	● 3,4%	
Wojewódzkie	1 456 km	● 4,6%	
Powiatowe	6 633 km	● 20,8%	
Gminne	22 682 km	● 71,2%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 211	↘	
zabici	117	↗↗↗	
ranni	2 561	↘	
ciężko ranni	821	↘	
kolizje	27 348	↗	

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.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE



Liczba mieszkańców	5 510,6 tys.
Powierzchnia	35 559 km ²
Długość dróg publicznych	55 617,0 km
Zarejestrowane pojazdy	4 225,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	2 443 km	● 4,4%	
Wojewódzkie	3 020 km	● 5,4%	
Powiatowe	15 186 km	● 27,3%	
Gminne	34 968 km	● 62,9%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 799	↘	
zabici	307	↗↗	
ranni	3 246	↘	
ciężko ranni	560	↘↘	
kolizje	56 524	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

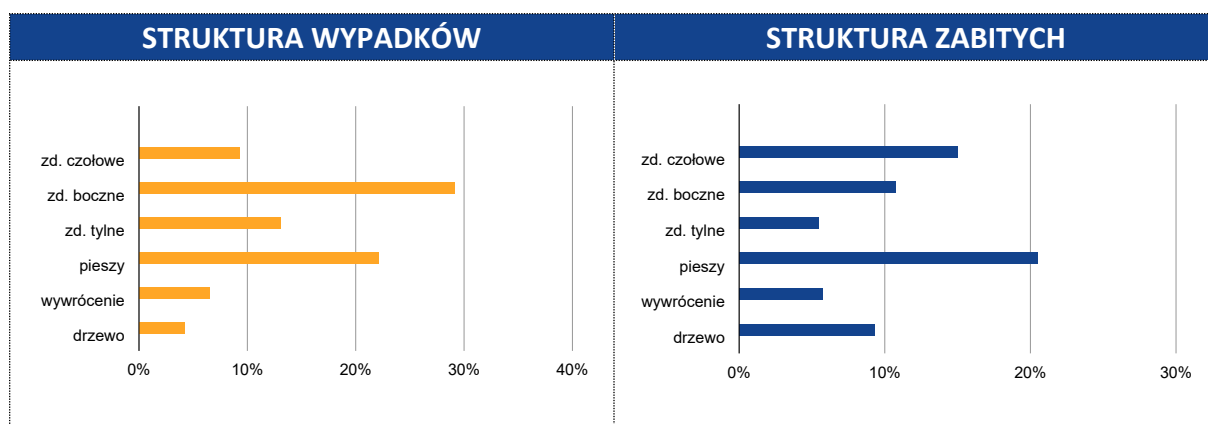
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk. 50,8	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk. 5,6	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków 11,0	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km 5,0	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23,8%	18,1%		28,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 21,7%	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców 13,9%	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów 16,3%	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych 10,2%	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów 10,4%	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo 4,5%	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych. Ta ostatnia kategoria zdarzeń generuje najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych na tle innych rodzajów wypadków. 2. W kategorii głównych problemów należy rozpatrywać wypadki z udziałem nietrzeźwych, motocyklistów, pieszych oraz spowodowanych nadmierną prędkością. 3. Wskaźniki zagrożeń plasują region w gronie województw charakteryzujących się średnim ryzykiem wypadków. Niestety towarzyszące im ryzyko zgonu jest wyższe od średniej krajowej.



WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE



Liczba mieszkańców	942,4 tys.
Powierzchnia	9 411 km ²
Długość dróg publicznych	10 487 km
Zarejestrowane pojazdy	710,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	781 km	● 7,4%	
Wojewódzkie	1 008 km	● 9,6%	
Powiatowe	3 875 km	● 37,0%	
Gminne	4 823 km	● 46,0%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	464	↗↗	
zabici	49	↘↘↘	
ranni	510	↘	
ciężko ranni	181	↗↗	
kolizje	9 034	↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

