



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
DSP.WPP.4521.8.2022.SZ

Druk nr 2482
Warszawa, 12 lipca 2022 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

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 2021 r.

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

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/



**Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego
oraz działania realizowane w tym zakresie
w 2021 r.**

SŁOWNIK POJĘĆ¹

WYPADEK DROGOWY

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

KOLIZJA DROGOWA

Zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne².

ZDARZENIE DROGOWE

Wypadek drogowy lub kolizja drogowa.

ŚMIERTELNA OFIARA WYPADKU

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

OFIARA (OSOBA) CIĘŻKO RANNA

Osoba, która doznała uszczerbku na zdrowiu w postaci:

- a) pozbawienia wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego 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.

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

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



Krajowa Rada
**BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO**

**STAN BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
oraz
działania realizowane
w tym zakresie
w 2021 r.**

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

Spis treści

SŁOWNIK POJĘĆ.....	2
WPROWADZENIE	6
POLSKA NA TLE PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ W ROKU 2021	8
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE W ROKU 2021	15
ZADANIA ZREALIZOWANE PRZEZ CZŁONKÓW KRBRD PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W 2021 ROKU ZGODNIE Z NARODOWYM PROGRAMEM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2021 – 2030.....	67
INNE DZIAŁANIA MAJĄCE WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO REALIZOWANE W 2021 ROKU.....	126
DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZA I PUBLIKACJE	144
ZAŁĄCZNIK 1. ANALIZA PORÓWNAWCZA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWACH W 2021 R.....	148
ZAŁĄCZNIK 2. LICZBA ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR ORAZ WIELKOŚĆ WSKAŹNIKA ZAGROŻENIA W ROKU 2021	182
ZAŁĄCZNIK 3. ZESTAWIENIE PODSTAWOWYCH WSKAŹNIKÓW MONITOROWANIA NARODOWEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2021-2030 W 2019 I 2021 R.....	183



Przekazuję na Państwa ręce sprawozdanie na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2021 roku. Wierzę, że wnioski i informacje zawarte w przedmiotowym sprawozdaniu, przygotowywanym przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego będą służyły Państwu i będą wykorzystywane do debaty jak skuteczniej poprawiać bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce oraz pozwolą lepiej koordynować działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W Polsce dynamicznie rośnie liczba kilometrów zmodernizowanych dróg i liczba samochodów. Tym samym ruch na polskich drogach jest dzisiaj większy niż kilka lat temu. To stwarza nowe wyzwania. Budowa bezpiecznej infrastruktury drogowej na poziomie krajowym jak i regionalnym to nie wszystko. Bezpieczeństwo ruchu drogowego wymaga kompleksowego podejścia i realizacji działań na wielu polach. To wyzwanie, przed którym stoimy. Musimy doprowadzić do znacznego spadku liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na polskich drogach. Zgodnie z przyjętym Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030 celem jest zredukowanie o 50% liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w 2030 roku w porównaniu do 2019 roku. To cele ambitne, ale też etapowe, bo głównym założeniem jest osiągnięcie przez Polskę Wizji Zero w 2050 roku.

W dniu 1 czerwca 2021 r. weszły w życie nowe przepisy, które wprowadziły zmiany w zakresie kształtowania poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych w obszarach przejść dla pieszych, ujednoliconą dopuszczalną prędkość w obszarze zabudowanym do 50 km/h, wyeliminowanie niebezpiecznych sytuacji na drogach związanych z niezachowaniem właściwej odległości między pojazdami na drogach ekspresowych i autostradach. W dniu 1 stycznia 2022 r. weszło w życie szereg istotnych kolejnych zmian prawnych w ustawie Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustawach. Zasadniczym celem nowelizacji ustaw jest wsparcie osób najbliższych ofiar przestępstw wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach, w szczególności poprzez walkę z najcięższymi wykroczeniami drogowymi.

Dążymy do skutecznego przeciwdziałania zagrożeniom dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i realizujemy dalsze systematyczne działania. Nie ustajemy w wysiłkach poszukiwania i wdrażanie nowych rozwiązań, poprawy wymiany informacji a także angażowania parterów w zakresie opiniowania poszczególnych inicjatyw legislacyjnych, edukacyjnych i systemowych na rzecz poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach.

Pragnę podziękować wszystkim instytucjom i parterom zaangażowanym w dotychczasowy wysiłek, zachęcam do dalszej, wzmożonej pracy i lektury sprawozdania.

Andrzej Adamczyk

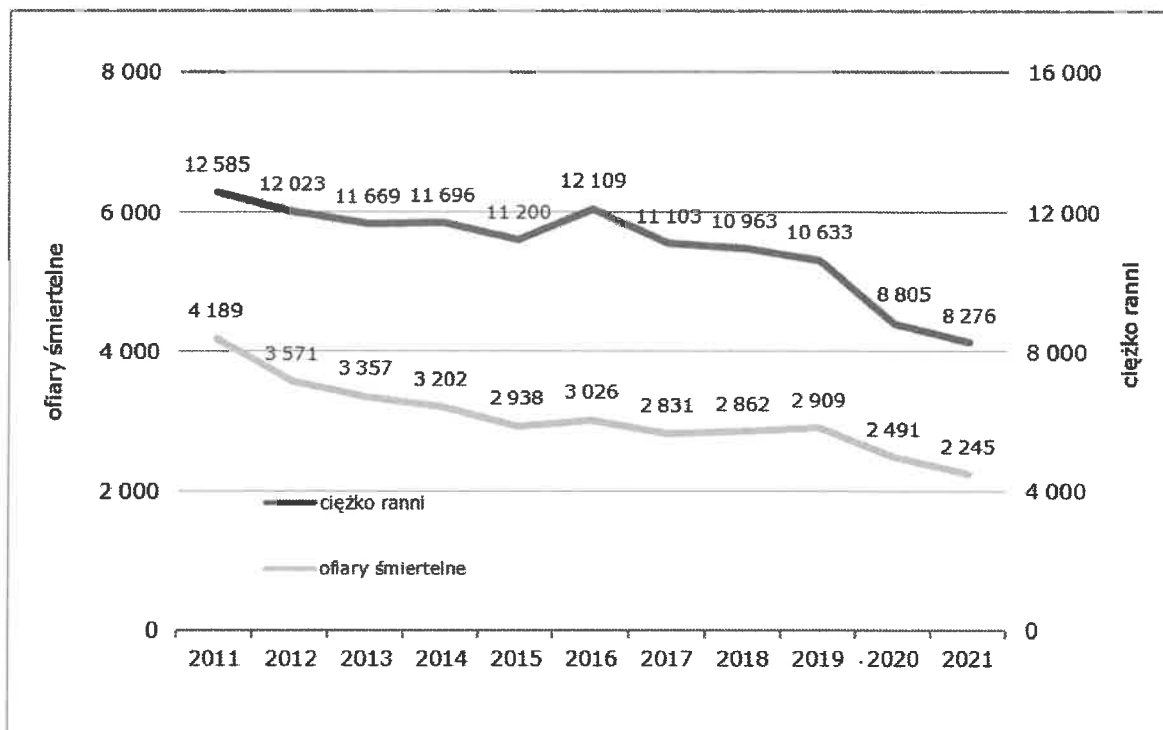
***Przewodniczący Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego***

Minister Infrastruktury

Wprowadzenie

Trendy

W 2021 r. w stosunku do 2020 r. odnotowano zmniejszenie liczby wypadków (-3,1%), liczby ofiar śmiertelnych (-9,9%), liczby rannych (-0,2%) oraz liczby ciężko rannych (-6,0%).



Rys. 1 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2011–2021 (źródło: KGP)

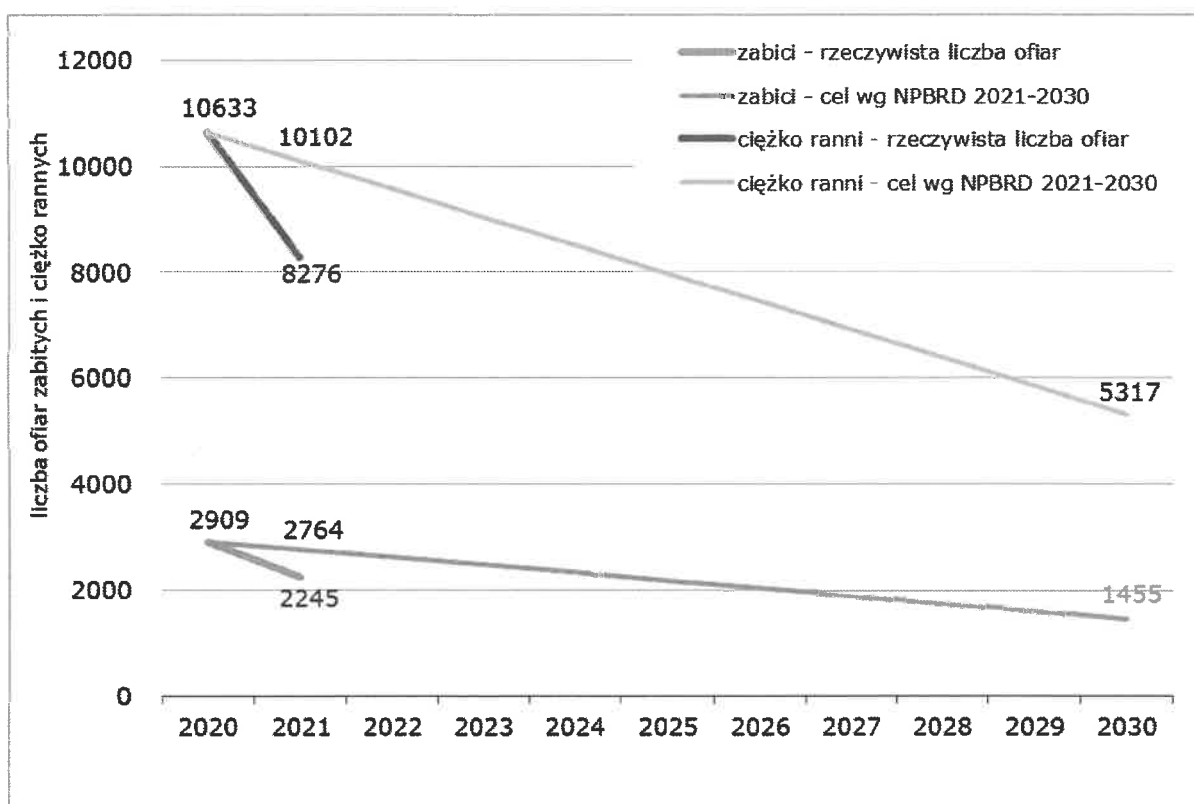
Programowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Uwzględniając aktualny, wysoki poziom zagrożenia na polskich drogach, a także uwarunkowania wynikające z globalnej i europejskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego, głównym celem przyjętego w 2021 roku *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* będzie ograniczenie w ciągu dekady o 50% liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. Oznacza to, iż w roku 2030 na polskich drogach liczba ofiar śmiertelnych wypadków nie powinna przekroczyć wartości 1455, a liczba ofiar ciężko rannych nie powinna być większa niż 5317. Należy podkreślić, iż powyższe założenia stanowią jedynie cel pośredni – ustanowiony na rok 2030 - a docelową wizją polskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz długoterminowych programów i strategii jest całkowite wyeliminowanie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych, co jest zgodne z dalekosiężną perspektywą europejskiej polityki transportowej, przyjętą w ramach realizacji tzw. *Wizji Zero* do roku 2050.

Z uwagi na wystąpienie pandemii wirusa SARS-CoV-2 oraz wynikające z tego faktu znaczne odstępstwa w zakresie mobilności, należy przyjąć, iż dane dotyczące roku 2020 nie są do

końca miarodajne i nie powinny rzutować na faktyczną ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, zwłaszcza w zakresie programowania celów długoterminowych. Dlatego dla wyznaczenia celu liczbowego Programu jako poziom odniesienia przyjęto dane z 2019 roku.

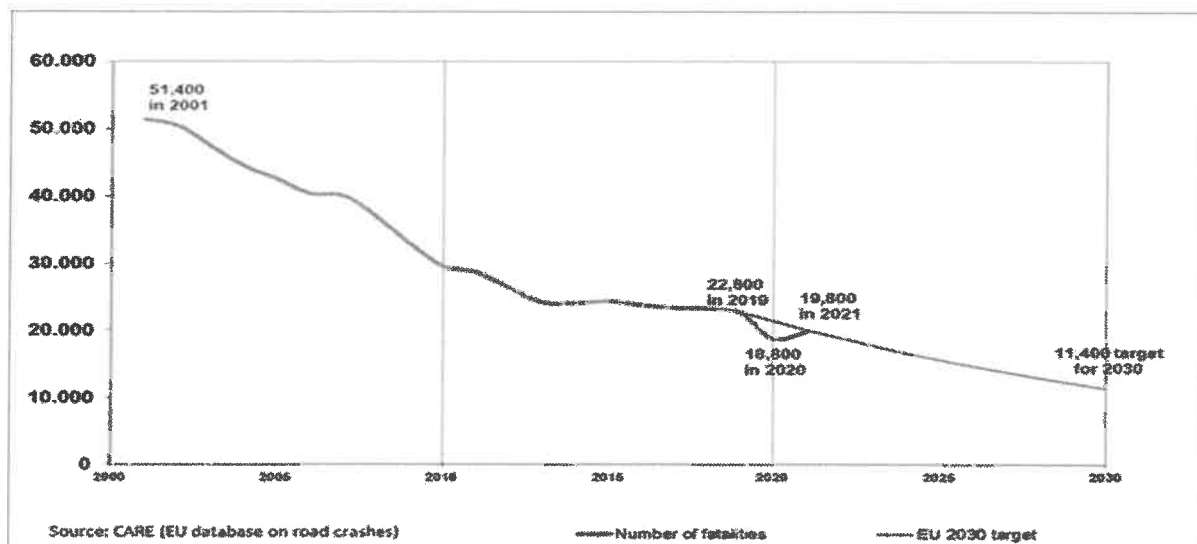
Cel cząstkowy na 2021 rok został osiągnięty zarówno w odniesieniu do liczby zabitych jak i ciężko rannych ofiar wypadków. Wg założeń Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 w 2021 roku liczba zabitych nie powinna przekroczyć 2764 (w rzeczywistości była niższa o 519), a liczba ciężko rannych nie powinna przekroczyć liczby 10 102 (w rzeczywistości była niższa o 1826). W stosunku do roku poprzedniego liczba zabitych i ciężko rannych spadła o 4,9%.