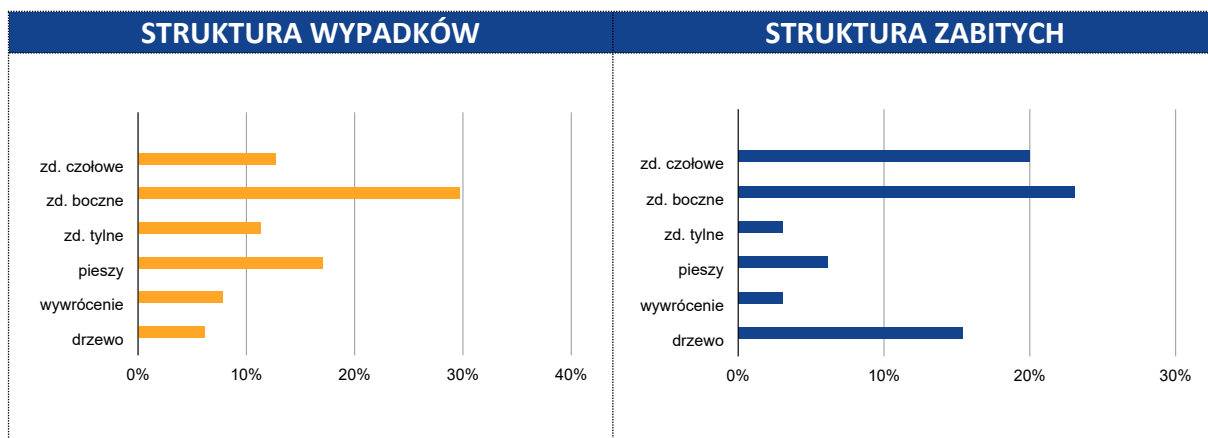
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 18,1%	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 19,4%	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,4%	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów 20,0%	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych 11,0%	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów 8,8%	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo 6,5%	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. W regionie odnotowano znacznie wyższy od średniej odsetek wypadków z udziałem młodych kierowców, rowerzystów oraz osób nietrzeźwych. 2. W strukturze wypadków wyraźnie dominują zderzenia boczne pojazdów, które obok zderzeń czołowych oraz wypadków związanych z najechaniem na drzewo generują najwięcej ofiar śmiertelnych. 3. Wskaźnik zagrożenia w regionie jest niższy od średniej wartości w skali kraju. Niestety wskaźnik zabitych na 100 tys. mieszkańców oraz wskaźnik ciężkości wypadków przewyższają średnią wartość krajową.



WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE



Liczba mieszkańców	2 079,1 tys.
Powierzchnia	17 845 km ²
Długość dróg publicznych	21 771 km
Zarejestrowane pojazdy	1 317,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	930 km	● 4,3%	
Wojewódzkie	1 788 km	● 8,2%	
Powiatowe	6 717 km	● 30,9%	
Gminne	12 336 km	● 56,7%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 193	↗↗↗	
zabici	90	↗	
ranni	1 402	↗↗↗	
ciężko ranni	224	↘	
kolizje	15 215	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

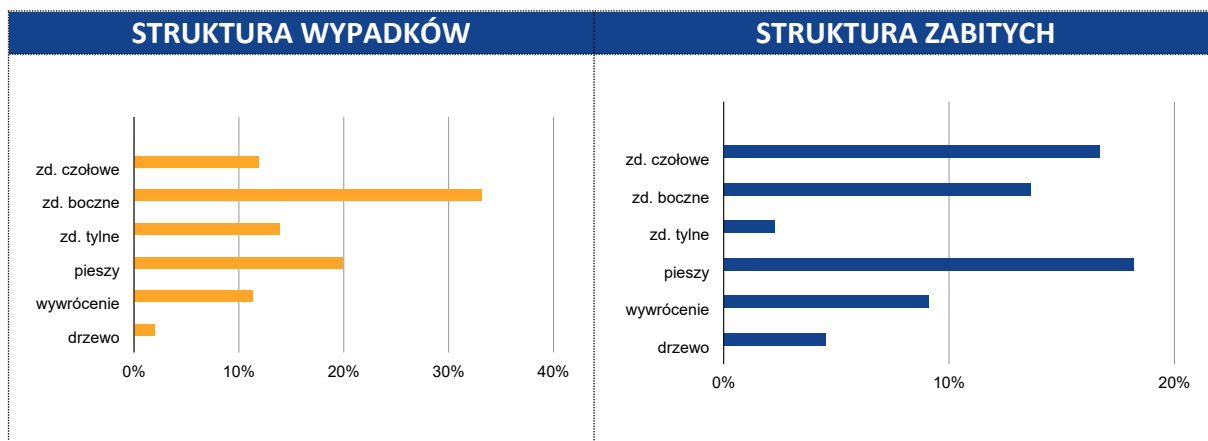
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 20,4%	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 18,7%	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,0%	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów 18,3%	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych 7,1%	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów 10,7%	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo 1,9%	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych i właśnie te ostatnie generują największą część ofiar śmiertelnych. 2. Wskaźniki zagrożenia plasują region wśród województw o ciężkości wypadków poniżej średniej, jednak wskaźnik gęstości jest powyżej średniej. 3. W województwie odnotowano jedną z najwyższych w skali kraju liczbę wypadków z udziałem motocyklistów, spowodowanych przez młodych kierowców oraz z udziałem rowerzystów.



WOJEWÓDZTWO PODLASKIE



Liczba mieszkańców

1 143,4 tys.

Powierzchnia

20 187 km²

Długość dróg publicznych

27 453 km

Zarejestrowane pojazdy

706,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	984 km	● 3,6%	
Wojewódzkie	1 450 km	● 5,3%	
Powiatowe	7 649 km	● 27,9%	
Gminne	17 370 km	● 63,3%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	347	↗	
zabici	76	↗↗↗	
ranni	371	↗	
ciężko ranni	190	↘	
kolizje	10 896	↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

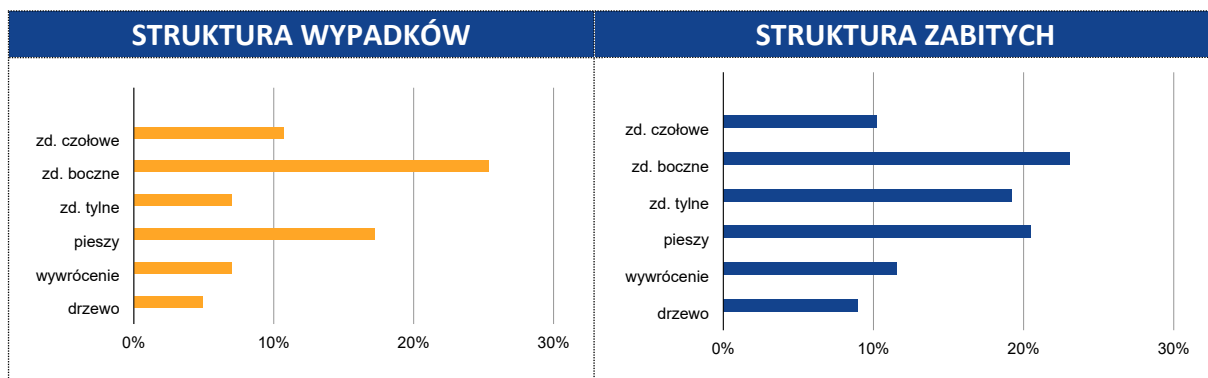
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 21,9%	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 19,6%	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców 15,6%	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów 19,6%	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych 11,8%	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów 10,1%	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo 6,1%	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. W województwie w 2023 r. po raz kolejny odnotowano najwyższy w skali kraju wskaźnik zabitych/100 wypadków, przy jednoczesnym najniższym wskaźniku gęstości wypadków (wypadki/100 tys. mieszkańców) oraz zagrożenia wypadkami. 2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych. To właśnie zderzenia boczne pojazdów generują najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych. 3. Odnotowano najwyższy w skali kraju wskaźnik wypadków z udziałem osób nietrzeźwych oraz jeden z najwyższych wskaźników w odniesieniu do wypadków z udziałem rowerzystów.



WOJEWÓDZTWO POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 358,3 tys.
Powierzchnia	19 547 km ²
Długość dróg publicznych	21 443 km
Zarejestrowane pojazdy	1 596,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	934 km	● 4,4%	
Wojewódzkie	1 872 km	● 8,7%	
Powiatowe	5 690 km	● 26,5%	
Gminne	12 947 km	● 60,4%	

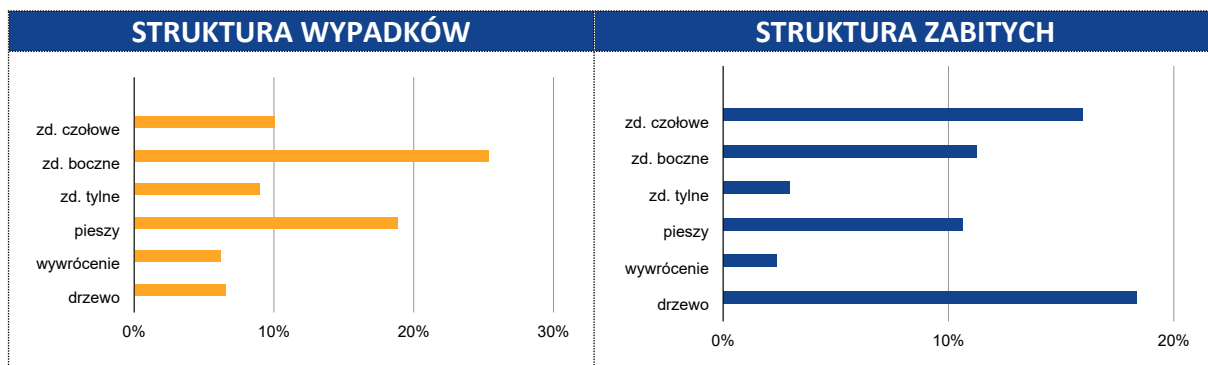
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 561	↘	
zabici	109	↗↗	
ranni	1 842	↘↘	
ciężko ranni	411	↘↘	
kolizje	22 730	↗	