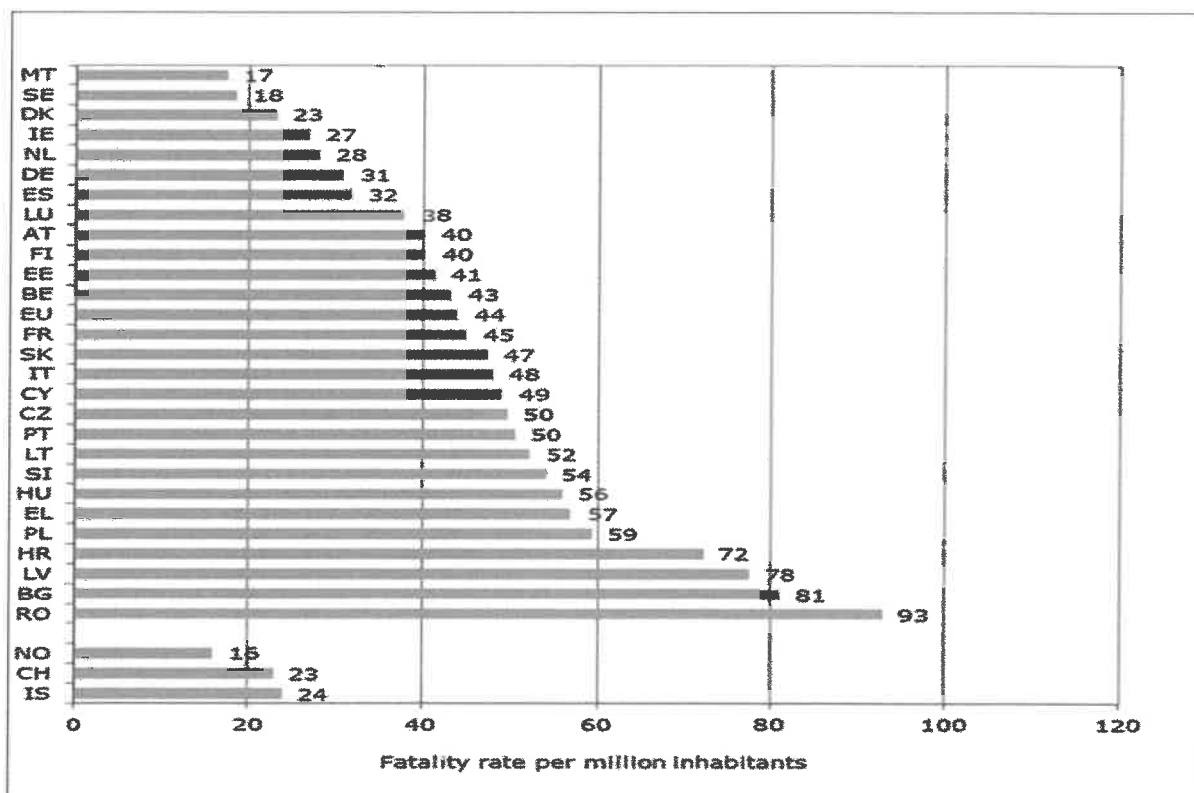
Rys. 2 Barometr realizacji celów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021–2030 (źródło: KGP, KRBRD)

Polska na tle państw Unii Europejskiej w 2021 roku³

Ze wstępnych danych opublikowanych przez DG Mobility & Transport - Road Safety wynika, że w 2021 roku na drogach krajów Unii Europejskiej zginęło 19 800 osób, czyli o 1000 więcej (+5%) niż 2020 roku i 3000 mniej (-13%) niż w 2019 roku (przed pandemią).



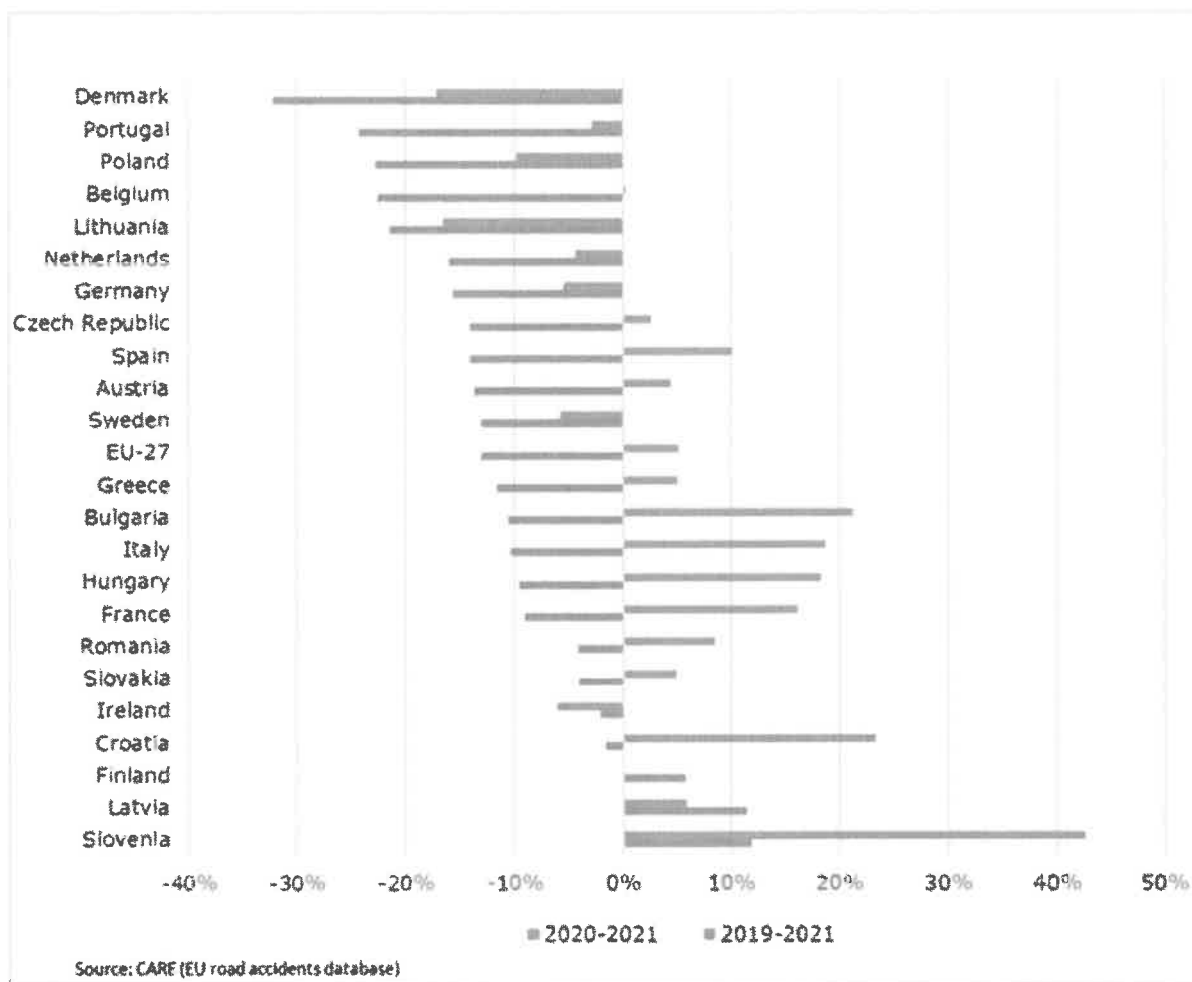
Rys. 3 Tendencja spadkowa liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w UE



Rys. 4 Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na milion mieszkańców według kraju, 2021 r.

³ Dane dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych Państwach UE i całej UE zostały opublikowane przez KE 28.03.2022 r.

Średni wskaźnik liczby zabitych na 1 milion mieszkańców dla wszystkich krajów w 2021 roku wyniósł 44. Polska znalazła się w grupie 9 krajów, w których w 2021 roku nastąpił spadek liczby ofiar śmiertelnych i w grupie 5 krajów dla których spadek liczby zabitych w 2021 roku w stosunku do 2019 roku był większy niż średnio dla UE (-13%) i był wyższy niż 20%. Przy bardzo pozytywnych zmianach w zakresie spadku liczby ofiar śmiertelnych w Polsce wskaźnik zagrożenia mieszkańców jest nadal bardzo wysoki i wyniósł w 2021 roku 59 ofiar śmiertelnych na 1 milion mieszkańców.



Rys. 5 Krótkoterminowy trend liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych (2021 w porównaniu z 2019 i 2020)⁴

Austria: 40 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., czyli poniżej średniej UE wynoszącej 44. Liczba zgonów spadła do najniższego odnotowanego poziomu w 2020 r., a następnie wzrosła o 4% w 2021 r. Ogólnie oznacza to 14-procentowy

⁴ Poniżej przedstawiono zmiany w bezpieczeństwie ruchu drogowego w poszczególnych krajach Unii Europejskiej.

Uwaga: jeżeli poniższe liczby wskazują „poniżej średniej UE”, odnosi się to do średniej UE wynoszącej 44 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion. W tym kontekście oznacza to „lepsze” wyniki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego niż średnia UE.

spadek 2021 w stosunku do roku przed pandemią 2019.

Belgia: 43 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., czyli nieco poniżej średniej UE. Liczba ofiar śmiertelnych spadła do rekordowego poziomu i pozostała na praktycznie tym samym poziomie w 2021 r. W latach 2019–2021 liczba ta spadła o 23%, szybciej niż średnia UE wynosząca -13%.

Bułgaria: 81 zgonów na drogach na milion mieszkańców w 2021 r., co jest drugim najwyższym wskaźnikiem w UE. Liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 21% w 2021 r., znacznie spadając w poprzednim roku, osiągając najniższą liczbę w historii. Liczba z 2021 r. oznacza 11% spadek w stosunku do roku przed pandemią 2019.

Chorwacja: 72 zgony na drogach na milion mieszkańców w 2021 r., co jest znacznie powyżej średniej UE i czwartym najwyższym wskaźnikiem wśród UE-27. Po spadku do najniższej liczby w historii w 2020 r. śmiertelność na drogach wzrosła o 23% w 2021 r. Oznacza to spadek o 2% w latach 2019–2021, znacznie poniżej średniej UE, która wynosi 13% mniej zgonów.

Cypr: 49 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., czyli powyżej średniej UE. Liczba szacowanych zgonów spadła o 15% w latach 2019–2021, osiągając najniższy wynik w historii.

Czechy: 50 śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., czyli powyżej średniej UE. Ofiary śmiertelne na drogach wzrosły o 3% w porównaniu do 2020 r., ale ogólnie spadły o 14% między rokiem przed pandemią 2019 a 2021 r.

Dania: 23 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., co czyni ją trzecim najlepiej prosperującym krajem w UE. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła o 17% w 2021 r., osiągając najniższy w historii wynik. W latach 2019–2021 liczba ta spadła o 32%, w znacznie szybszym tempie niż średni spadek w UE wynoszący 13%.

Estonia: 41 zgonów na drogach na milion mieszkańców w 2021 r., czyli nieco poniżej średniej UE. Po spadku w 2019 r. i wzroście w 2020 r. liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła o 7% w 2021 r. Ogólnie w latach 2019–2021 liczba ta wzrosła o 6%, chociaż w porównaniu ze średnią z lat 2017–2019 (aby złagodzić roczne wahania), śmiertelność na drogach spadła o 1% w 2021 r.

Finlandia: 40 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., czyli nieco poniżej średniej UE. Liczba ofiar śmiertelnych pozostała niezmienną w 2021 r., po najniższym rekordzie w 2019 r. W związku z tym liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych wzrosła o 6% w latach 2019–2021, w przeciwieństwie do średniego spadku w UE o 13%.

Francja: 45 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., blisko średniej UE. Francja odnotowała najniższą liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w historii w 2020 r., kiedy liczba ta spadła o 22%. Podczas gdy liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 16% w 2021 r., liczba ta spadła o 9% między rokiem przed pandemią 2019 a 2021 r.

Niemcy: 31 zgonów na drogach na milion mieszkańców w 2021 r., czyli znacznie poniżej średniej UE. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych nadal spada, osiągając nowy rekordowo niski poziom w trzech kolejnych latach: 2019, 2020 i ponownie w 2021. Liczba ofiar śmiertelnych spadła o 6% w latach 2020–2021, podczas gdy w latach 2019–2021 spadła o 16%.

Grecja: 57 zgonów na drogach na milion mieszkańców w 2021 r., czyli znacznie powyżej średniej UE. Po odnotowaniu największej tendencji spadkowej (54%) w UE w ciągu ostatniej dekady, śmiertelność na drogach wzrosła o 5% od 2020 do 2021 roku. W porównaniu z rokiem przed pandemią 2019, liczba ta spadła o 12% w 2021, w podobnym tempie do średniej UE.

Węgry: 56 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., czyli znacznie powyżej średniej UE. Po obniżeniu o 25% w 2020 r. Węgry odnotowały najniższą w historii liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. W 2021 r. liczba ta wzrosła o 18%. Ogólnie oznacza to spadek o 10% w latach 2019-2021.

Irlandia: 27 zgonów na drogach na milion mieszkańców w 2021 r., co jest jednym z najniższych wskaźników w UE. Szacunkowa liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła w latach 2020-2021 o 6%, osiągając rekordowo niski poziom. Odpowiada to 2% spadkowi w porównaniu z rokiem przed pandemią 2019.

Włochy: 48 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., czyli nieco powyżej średniej UE. Liczba ofiar śmiertelnych spadła o 25% w 2020 r., osiągając najniższy w historii poziom. W 2021 r. liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o około 19%. Ogólnie rzecz biorąc, liczba ta spadła o 10% między rokiem przed pandemią 2019 a 2021.

Łotwa: 78 zgonów na drogach na milion mieszkańców w 2021 r., co jest trzecim najwyższym wskaźnikiem w UE. Po 7-procentowym wzroście liczby ofiar śmiertelnych w 2020 r. nastąpił dalszy 6-procentowy wzrost w 2021 r. Ogólnie oznacza to 11-procentowy wzrost między rokiem przed pandemią 2019 a 2021 r.

Litwa: 52 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., czyli powyżej średniej UE. Liczba ofiar śmiertelnych spadła o 17% w 2021 r., osiągając nowy rekordowo niski poziom. Oznacza to 22-procentowy spadek między rokiem przed pandemią 2019 a 2021 r., czyli szybciej niż średnia UE.

Luksemburg: 38 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., czyli poniżej średniej UE. Liczba ofiar śmiertelnych, która podlega dużym rocznym wahaniom, spadła w 2021 r. o 8%. Liczba ta spadła o 13% w 2021 r.

Malta: 17 zgonów na drogach na milion mieszkańców w 2021 r., co sprawia, że jest to kraj o najlepszych wynikach, chociaż ogólna liczba jest bardzo niewielka i dlatego podlega rocznym wahaniom. Liczba zgonów spadła o 18% w 2021 r. o 44% w porównaniu z 2019 r.

Holandia: 28 zgonów na drogach na milion mieszkańców szacuje się na 2021 r., co jest jednym z najniższych wskaźników w UE. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła o około 4% w latach 2020-2021 i o 16% w porównaniu z rokiem przed pandemią 2019.

Polska: 59 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., czyli znacznie powyżej średniej UE. W 2021 r. liczba ta spadła o 10%, osiągając najniższy w historii poziom. W latach 2019-2021 liczba ta spadła o 23%, w znacznie szybszym tempie niż średni spadek UE wynoszący 13%.

Portugalia: 51 śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., czyli powyżej średniej UE. Szacunkowa liczba ofiar śmiertelnych spadła o 3% w 2021 r., osiągając najniższy w historii poziom. W porównaniu z rokiem sprzed pandemii 2019 liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła o 24% w 2021 r., w znacznie szybszym tempie niż średnia UE.

Rumunia: 93 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., co

jest najwyższym wskaźnikiem w UE. Liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 8% w 2021 r. Odpowiada to 4% spadkowi między rokiem przed pandemią 2019 a 2021 r., w tempie wolniejszym niż średnia UE, która spadła o 13%.

Słowacja: 47 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., czyli nieco powyżej średniej UE. Liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 5% w 2021 r. po osiągnięciu rekordowo niskiego poziomu w 2020 r. W latach 2019–2021 liczba ofiar śmiertelnych spadła o 4% w porównaniu ze średnim spadkiem UE wynoszącym 13%.

Słowenia: 54 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców w 2021 r., czyli powyżej średniej UE. Liczba ofiar śmiertelnych nadal się zmienia: po spadku o 22 proc. w 2020 r. liczba ta wzrosła o 43 proc. w 2021 r. W porównaniu z rokiem sprzed pandemii 2019 r. śmiertelność na drogach wzrosła o 12 proc. w 2021 r., co jest największym wzrostem w UE.

Hiszpania: 32 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców szacuje się w 2021 r., czyli znacznie poniżej średniej UE. Liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 10% w 2021 r. w porównaniu z 2020 r., który był najbezpieczniejszym rokiem od początku bicia rekordów. W porównaniu z rokiem sprzed pandemii 2019, liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła o 14% w 2021 r., zgodnie ze średnią UE.

Szwecja: 18 zgonów na drogach na milion mieszkańców w 2021 r., co daje Szwecji najlepszy wynik w zakresie bezpieczeństwa drogowego w UE obok Malty. Drugi rok z rzędu liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła do najniższego w historii poziomu. Między 2020 a 2021 r. nastąpił 6% spadek i 13% między rokiem przed pandemią 2019 a 2021 r.

Celem podstawowym państw UE pozostaje zmniejszenie o połowę liczby zgonów do 2030. W całej UE ostatnia dekada przyniosła spadek o 36%. Komisarz ds. transportu Adina Vălean powiedziała: - *„W miarę jak poziom ruchu powraca do normalności, musimy zapewnić, że nie wrócimy do liczby zgonów na naszych drogach sprzed pandemii. Na poziomie UE podejmiemy starania poprzez finansowanie, ustawodawstwo i działania informacyjne, aby pomóc stworzyć „bezpieczny system” bezpieczniejszej infrastruktury, bezpieczniejszych pojazdów, bezpieczniejszego korzystania z dróg i lepszej opieki powypadkowej. Jest to jednak wspólna odpowiedzialność państw członkowskich, branży i użytkowników dróg. Każdej śmierci i poważnych obrażeń na naszych drogach można uniknąć”.*

Kontrastowy obraz na drogach UE. W całej UE śmiertelność na drogach w 2021 r. wzrosła o 5% w porównaniu z poprzednim rokiem, chociaż na porównania z 2020 r. duży wpływ mają wzorce natężenia ruchu w każdym kraju podczas pandemii. W latach 2019-2020 liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła o 17%.

Ogólny ranking wskaźników śmiertelności w krajach nie zmienił się znacząco, ponieważ najbezpieczniejsze drogi posiada Szwecja (18 zgonów na milion mieszkańców), podczas gdy Rumunia (93/milion) zgłosiła najwyższy wskaźnik w 2021 r. Średnia UE wyniosła 44 zgony na drogach na milion mieszkańców. Na podstawie wstępnych danych liczbowych dziewięć państw członkowskich (Dania, Niemcy, Irlandia, Cypr, Litwa, Malta, Polska, Portugalia i Szwecja) zarejestrowało najniższą w historii liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w 2021 r. W porównaniu z rokiem przed pandemią 2019, śmiertelność na drogach w 2021 spadła o 13%, przy czym największe spadki o ponad 20% wystąpiły w Danii, Belgii, Portugalii, Polsce i na Litwie. Z kolei na Łotwie, Słowenii i Finlandii w ciągu ostatnich dwóch lat wzrosła liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.

Najbardziej narażone grupy uczestników ruchu drogowego. Dostępne dane za rok 2021 dają wgląd w rodzaj użytkowników dróg biorących udział w śmiertelnych wypadkach i ich lokalizację oraz pokazują płeć i wiek ofiar. Ogólnie rzecz biorąc, **52% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych miało miejsce na drogach wiejskich**, w porównaniu z 40% na obszarach miejskich i 8% na autostradach. **Pasażerowie samochodów (kierowcy i pasażerowie) odpowiadali za 43% wszystkich ofiar śmiertelnych na drogach, piesi stanowili 20%, użytkownicy jednośladów z napędem (motocykle i motorowery) 18%, a rowerzyści 10% wszystkich ofiar śmiertelnych.** Na obszarach miejskich wzorec jest bardzo odmienny, przy czym piesi (37%) stanowią największy odsetek ofiar. Biorąc pod uwagę, że użytkownicy dwukołowców z napędem stanowią 18%, a coraz większa liczba rowerzystów (14%) ginie, co oznacza, że prawie 70% wszystkich ofiar śmiertelnych na obszarach miejskich to niechronieni użytkownicy dróg. **Mężczyźni odpowiadali za trzy czwarte zgonów na drogach (77%). Osoby starsze (65+) stanowiły ponad jedną czwartą (28%) wszystkich ofiar śmiertelnych**, chociaż proporcjonalnie więcej młodych ludzi ginie na drogach. Podczas gdy 12% osób zabitych na drogach UE było w wieku od 18 do 24 lat, ta grupa wiekowa stanowi tylko 7% populacji UE. Stąd statystyki pokazują, że młodzi ludzie częściej uczestniczą w śmiertelnych kolizjach drogowych.

UE wyznaczyła **cel ograniczenia liczby zgonów na drogach o 50%** - a po raz pierwszy również poważnych obrażeń - do 2030 r. Zostało to określone w strategicznym planie działania Komisji dotyczącym bezpieczeństwa ruchu drogowego i ramach polityki UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2030 w którym określono również plany bezpieczeństwa ruchu drogowego mające na celu osiągnięcie zerowej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 2050 r. („Wizja Zero”).

STAN BRD W KRAJACH UE SĄSIADUJĄCYCH Z POLSKĄ W 2021 ROKU

Republika Litewska:

Ministerstwo Transportu i Komunikacji LT poinformowało o znacznym spadku wypadków ze skutkiem śmiertelnym, których w 2021 r. było na Litwie o 17% mniej niż w roku 2020. W 2021 r. w wypadkach drogowych zginęły 146 osoby (52 ofiary na 1 mln mieszkańców; średnia UE – 42). Największy spadek odnotowano w wypadkach z udziałem pieszych (-48%) i rowerzystów (-27%). Wśród rejonów najmniej wypadków odnotowano w Mariampolu (-40%), Poniewieżu (-36%) i Kłajpedzie (-35%). Rząd LT pracuje obecnie nad Narodową Strategią Bezpieczeństwa na Drogach do 2035 r., w ramach której planuje się m.in. przebudowę ponad 1700 przejść dla pieszych.

Republika Federalna Niemiec:

W 2021 r. w wypadkach drogowych w Niemczech zginęło 2 569 osób. Według wstępnych wyników Federalnego Urzędu Statystycznego (Destatis), było to o 150 ofiar śmiertelnych, czyli o 6% mniej niż w poprzednim roku (2719 ofiar śmiertelnych) i o 16% mniej niż w 2019 roku, rok przed pandemią COVID-19 (3046 ofiar śmiertelnych). Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych osiągnęła najniższy poziom od czasu rozpoczęcia prowadzenia statystyk ponad 60 lat temu. Liczba osób rannych również spadła w 2021 r. w porównaniu z 2020 r. o 2% do około 321 000 osób.

Republika Czeska:

W 2021 r. w Czechach w ciągu 24 godzin od wypadku zginęło 470 osób, czyli o 32 mniej

(-6%) w porównaniu do ustalonej strategii rządowej, a 1624 osoby zostały ciężko ranne, czyli o 527 mniej (-25%) w porównaniu z rządową strategią. W ciągu 30 dni od wypadku zmarło łącznie 531 osób.

Republika Słowacka:

W 2021 roku na Słowacji miało miejsce 11 886 wypadków drogowych, w których zginęło 226 osób, 869 osób zostało ciężko rannych, a 4 504 osoby doznało lżejszych obrażeń.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w roku 2021

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 2021 roku zostały porównane z zeszłorocznymi danymi, a także ujęte w trendzie obserwowanym na przestrzeni ostatnich 10 lat.

Dodatkowo w ostatniej części działu zawarto wykresy oraz mapy obrazujące zestaw wskaźników zagrożeń dla różnych kategorii wypadków drogowych we wszystkich województwach w 2021 roku.

Informacje podstawowe



POLSKA

Liczba mieszkańców	38 162,2 tys.
Powierzchnia	312 705 km ²
Długość dróg publicznych	424 914 km
Zarejestrowane pojazdy ⁵	32 991,1 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII ⁶		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	19 477 km		4,5%
Wojewódzkie	29 164 km		6,8%
Powiatowe	124 422 km		28,9%
Gminne	257 204 km		59,8%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH ⁷			TRENDY
Wypadki	22 816	↘	
Zabici	2 245	↘↘	
Ranni	26 415	↘	
Ciężko ranni	8 276	↘↘	
Kolizje	422 627	↗↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

⁵ GUS Transport - wyniki działalności w 2020 r., GUS, 2021 r.

⁶ GUS Transport - wyniki działalności w 2020 r., GUS, 2021 r.

⁷ Dane SEWIK wg stanu na dzień 13.02.2022 r.

W 2021 r. w stosunku do 2020 r. odnotowano zmniejszenie liczby wypadków (-3,1%), liczby ofiar śmiertelnych (-9,9%), liczby rannych (-0,2%), liczby ciężko rannych (-6,0%) przy jednoczesnym zwiększeniu liczby kolizji (+10,6%). Tendencje spadkowe w 2021 roku dotyczą wszystkich danych na temat wypadków i ich ofiar, natomiast zanotowano wzrost liczby kolizji.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		
Wskaźnik demograficzny I	59,6	wypadków / 100 tys. mieszk.
Wskaźnik demograficzny II	5,9	zabitych / 100 tys. mieszk.
Ciężkość wypadków	9,8	zabitych / 100 wypadków
Gęstość wypadków	5,3	wypadków / 100 km
RODZAJE WYPADKÓW		
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH
UDZIAŁ WYPADKÓW		
	2020	2021
Z udziałem pieszych	22,2%	20,2%
Spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu	23,4%	22,3%
Spowodowanych przez młodych ⁸ kierowców	16,7%	16,0%
Z udziałem rowerzystów	16,0%	14,9%
Z udziałem nietrzeźwych	10,8%	10,6%
Z udziałem motocyklistów	8,8%	8,7%
W wyniku najechania na drzewo	5,8%	5,6%

Struktura udziału wypadków, które miały miejsce w 2021 roku pozostała podobna do tej z lat poprzednich. Widocznym trendem jest spadek w kolejnych latach udziału wypadków z pieszymi.

⁸ W wieku 18-24 lat

Rejestracje nowych samochodów osobowych w latach 2016 – 2021

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

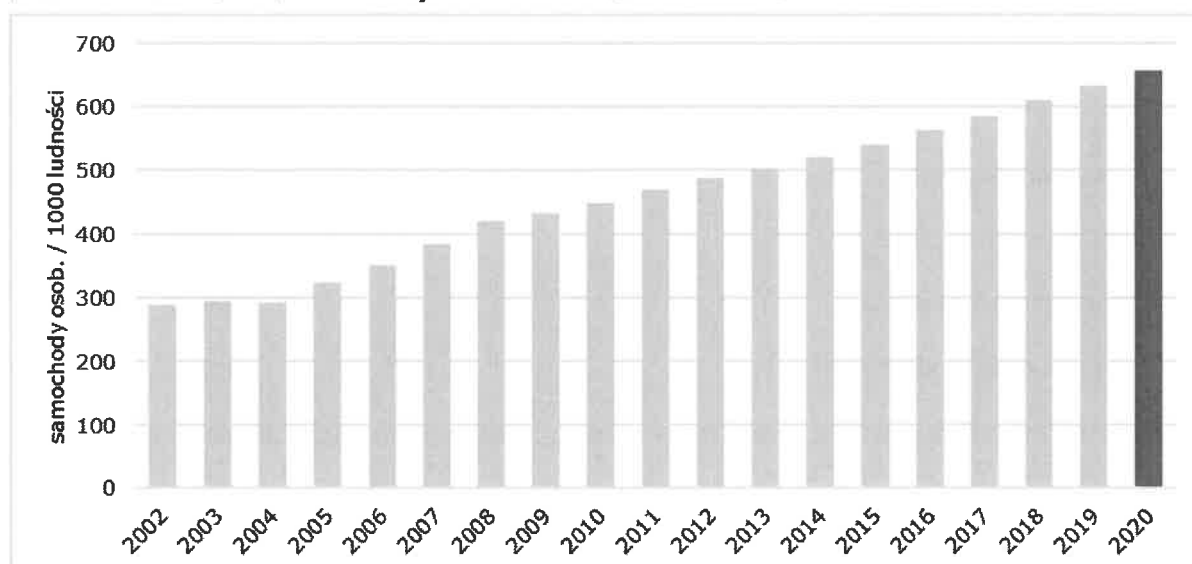
Źródło: IBRM SAMAR

Liczba pojazdów silnikowych w latach 2012-2021

Lata	Pojazdy silnikowe		w tym:					
	Ogółem	2012 r. = 100%	samochody osobowe		samochody ciężarowe		motocykle	
			Ogółem	2012 r. = 100%	Ogółem	2012 r. = 100%	Ogółem	2012 r. = 100%
2012	24 875 717	100,0	18 744 412	100,0	2 920 779	100,0	1 107 260	100,0
2013	25 683 575	103,2	19 389 446	103,4	2 962 064	101,4	1 153 169	104,1
2014	26 472 274	106,4	20 003 863	106,7	3 037 427	104,0	1 189 527	107,4
2015	27 409 106	110,2	20 723 423	110,6	3 098 376	106,1	1 272 333	114,9
2016	28 601 037	115,0	21 675 388	115,6	3 179 655	108,9	1 355 625	122,4
2017	29 634 928	119,1	22 503 579	120,1	3 248 538	111,2	1 427 115	128,9
2018	30 800 790	123,8	23 429 016	125,0	3 338 166	114,3	1 502 888	135,7
2019	31 989 313	128,6	24 360 166	130,0	3 436 184	117,6	1 587 031	143,3
2020	32 991 083	132,6	25 113 862	134,0	3 529 716	120,8	1 669 138	150,7
2021	34 030 267	136,8	25 869 804	138,0	3 634 196	124,4	1 749 697	158,0

Źródło: Urząd Statystyczny w Szczecinie dane na dzień 31.12.2021 r.

Liczba samochodów osobowych na 1000 ludności w latach 2002 – 2020



Źródło: BDL GUS – Transport i łączność/Pojazdy/Pojazdy samochodowe i ciągniki - wskaźniki

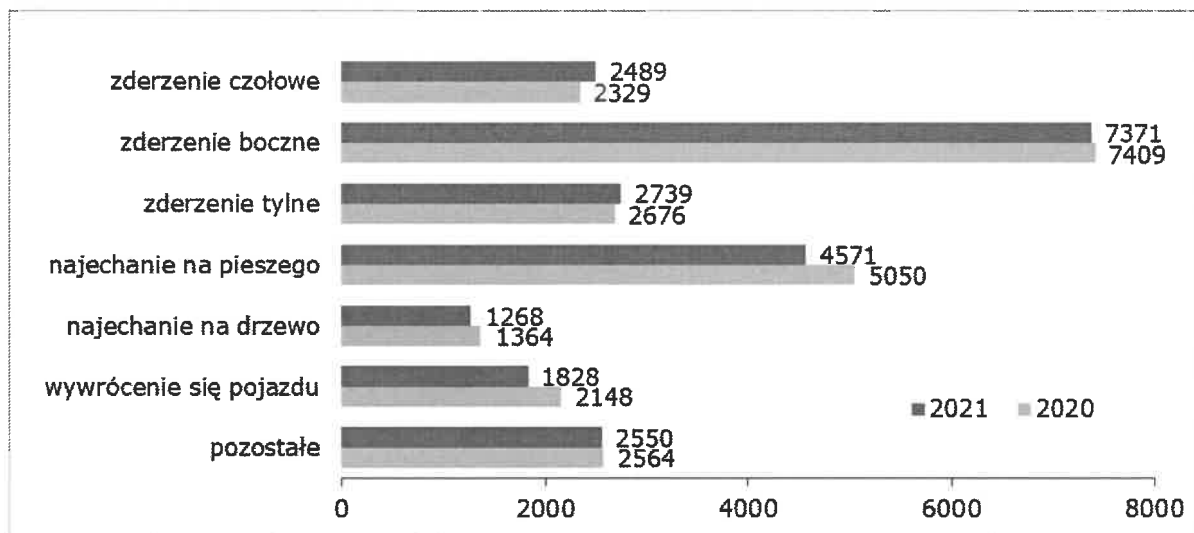
Systematycznie od 18 lat rośnie w Polsce liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. W 2010 roku było to statystycznie 447,4 samochodu osobowego na 1000 mieszkańców natomiast w 2013 i 2015 odpowiednio: 503,7 i 539,1 natomiast w 2020 roku wartość ta osiągnęła najwyższy wskaźnik: 656,3. W 2021 roku liczba samochodów osobowych i ciężarowych wzrosła o 3% a motocykli o 5%. Jak wynika z danych IBRM SAMAR w roku 2020 i 2021 znacznie spadła liczba nowo rejestrowanych samochodów osobowych. W stosunku do 2019 roku w 2020 zarejestrowano o 23% mniej a w 2021 o 20% mniej samochodów osobowych.

Kierujący uczestnicy zdarzeń drogowych według kraju pochodzenia

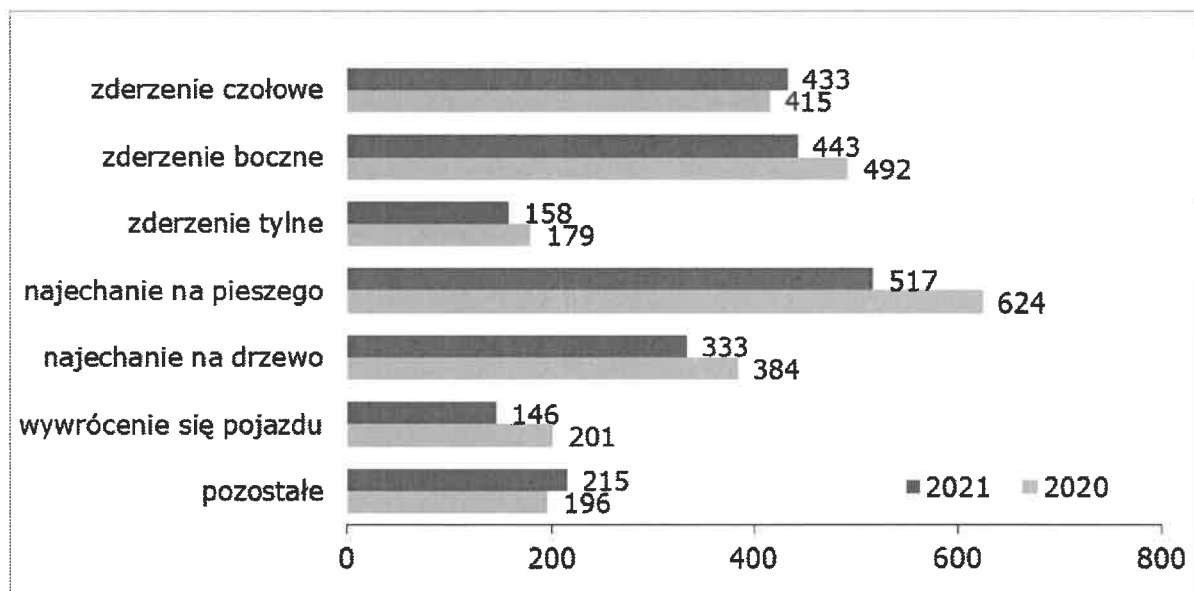
Kraj	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
UKRAINA	595	106	779	13 339
BIALORUŚ	87	19	99	2 934
GRUZJA	73	13	99	1 981
LITWA	29	8	33	770
NIEMCY	28	1	30	1 839
CZECHY	26	5	26	555
RUMUNIA	15	4	20	485
SŁOWACJA	15	3	18	404
UZBEKISTAN	14	-	19	514
MOŁDAWIA	13	7	13	311
ROSJA	13	1	12	490
BUŁGARIA	12	2	16	304
ŁOTWA	11	2	13	168
INDIE	10	1	9	192

RODZAJE WYPADKÓW

...ile było wypadków?

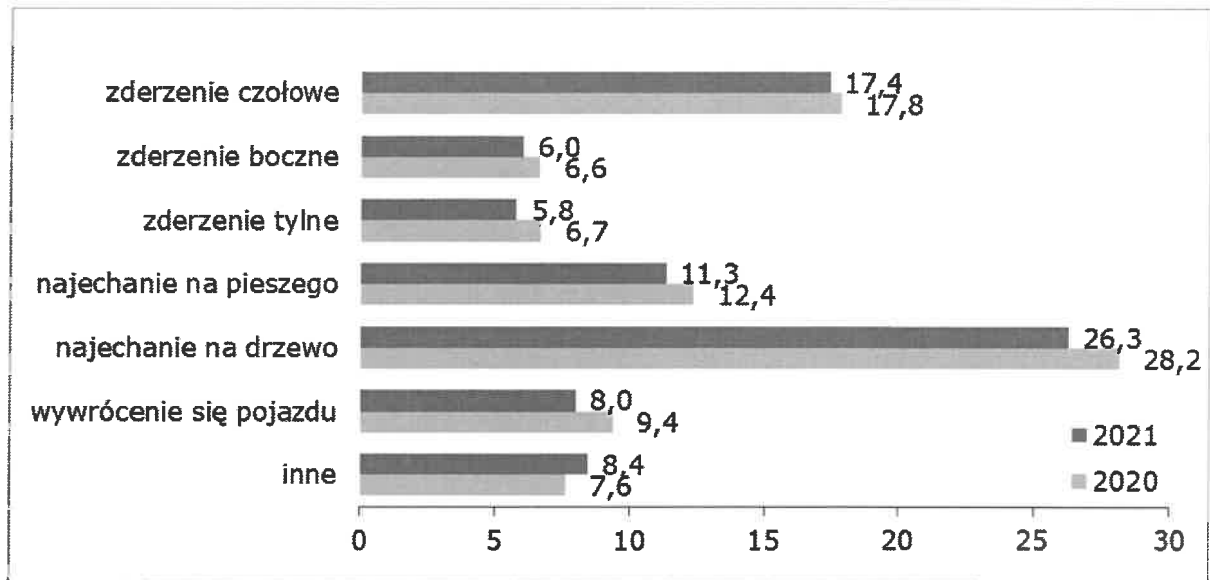


...ile było ofiar śmiertelnych wypadków ?

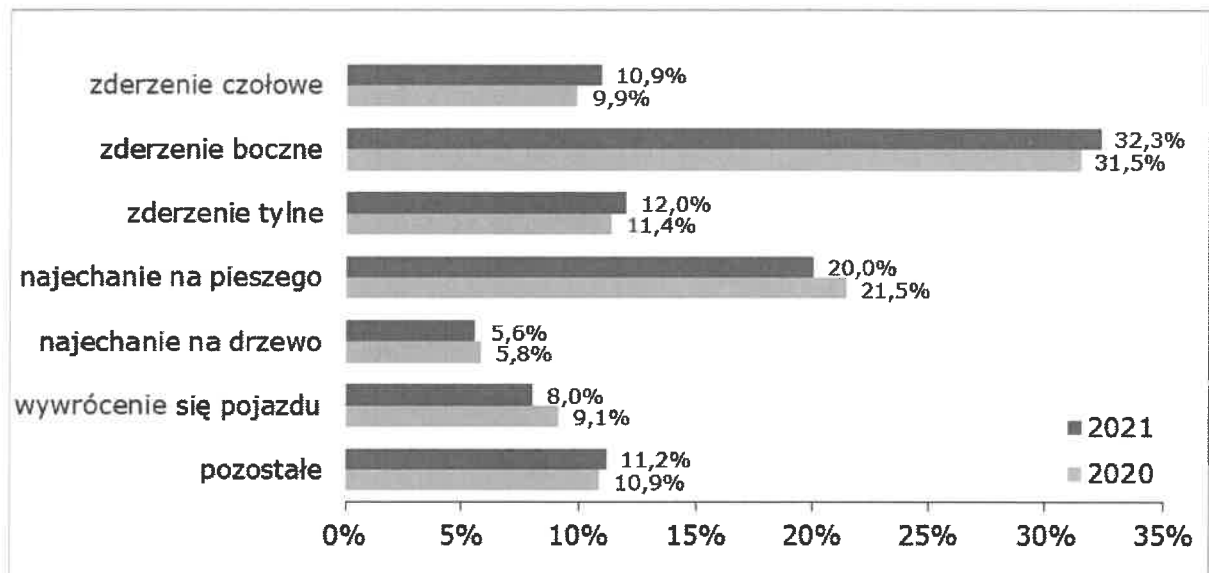


W 2021 r. w porównaniu do danych za rok 2020 odnotowano wzrost liczby zderzeń czołowych (+6,9%) oraz zderzeń tylnych (+2,4%). W zderzeniach czołowych zginęło więcej osób niż rok wcześniej (+4,3%) a w zderzeniach tylnych mniej (-11,7%). Zmalała liczba najechań na pieszych (-9,5%) oraz liczba ofiar śmiertelnych wypadków tego rodzaju (-17,1%). Zmalała liczba wypadków z udziałem jednego pojazdu, który się wywrócił (-14,9%), a w wypadkach tych zginęło mniej osób (-27,4%) niż w roku 2020. Zmalała również liczba wypadków z udziałem jednego pojazdu, który najechał na drzewo (-7,0%) oraz liczba ofiar śmiertelnych wypadków tego rodzaju (-13,3%). Główne rodzaje wypadków charakteryzowały się spadkiem liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków, czyli tzw. ciężkością wypadków.

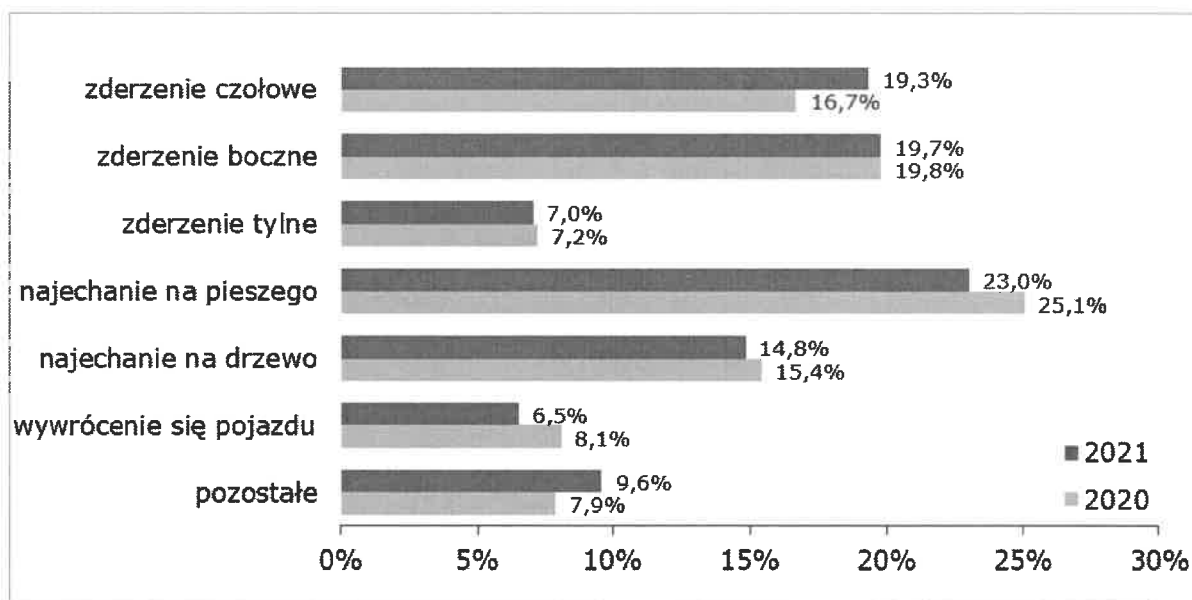
... ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



... jaki był udział poszczególnych rodzajów wypadków?



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



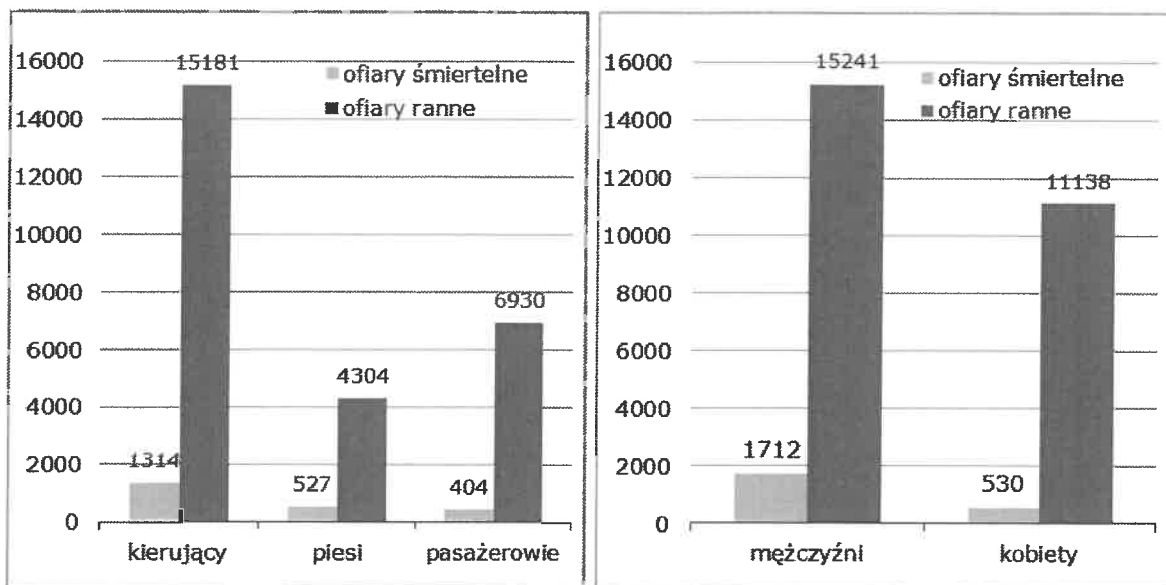
Struktura udziału poszczególnych rodzajów wypadków nie zmieniła się zasadniczo w porównaniu do roku 2021, natomiast zmalał udział ofiar śmiertelnych w najejaniach na pieszego (-2,1 pp.) oraz wywróceń się pojazdu (-1,6 pp.). W przypadku zderzeń czołowych udział ofiar śmiertelnych w tym rodzaju wypadków w ogólnej liczbie zgonów wzrósł o +2,6 pp.

Znaczny spadek liczby najejani na pieszycy i ofiar śmiertelnych był prawdopodobnie związany ze zmianami w Ustawie Prawo o ruchu drogowym, która od dnia 1 czerwca 2021 roku nadała pierwszeństwo przed pojazdem także pieszemu wchodzącemu na to przejście a nie jak dotychczas tylko pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszycy.

Pomimo wzrostu liczby zderzeń czołowych i tylnych pojazdów nastąpiło zmniejszenie ciężkości tych wypadków, co pośrednio może świadczyć o mniejszych prędkościach pojazdów biorących udział w tych wypadkach.

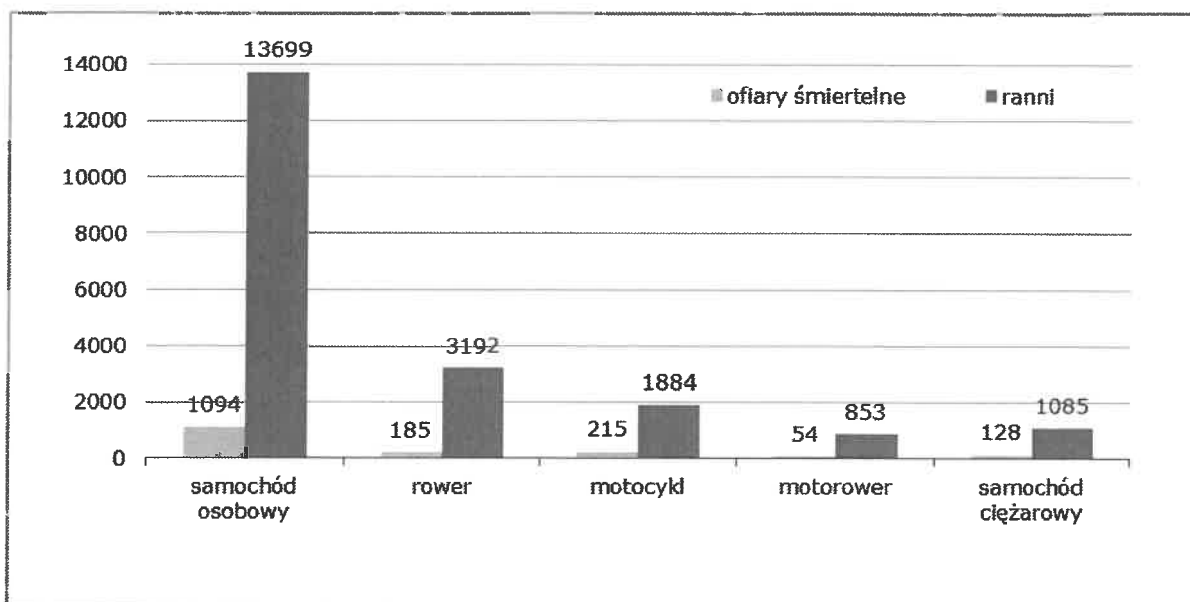
OFIARY I SPRAWCY WYPADKÓW

... kto był ofiarą?



W 2021 roku, podobnie jak w latach ubiegłych, kierujący pojazdami byli w największym stopniu narażeni na utratę życia w wypadkach drogowych, w tej kategorii uczestników ruchu drogowego zginęło 1314 osób (-8,3% w stosunku do 2020 r.), a 15181 zostało rannych (+3,3% w stosunku do 2020 r.). Kolejną zagrożoną grupę stanowili piesi – 527 ofiar śmiertelnych (-16,5% w stosunku do 2020 r.), 4304 rannych (-8,4% w stosunku do 2020 r.) oraz pasażerowie – 404 ofiar śmiertelnych (-5,4% w stosunku do 2020 r.), 6930 rannych (-2,0% w stosunku do 2020 r.).

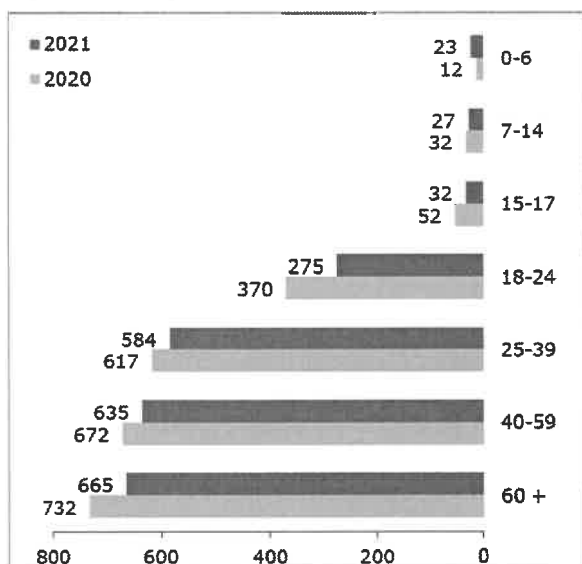
... jakim pojazdem poruszały się ofiary?



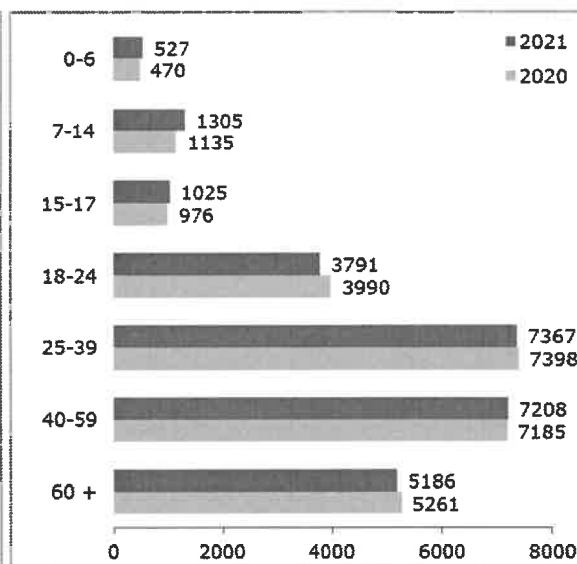
Struktura ofiar śmiertelnych i rannych przedstawiona według rodzaju pojazdu (w wybranej grupie pojazdów), jakim poruszały się ofiary w 2021 r. nie zmieniła się zasadniczo w stosunku do lat ubiegłych. Jednakże wśród osób poruszających się samochodem ciężarowym zauważalny jest istotny wzrost liczby ofiar (w porównaniu do 2020 r.): śmiertelnych (+23,1%) i rannych (+10,5%). Natomiast znacząco zmalały liczby ofiar wśród użytkowników jednośladów. Mniejsze były liczby zgonów wśród rowerzystów (-25,7%), motorowerzystów (-23,9%) i motocyklistów (-11,9). Zmalała również liczba rannych wśród motorowerzystów (-8,5%) i rowerzystów (-6,2%). Liczba rannych wśród użytkowników motocykli pozostała na podobnym poziomie jak w roku 2020 (+0,3%).

... w jakim wieku były ofiary?

OFIARY ŚMIERTELNE



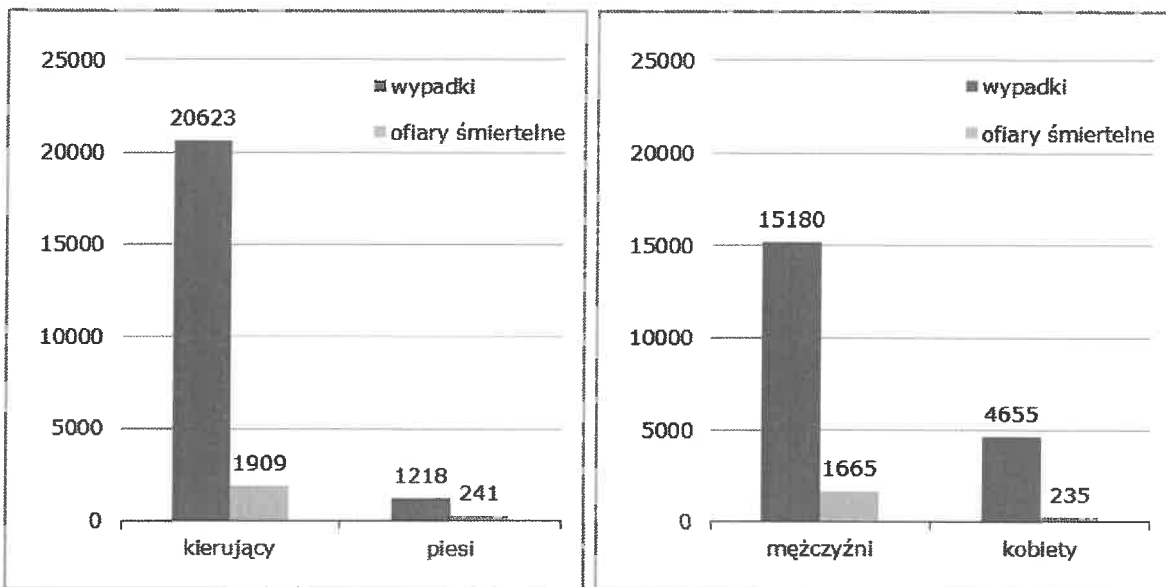
OFIARY RANNE



W 2021 roku w wypadkach drogowych zginęło 2 245 osób a rannych zostało 26 415 osób. **Najliczniejszą grupą ofiar śmiertelnych to osoby w wieku 60 lat i więcej**, którzy stanowili 30% ogółu zabitych przy 26% udziału w populacji (68 zabitych na 1 mln mieszkańców). Jednak **grupą o najwyższym zagrożeniu śmiercią w wypadkach drogowych są osoby w wieku 18-24 lata**, którzy stanowią 12% ofiar śmiertelnych przy 7% udziale w populacji (102 zabitych na 1 mln mieszkańców).

W 2021 roku w większości grup wiekowych nastąpił spadek liczby ofiar. Wzrost liczby ofiar śmiertelnych i rannych odnotowano wśród dzieci w wieku 0-6 lat i wśród rannych w wieku 40-59 lat.

... kto był sprawcą?



W 2021 roku w 20623 wypadkach spowodowanych przez kierujących zginęło 1909 osób, a w 1218 wypadkach, których sprawcami byli piesi śmierć poniosło 241 osób. Zmniejszenie liczby wypadków spowodowanych przez kierujących w stosunku do danych z 2020 r. (-1,8%) przyniosło zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych (-5,5%). Dużą poprawę odnotowano w zmniejszeniu liczby wypadków, których sprawcami byli piesi (-12,1%) oraz liczby śmiertelnych ofiar tych wypadków (-19,9%).

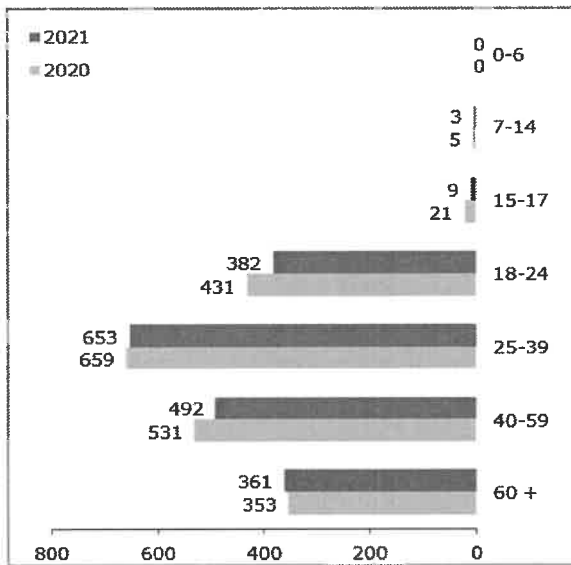
Najczęstszą przyczyną wypadków ze skutkiem śmiertelnym powstałych z winy kierujących było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (41,1%). Ta grupa wypadków skutkowałą jednocześnie największym udziałem w ogólnej liczbie ofiar śmiertelnych (41,5%). Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu stanowiło w 2021 r. drugą spośród ogółu przyczyn wypadków ze skutkiem śmiertelnym z winy kierujących (14,4% wypadków i 14,5% ofiar śmiertelnych). Kolejnymi najgroźniejszymi przyczynami były: nieprawidłowe wyprzedzanie (9,0% wypadków i 9,3% ofiar śmiertelnych) oraz nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (7,4% wypadków i 6,9% ofiar śmiertelnych). Struktura wypadków ze skutkiem śmiertelnym powstałych z winy kierujących oraz zgonów w wyniku tych wypadków pozostała na poziomie porównywalnym do danych z 2020 r.

Podobnie jak w latach ubiegłych, w 2020 roku głównymi sprawcami wypadków, jak i najbardziej poszkodowaną grupą w tym zakresie byli mężczyźni. W porównaniu do roku ubiegłego odnotowano zmniejszenie liczby wypadków, których sprawcami byli mężczyźni (-3,1%) oraz ofiar śmiertelnych tych wypadków (-5,7%). Odnotowano wzrost liczby wypadków spowodowanych przez kobiety (+3,9%), ale liczba ofiar śmiertelnych tych wypadków pozostała na porównywalnym poziomie w stosunku do roku 2020.

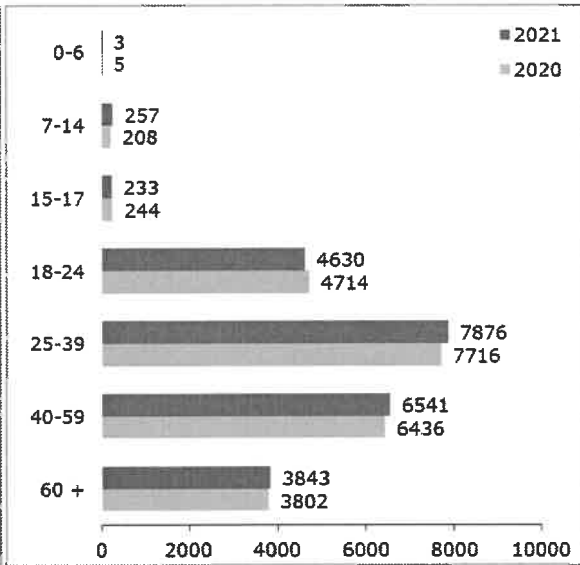
... w jakim wieku byli sprawcy?

Kierujący – ofiary wypadków wg wieku sprawcy

OFIARY ŚMIERTELNE

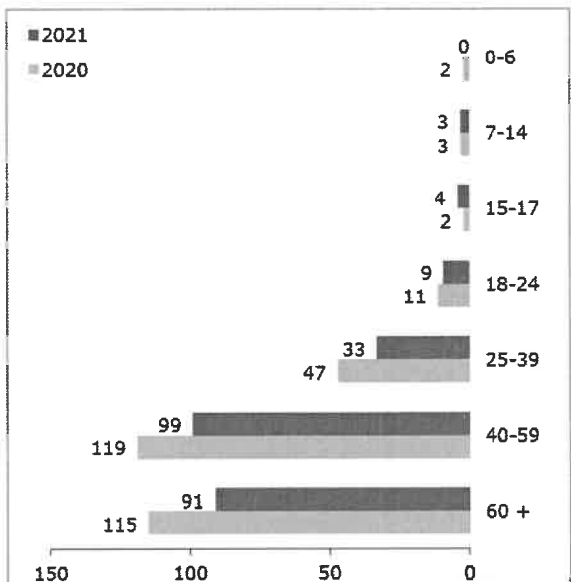


OFIARY RANNE

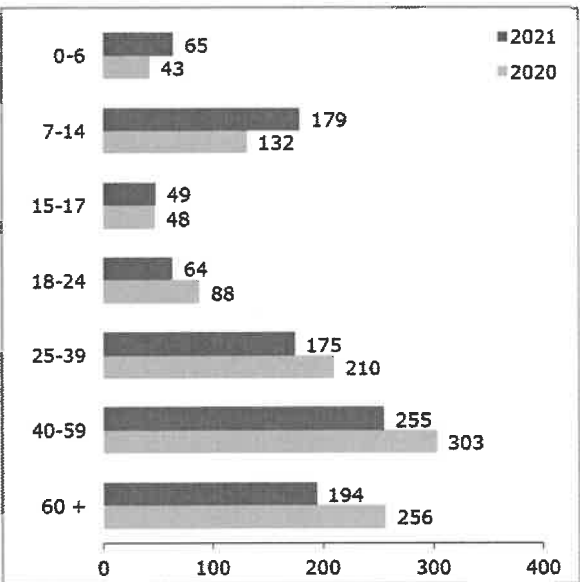


Piesi – ofiary wypadków wg wieku sprawcy

OFIARY ŚMIERTELNE



OFIARY RANNE



Najbardziej istotną przyczyną wypadków, w których poszkodowany był wyłącznie pieszy a zaistniałych z winy kierujących, było nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (62,7% ogółu wypadków tego rodzaju). W wypadkach tych zginęło najwięcej

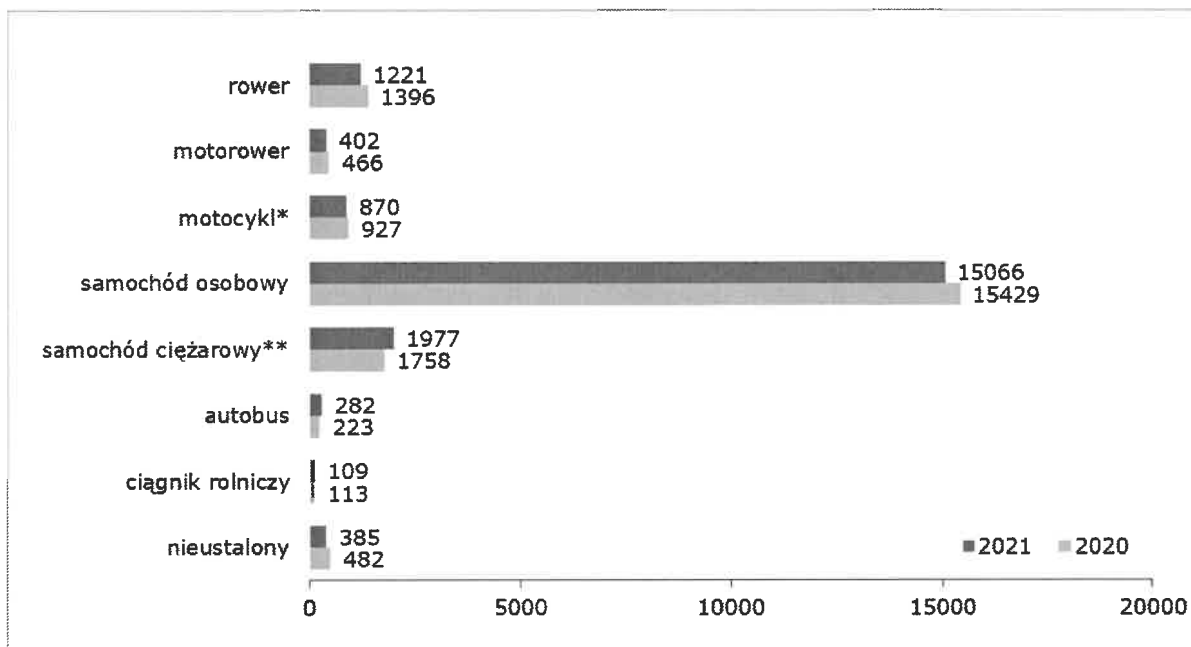
pieszych (50,4%). Ważną przyczyną było również nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach (11,5% wypadków i 9,2% ofiar śmiertelnych). Choć wypadki, w których poszkodowany był wyłącznie pieszy spowodowane nieprawidłowym omijaniem przez kierującego pojazdem nie stanowią dużej grupy (4,8% ogółu wypadków tego rodzaju), to w ich konsekwencji dużo osób ponosi śmierć (16,5%) co oznacza, że charakteryzują się one dużą ciężkością (27 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków tego rodzaju przy średniej ciężkości wszystkich wypadków 10 zabitych na 100 wypadków).

Największą grupą sprawców najechań na pieszych byli kierujący samochodami osobowymi (80,5%). W ich konsekwencji również najwięcej osób odniosło obrażenia (76,2% ofiar śmiertelnych i 81,4% rannych). Istotną grupę sprawców najechań na pieszych stanowią również kierujący samochodami ciężarowymi o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t (6,8%). W wyniku tych zdarzeń 9,2% osób poniosło śmierć. Istotne jest, że w niewielkiej grupie zdarzeń tego rodzaju (1,9%) powodowanych przez kierujących samochodami ciężarowymi o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, śmierć poniosło 8,8% pieszych. Struktura grupy kierujących pojazdami - sprawców najechań na pieszych pozostała na poziomie porównywalnym z danymi za rok 2020.

W 2021 r. najwięcej wypadków z udziałem pieszych (49,4%) miało miejsce, podobnie jak w latach poprzednich, na przejściach dla pieszych. W ich wyniku również najwięcej osób odniosło obrażenia (29,0% ofiar śmiertelnych i 52,9% rannych). Struktura grupy wybranych miejsc ruchu pieszego, w których doszło do zdarzeń z udziałem tej grupy uczestników ruchu drogowego pozostała na poziomie porównywalnym z danymi za rok 2020. **Odnotowano natomiast istotne spadki liczby wypadków na przejściach dla pieszych (-12,3%), na skrzyżowaniach (-17,6%) oraz na poboczach (-24,4%). Przyniosło to jeszcze większe spadki liczby ofiar: na przejściach dla pieszych zginęło o 22,3% osób mniej, a o 11,9% mniej odniosło inne obrażenia.** Na skrzyżowaniach zginęło o 32,4% osób mniej, a o 17,3% mniej było rannych. Na poboczach zginęło o 24,4% osób mniej, a o 45,5% mniej odniosło inne obrażenia.

... jakim pojazdem poruszali się sprawcy?

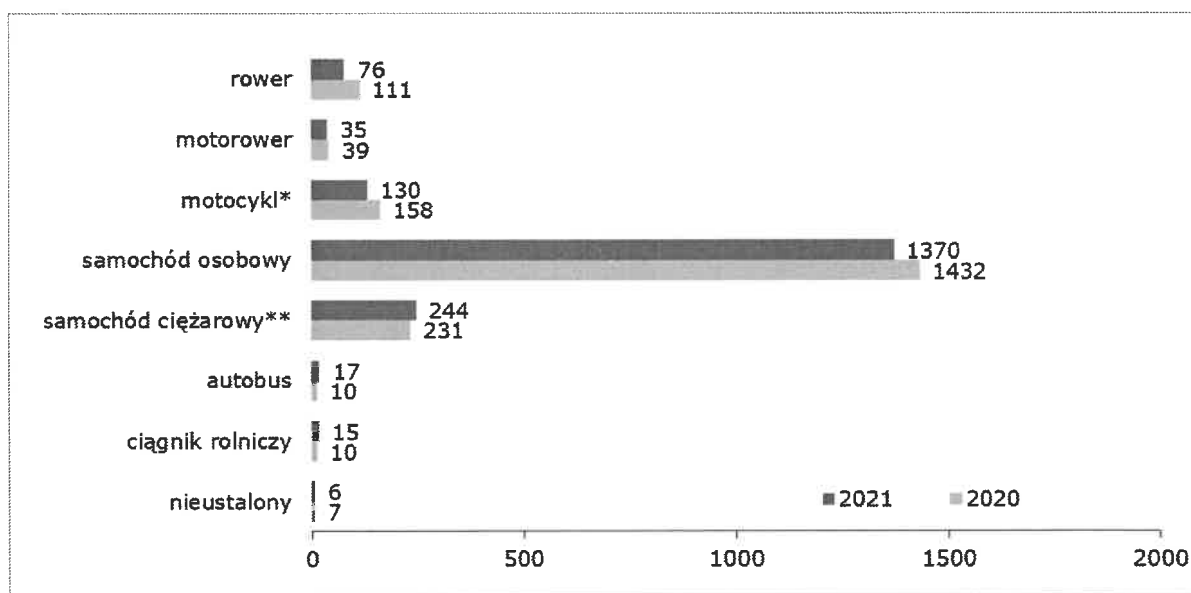
WYPADKI według pojazdu sprawcy



*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.

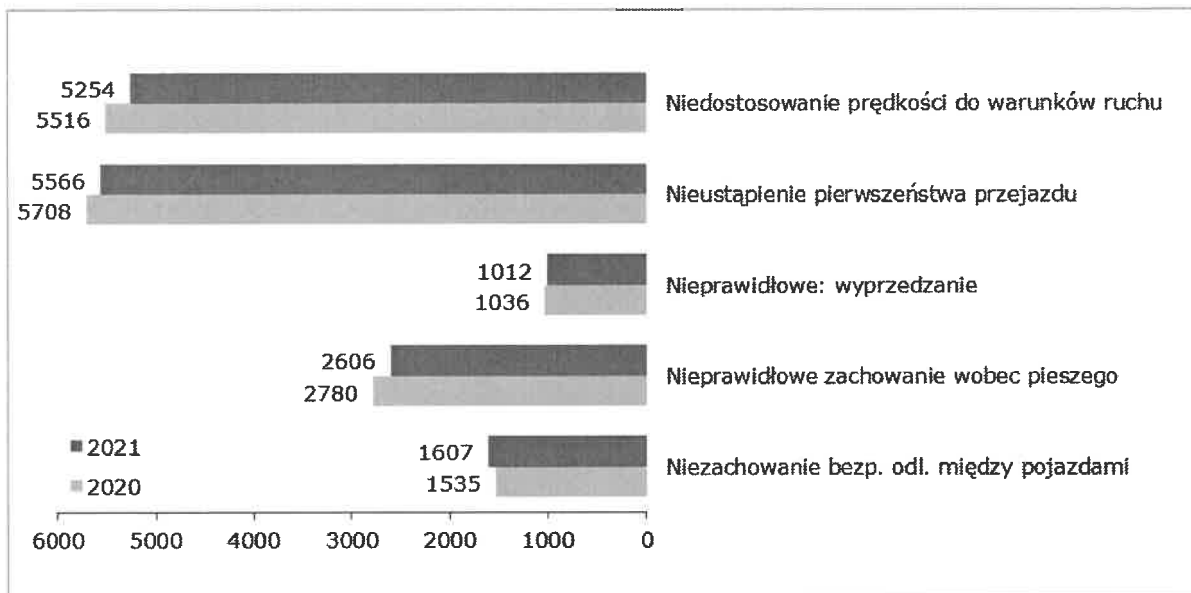
Dla wybranych grup pojazdów, których kierowcy byli sprawcami wypadków, największy spadek liczby tych zdarzeń (w porównaniu z rokiem 2020) odnotowano wśród kierujących motorowerami (-13,7%). Zarejestrowano również istotny spadek liczby wypadków

spowodowanych przez rowerzystów (-12,5%) i motocyklistów (-6,1%). Natomiast odnotowano duży wzrost liczby wypadków spowodowanych przez kierujących autobusami (+26,5%) oraz samochodami ciężarowymi (+12,5%). Znacząco zmalała liczba ofiar śmiertelnych wypadków powodowanych przez rowerzystów (-31,5%), motocyklistów (-17,7%) oraz motorowerzystów (-10,3%). W wypadkach spowodowanych przez kierujących autobusami i ciągnikami rolniczymi odnotowano bardzo duże wzrosty liczby ofiar śmiertelnych (odpowiednio +70,0% i +50,0%). Należy jednak zaznaczyć, że w wypadkach spowodowanych przez kierowców samochodów ciężarowych zginęło 244 osób (10%) to w spowodowanych przez kierowców autobusów śmierć poniosło 17 osób (0,7%).

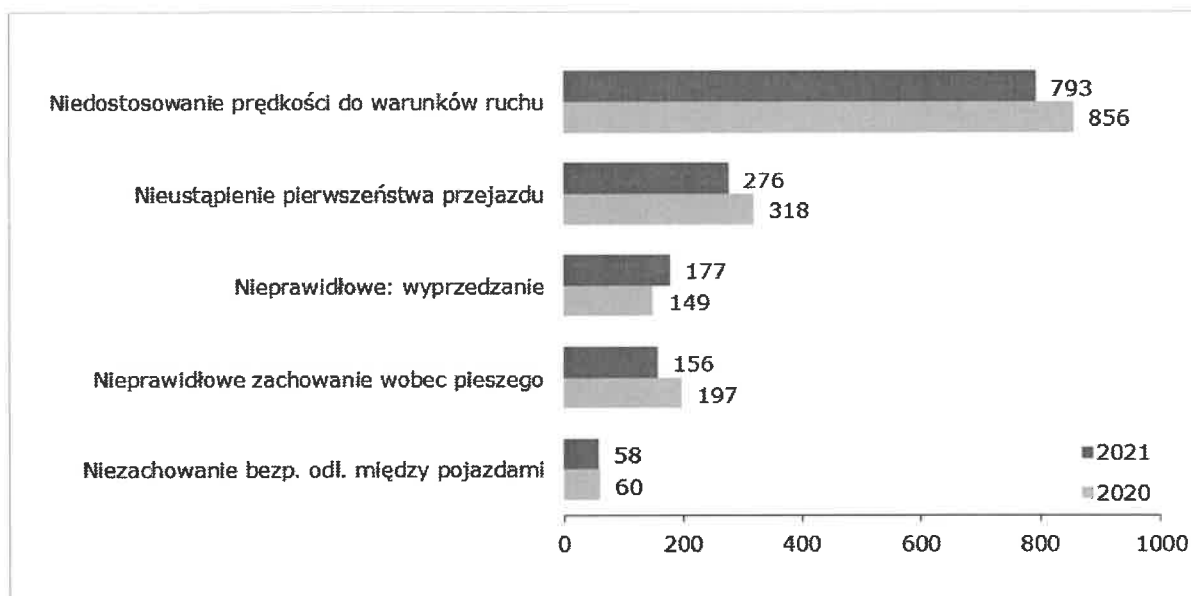
OKOLICZNOŚCI WYPADKÓW

... jakie było zachowanie kierującego?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



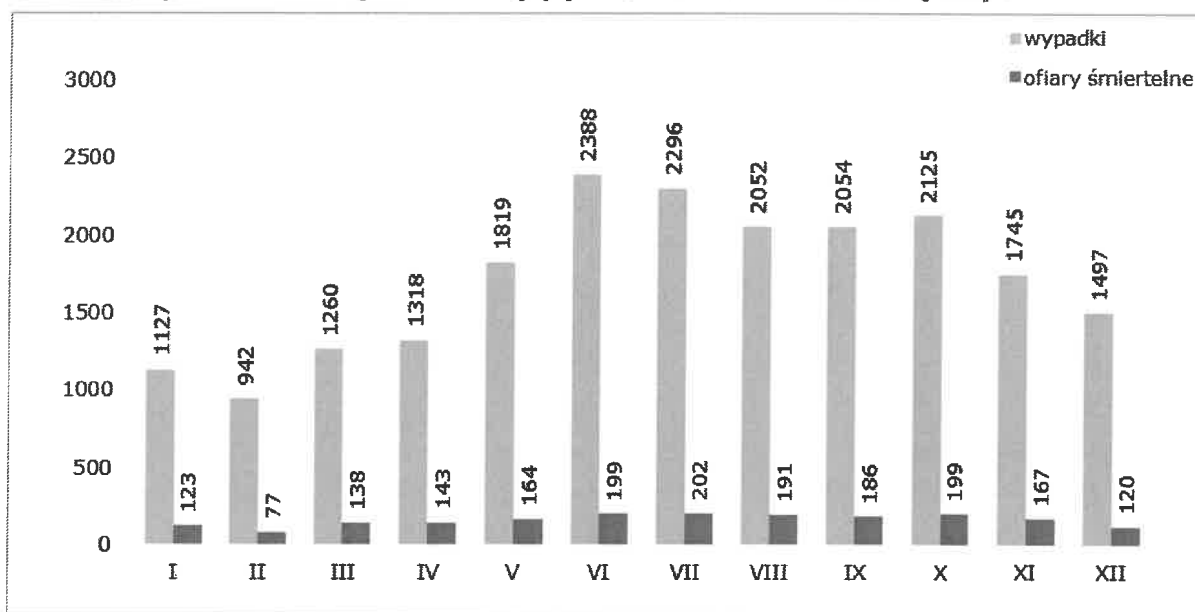
Podobnie jak w roku poprzednim, głównymi przyczynami wypadków, których sprawcami byli kierujący pojazdami w 2021, były:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu – 5 566 wypadków;
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 5 254 wypadków;
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego – 2 606 wypadków;
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 1 607 wypadków;
- nieprawidłowe wyprzedzanie – 1 012 wypadków;

Największy spadek liczby wypadków w 2021 roku w stosunku do 2020 roku wystąpił w zakresie niedostosowania prędkości do warunków ruchu (4,7%). Z kolei w zakresie niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami nastąpił wzrost o 4,6%.

Podobnie jak w latach ubiegłych najwięcej osób zginęło w wypadkach związanych z niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu choć tutaj również zanotowano 7,3% spadek.

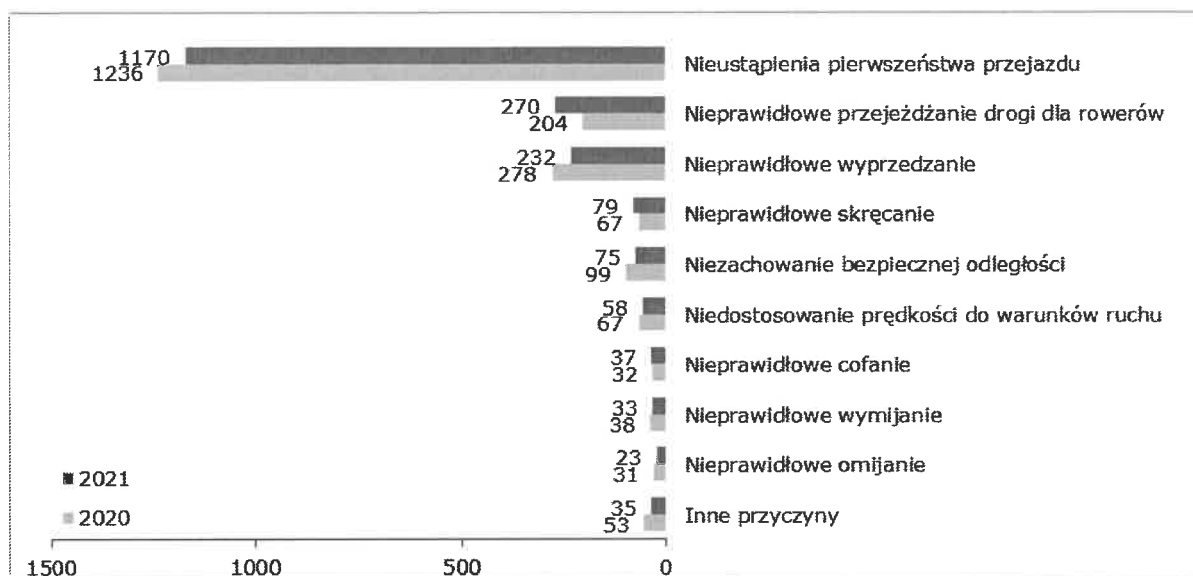
Wypadki spowodowane przez kierujących w zestawieniu miesięcznym



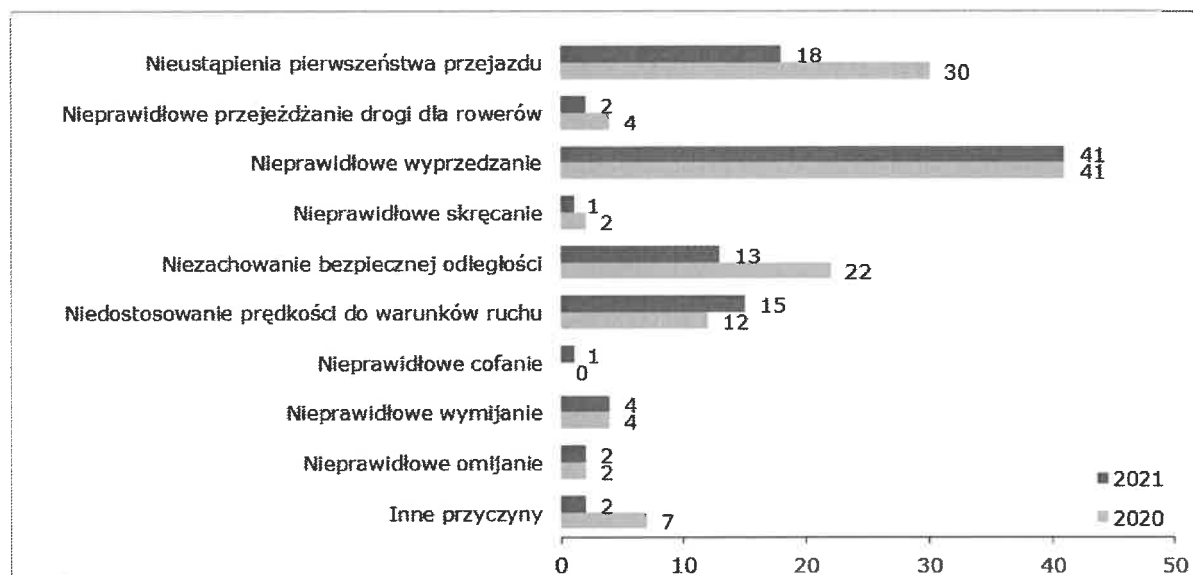
Najwięcej wypadków spowodowanych przez kierujących miało miejsce w miesiącach czerwiec i lipiec (22,7%), a najmniej w miesiącach styczeń i luty (10,1%).

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

WYPADKI

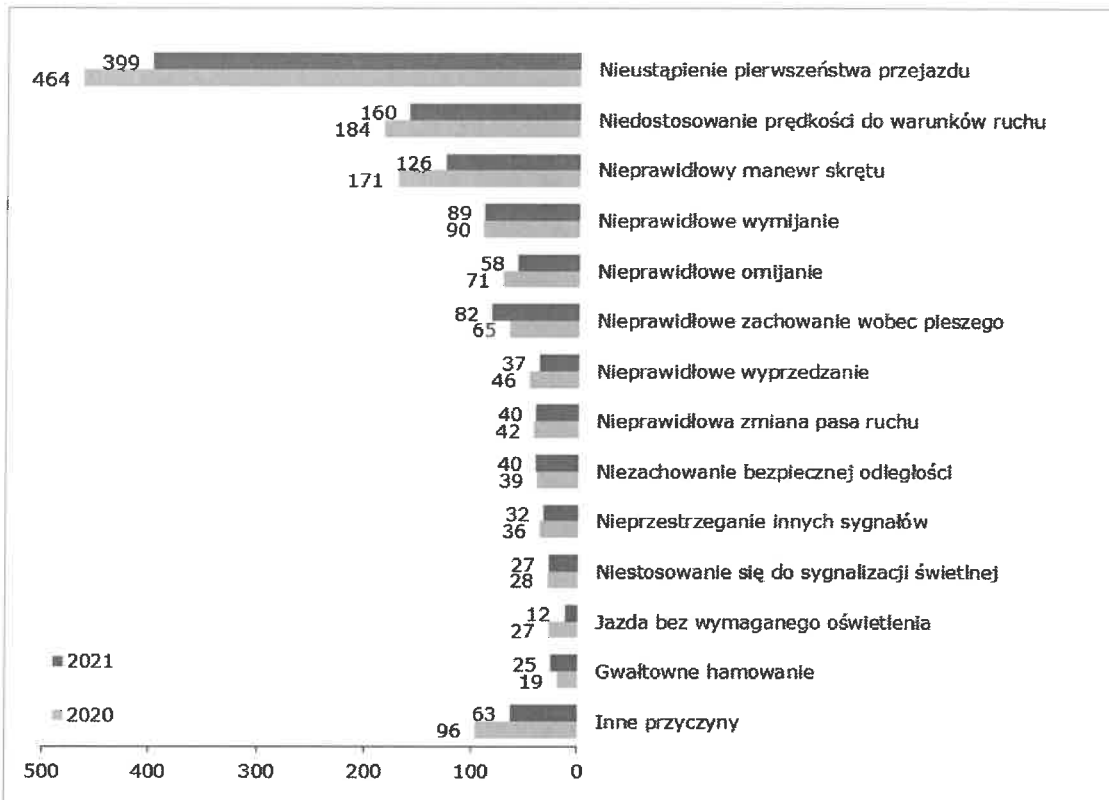


OFIARY ŚMIERTELNE

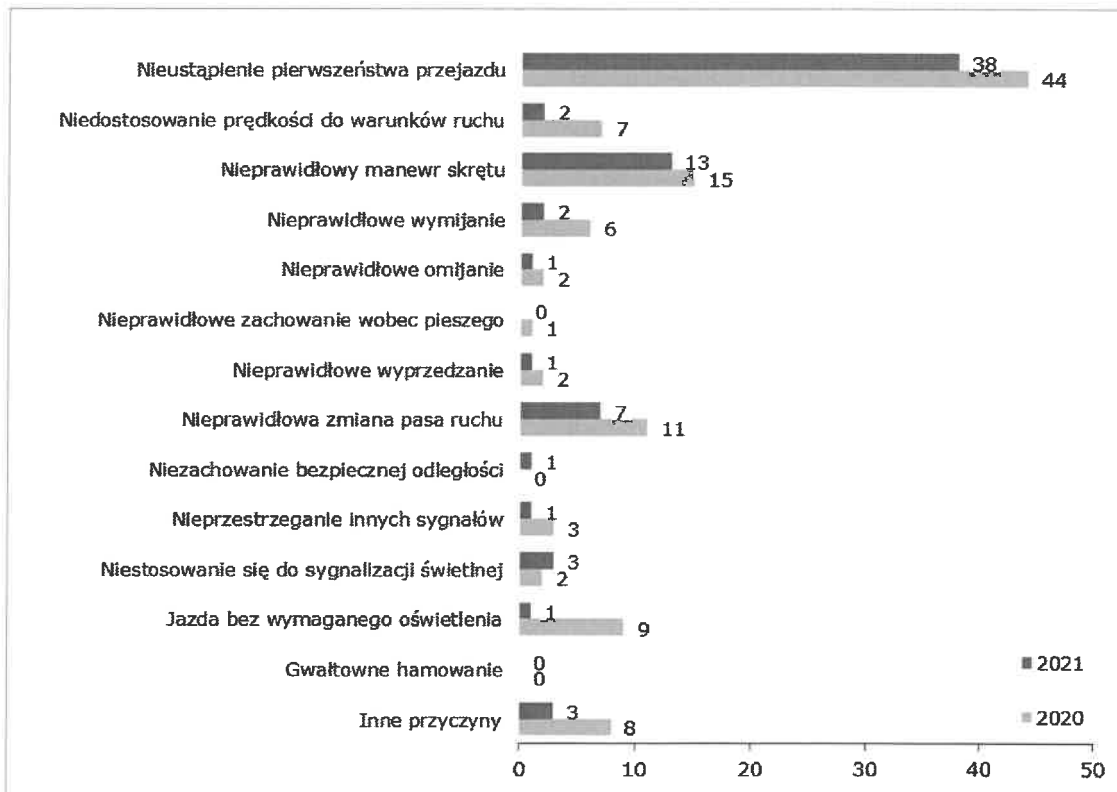


Oddzielną kategorię wypadków stanowią zdarzenia z udziałem rowerzystów. 75% tych wypadków zostało spowodowanych przez kierujących innymi pojazdami. Do najczęstszych przyczyn wypadków, w których poszkodowani zostali rowerzyści należy nieustąpienie pierwszeństwa rowerzystom. W 2021 roku tego typu wypadki stanowiły 58% wypadków, w których poszkodowani zostali rowerzyści. Natomiast najwięcej ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów odnotowano podczas nieprawidłowego wyprzedzania ich przez kierujących innymi pojazdami. Wskazuje to na duże zagrożenie rowerzystów poruszających się po jezdni razem z innymi pojazdami.

Przyczyny wypadków spowodowanych przez rowerzystów WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE

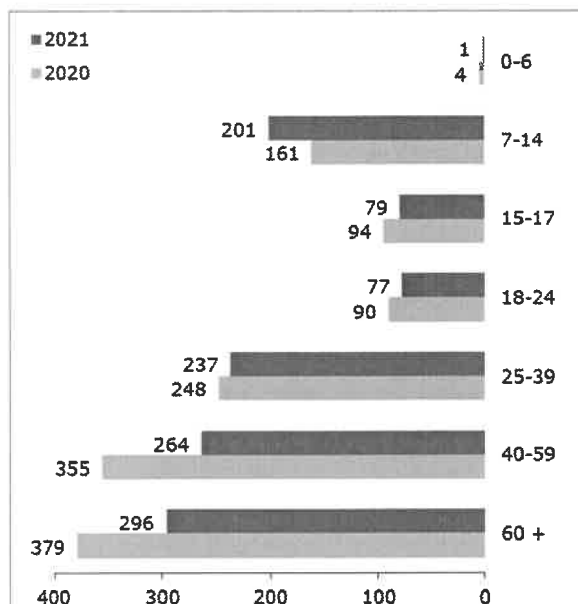


Analiza przyczyn wypadków spowodowanych przez rowerzystów wskazuje na nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu jako najczęstszą przyczynę tych wypadków. W 2021 roku wypadki tego typu stanowiły 32,7% wypadków spowodowanych przez rowerzystów, a zginęło w nich aż 50% zabitych w tej grupie. Warto również zwrócić uwagę na błędy związane z nieprawidłowym wykonywaniem manewrów skrętu. Tego typu wypadki stanowiły 10,3% wypadków i zginęło w nich 17,1% osób zabitych w wypadkach spowodowanych przez rowerzystów.

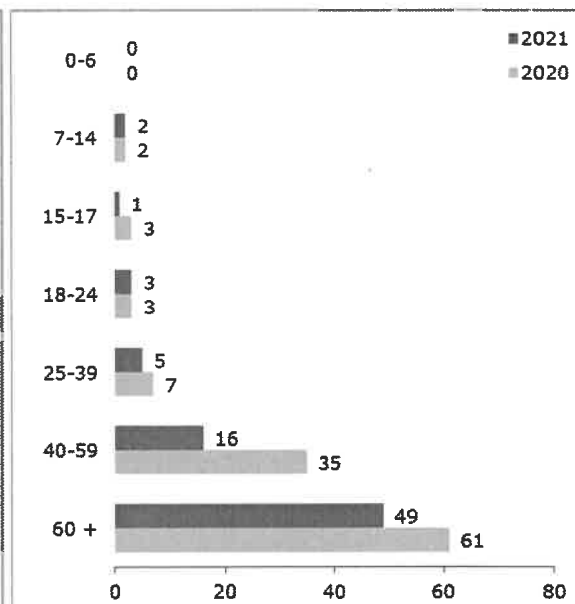
Porównanie sprawców wypadków wśród rowerzystów wskazuje na grupę wiekową 60-plus jako najczęstszych sprawców tych wypadków. W 2021 roku spowodowali oni 24% wypadków, w których sprawcą był rowerzysta. W wypadkach tych zginęło 64% wszystkich ofiar wypadków spowodowanych przez rowerzystów. 16% tych wypadków zostało spowodowanych przez rowerzystów w wieku 7-14 lat, ale zginęła w nich tylko jedna osoba.

Sprawcy wypadków – rowerzyści według wieku

WYPADKI