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.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23,3%	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22,1%	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców 14,5%	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów 18,8%	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych 7,0%	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów 8,8%	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo 7,8%	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. W roku 2023 w województwie odnotowano wzrost liczby ofiar śmiertelnych. 2. Podobnie jak w roku ubiegłym w województwie utrzymuje się znaczący udział wypadków spowodowanych nadmierną prędkością i najechaniem na drzewo oraz z udziałem rowerzystów. 3. Region charakteryzuje się dość niską ciężkością wypadków, natomiast gęstość wypadków jest znacznie powyżej średniej krajowej.

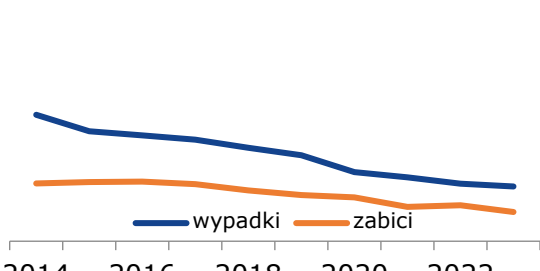


WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE



Liczba mieszkańców	4 346,7 tys.
Powierzchnia	12 334 km ²
Długość dróg publicznych	24 797 km
Zarejestrowane pojazdy	2 910,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ						
Krajowe	1 279 km	5,2%	<table><tr><td>POLSKA</td></tr><tr><td>4,6%</td></tr><tr><td>6,9%</td></tr><tr><td>29,0%</td></tr><tr><td>59,5%</td></tr></table>	POLSKA	4,6%	6,9%	29,0%	59,5%
POLSKA								
4,6%								
6,9%								
29,0%								
59,5%								
Wojewódzkie	1 504 km	6,1%						
Powiatowe	6 306 km	25,4%						
Gminne	15 708 km	63,3%						

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 888	↘	
zabici	126	↘↘↘	
ranni	2 194	↘	
ciężko ranni	665	↘	
kolizje	49 001	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

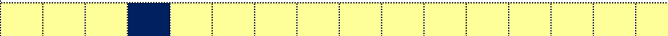
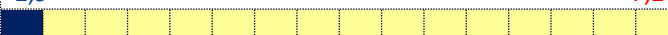
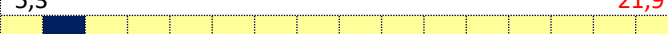
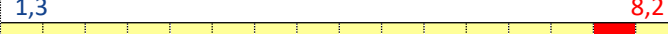
↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

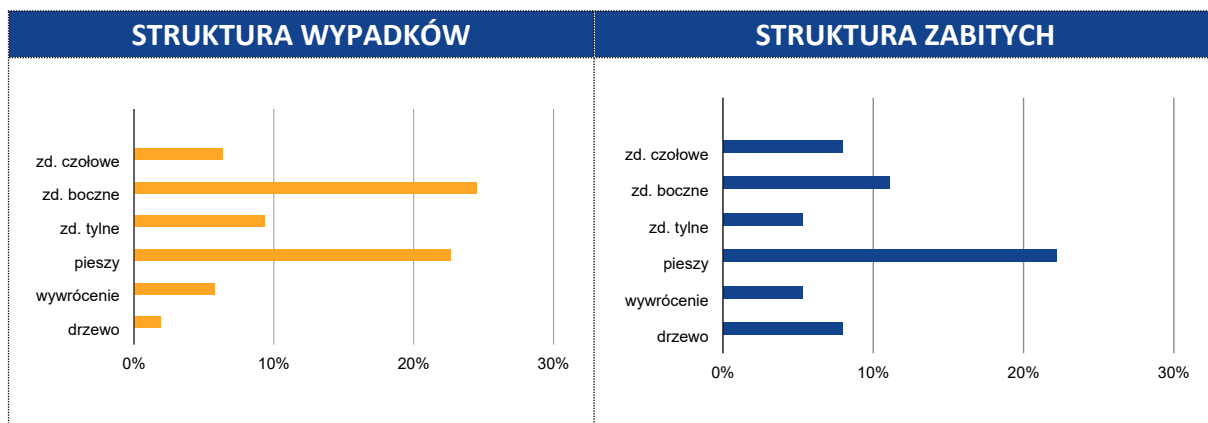
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 29,2%	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 10,9%	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców 11,5%	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów 14,7%	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych 5,6%	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów 8,4%	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo 2,4%	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. Najważniejszym problemem województwa jest najwyższy wskaźnik wypadków z udziałem pieszych. Jednocześnie w województwie występuje najniższy odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz przez młodych kierowców. Natomiast wskaźniki w odniesieniu do wypadków z udziałem nietrzeźwych oraz w wyniku najechania na drzewo należą do najniższych w skali kraju. 2. W strukturze wypadków wyraźnie dominują zderzenia boczne i wypadki z udziałem pieszych, które charakteryzują się bardzo dużym odsetkiem ofiar śmiertelnych. 3. W regionie odnotowano najniższy w kraju wskaźnik liczby zabitych w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców, przy jednoczesnej znacznej gęstości wypadków.



WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE



Liczba mieszkańców	1 178,2 tys.
Powierzchnia	11 709 km ²
Długość dróg publicznych	17 262 km
Zarejestrowane pojazdy	793,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	757 km	● 4,4%	
wojewódzkie	1 154 km	● 6,7%	
powiatowe	6 189 km	● 35,9%	
gminne	9 162 km	● 53,1%	

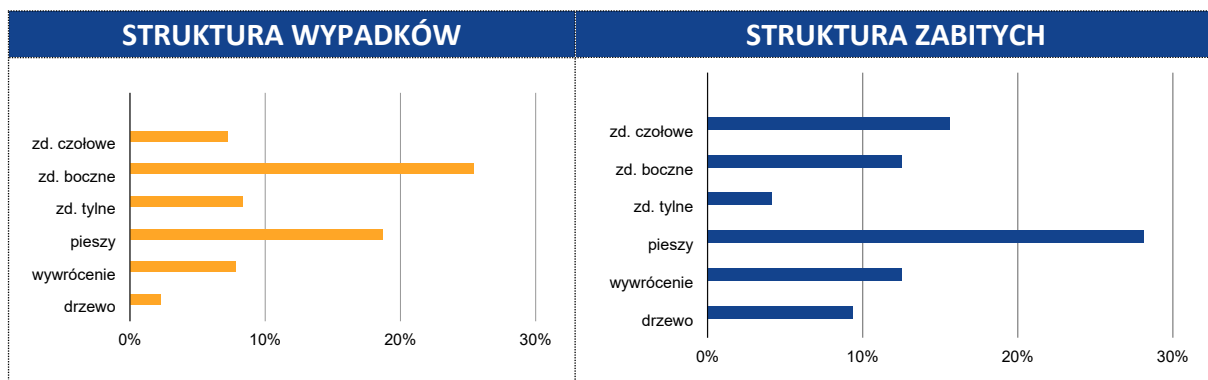
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	669	↗	
zabici	85	↗↗↗	
ranni	789	↗	
ciężko ranni	256	↗↗↗	
kolizje	10 372	↘	

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.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23,9%	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 18,2%	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców 15,4%	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów 13,5%	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych 8,1%	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów 7,5%	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo 2,8%	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz najechanie na pieszego, ten drugi rodzaj zdarzenia generuje zdecydowanie najwięcej ofiar śmiertelnych. 2. Zwraca uwagę dość wysoki wskaźnik wypadków z udziałem pieszych, spowodowanych przez młodych kierowców oraz z udziałem nietrzeźwych. 3. Udaje się utrzymać w regionie niski odsetek wypadków z udziałem motocyklistów, spowodowanych nadmierną prędkością, z udziałem rowerzystów oraz w wyniku najechania na drzewo.



WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Liczba mieszkańców	1 366,4 tys.
Powierzchnia	24 174 km ²
Długość dróg publicznych	22 306 km
Zarejestrowane pojazdy	885,0 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 354 km	● 6,1%	
wojewódzkie	1 946 km	● 8,7%	
powiatowe	8 343 km	● 37,4%	
gminne	10 663 km	● 47,8%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	761	↘↘	
zabici	77	↘↘	
ranni	874	↘↘	
ciężko ranni	400	↗	
kolizje	13 408	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

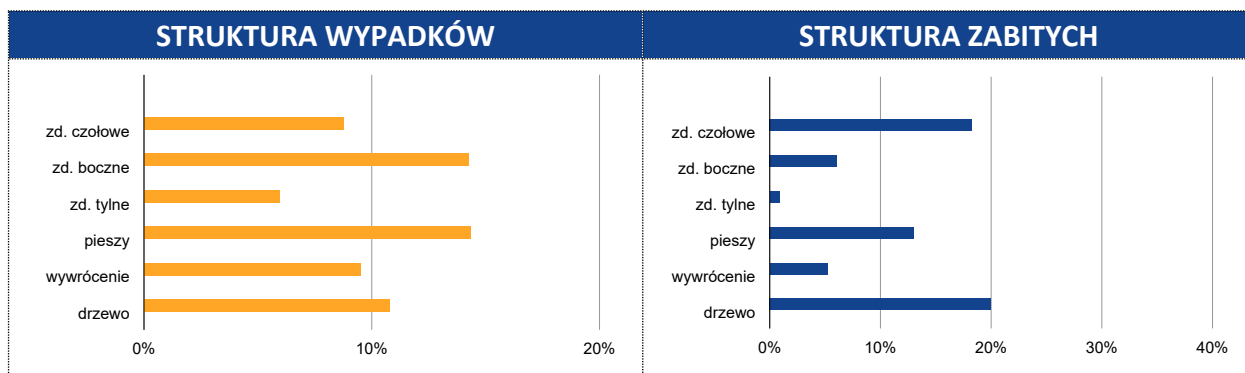
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 20,2%	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 28,4%	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców 15,0%	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów 14,6%	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych 11,0%	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów 10,0%	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo 14,7%	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. W województwie spadła liczba wypadków i ich ofiar śmiertelnych. 2. Kolejny rok z rzędu w województwie utrzymuje się najwyższy odsetek wypadków spowodowanych najechaniem na drzewo. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne, wypadki z udziałem pieszych oraz w wyniku najechania na drzewo.



WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 493,6 tys.
Powierzchnia	29 827 km ²
Długość dróg publicznych	42 126,0 km
Zarejestrowane pojazdy	2 632,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	1 728 km	● 4,1%	
Wojewódzkie	2 810 km	● 6,7%	
Powiatowe	12 085 km	● 28,7%	
Gminne	25 503 km	● 60,5%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 319	↗	
zabici	186	↘↘↘	
ranni	2 682	↗	
ciężko ranni	935	↘	
kolizje	29 992	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

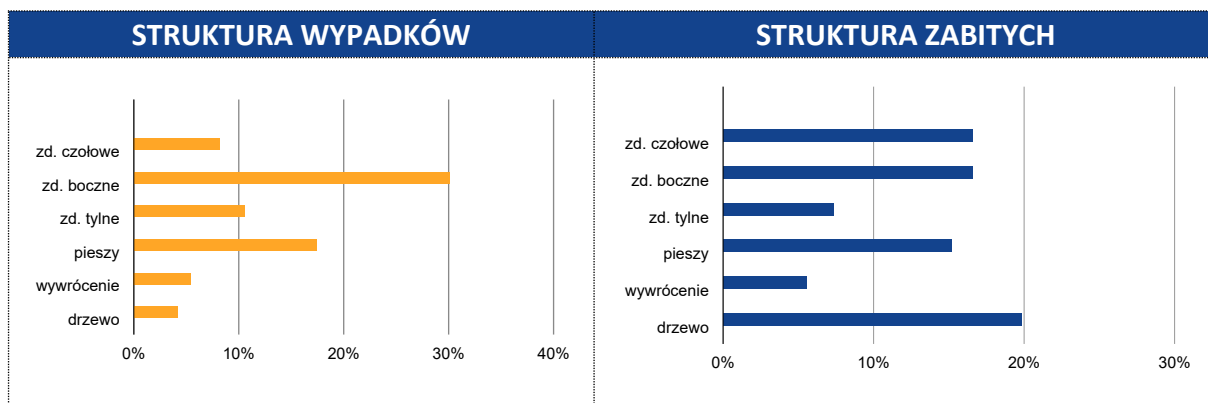
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 21,8%	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 21,2%	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,1%	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów 18,2%	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych 5,3%	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów 8,3%	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo 5,1%	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. W roku 2023 odnotowano dość wysoki wskaźnik wypadków z udziałem młodych kierowców, spowodowanych nadmierną prędkością oraz z udziałem rowerzystów. 2. Struktura wypadków nie odbiega od średniej obserwowanej w kraju. Dominują zderzenia boczne oraz wypadki z udziałem pieszych. Jednocześnie obok wyżej wymienionych dużą liczbę ofiar śmiertelnych generują zderzenia czołowe i najechanie na drzewo. 3. Na uwagę zasługuje najniższa w kraju wartość wskaźnika udziału w wypadkach nietrzeźwych.



WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE

Liczba mieszkańców	1 640,6 tys.
Powierzchnia	22 909 km ²
Długość dróg publicznych	19 416 km
Zarejestrowane pojazdy	1 107,0 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	1 161 km	● 6,0%	
Wojewódzkie	2 171 km	● 11,2%	
Powiatowe	7 571 km	● 39,0%	
Gminne	8 513 km	● 43,8%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	783 ↘↘↘	
zabici	92 ↗↗↗	
ranni	894 ↘↘	
ciężko ranni	319 ↘↘	
kolizje	16 937 ↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

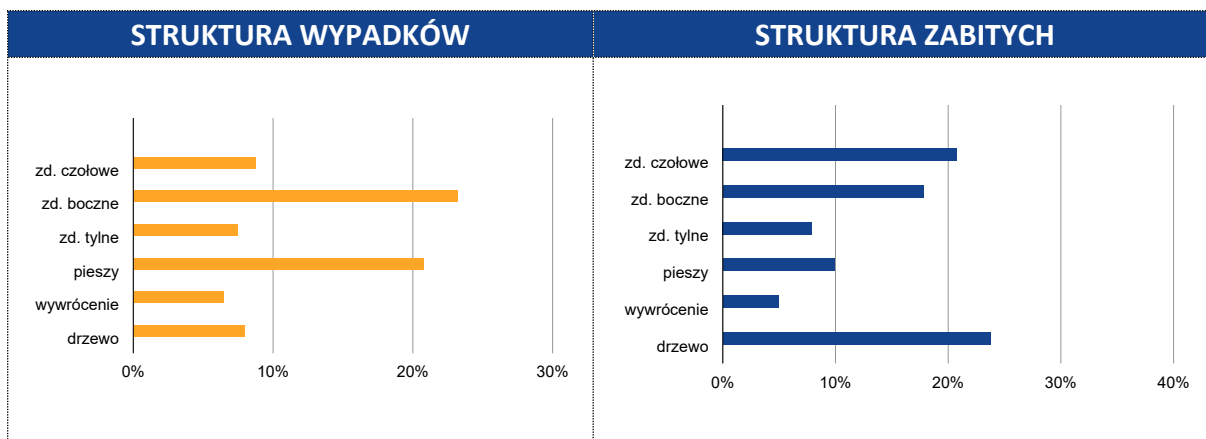
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	30,3		89,4
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	2,9		7,2
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5,3		21,9
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,3		8,2

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	18,1%		29,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością	10,9%		29,6%
Spowodowanych przez młodych kierowców	11,5%		18,1%
Z udziałem rowerzystów	10,2%		20,7%
Z udziałem nietrzeźwych	5,3%		11,8%
Z udziałem motocyklistów	6,4%		12,7%
W wyniku najechania na drzewo	1,7%		14,7%

WNIOSKI
1. W województwie odnotowano drugi najniższy wskaźnik wypadków z udziałem rowerzystów. W roku 2023 także wskaźnik wypadków z udziałem motocyklistów był jednym z najniższych w skali kraju. 2. Wskaźniki wypadków z udziałem pieszych oraz w wyniku najechania na drzewo są na trzecim miejscu spośród najwyższych w kraju. 3. Przyjęte na potrzeby oceny wskaźniki plasują region w gronie województw o średnim poziomie zagrożenia.

ZAŁĄCZNIK 2*

Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar oraz wielkość wskaźników zagrożenia w roku 2023

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	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
DOLNOŚLĄSKIE	1869	1792	138	122	2201	2079	677	1012	33699	33030	64,5	62,0	4,8	4,2	7,4	6,8	7,4	7,0
KUJAWSKO-POMORSKIE	770	785	103	108	857	857	304	329	21681	21502	38,2	39,1	5,1	5,4	13,4	13,8	2,8	2,8
LUBELSKIE	785	794	121	121	815	835	364	372	17142	17085	38,5	39,2	5,9	6,0	15,4	15,2	2,0	2,1
LUBUSKIE	499	443	63	62	580	536	225	205	9900	10085	50,6	45,2	6,4	6,3	12,6	14,0	3,2	2,8
ŁÓDZKIE	2209	2127	164	166	2633	2453	869	715	23220	22832	92,2	89,4	6,8	7,0	7,4	7,8	8,4	8,2
MAŁOPOLSKIE	2226	2211	102	117	2615	2561	853	821	26792	27348	64,9	64,5	3,0	3,4	4,6	5,3	7,1	6,9
MAZOWIECKIE	2896	2799	289	307	3398	3246	608	560	55490	56524	52,5	50,8	5,2	5,6	10,0	11,0	5,2	5,0
OPOLSKIE	438	464	64	49	513	510	167	181	9278	9034	46,2	49,2	6,7	5,2	14,6	10,6	4,1	4,4
PODKARPACKIE	1062	1193	88	90	1264	1402	228	224	14767	15215	50,9	57,4	4,2	4,3	8,3	7,5	4,9	5,5
PODLASKIE	333	347	69	76	360	371	191	190	11080	10896	29,0	30,3	6,0	6,6	20,7	21,9	1,2	1,3
POMORSKIE	1592	1561	100	109	1945	1842	455	411	22084	22730	67,5	66,2	4,2	4,6	6,3	7,0	7,0	7,3
ŚLĄSKIE	1984	1888	155	126	2263	2194	689	665	47139	49001	45,3	43,4	3,5	2,9	7,8	6,7	8,0	7,6
ŚWIĘTOKRZYSKIE	649	669	67	85	761	789	231	256	10706	10372	54,6	56,8	5,6	7,2	10,3	12,7	3,7	3,9
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	830	761	84	77	928	874	386	400	13317	13408	60,4	55,7	6,1	5,6	10,1	10,1	3,8	3,4
WIELKOPOLSKIE	2299	2319	214	186	2617	2682	949	935	29182	29992	65,7	66,4	6,1	5,3	9,3	8,0	5,4	5,5
ZACHODNIOPOMORSKIE	881	783	75	92	993	894	345	319	16789	16937	53,4	47,7	4,5	5,6	8,5	11,7	4,5	4,0
POLSKA	21322	20936	1896	1893	24743	24125	7541	7595	362266	365991	56,2	55,4	5,0	5,0	8,9	9,0	5,0	4,9

* Na podstawie danych przekazanych przez KGP oraz ITS – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

ZAŁĄCZNIK 3*

Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania NPBRD 2021 – 2030 w 2019 i 2023

Filary programu		Zabici		Ciężko ranni	
		2019	2023	2019	2023
Wskaźniki finalne dla całego programu					
Wszystkie filary	Liczba ofiar (ofiar/rok)	2909	1893	10633	7595
	Wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (ofiar/1 mln mieszk./rok)	75,7	50,1	276,8	201,1
	Wskaźnik ofiarochłonności motoryzacyjnej (ofiar/1 mln pojazdów/rok ^[1])	94,4	54,3	345,2	217,8
	Wskaźnik koncentracji ofiar (ofiar/1 mld pkm/rok ^[2])	12,2	8,3	44,6	33,2
Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów.					
Bezpieczny człowiek	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	793	457	2474	1770
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	258	154	1371	1063
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	382	238	1516	1108
	Liczba ofiar w wypadkach spow. przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)	265	251	884	618

* Na podstawie danych przekazanych przez KGP oraz ITS – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

^[1] Na podstawie: GUS, Transport – wyniki działalności (tabele: pojazdy samochodowe i motorowery) – dane za 2022 r.

^[2] Na podstawie: GUS, Transport – wyniki działalności (tabele: ruch drogowy na terytorium Polski wg rodzaju pojazdów i kategorii dróg) – dane za 2020 r.

Bezpieczne drogi	Liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok)	585	360	1494	1104
	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)	767	480	3975	2730
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi ^[3] (ofiar/rok)	473	384	994	667
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)	486	254	2981	1892
	Liczba ofiar na łukach poziomych – zakręt, łuk (ofiar/rok)	518	371	1385	1142
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)	1024	655	2579	1906
	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (ofiar/rok)	770	662	2428	1782
Bezpieczny pojazd	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdów (ofiar/rok) ^[4]	6	4	13	30
Ratownictwo i opieka powypadkowa	Liczba ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od dnia wypadku (ofiar/rok)	955	583	n/d	n/d
	Liczba ofiar z trwałą niepełnosprawnością (ofiar/rok)	n/d	n/d	Brak danych	Brak danych

^[3] Drzewo, słup, bariera (bez wywrócenia).

^[4] W 2023 r.: ofiary w wypadkach, w których przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu.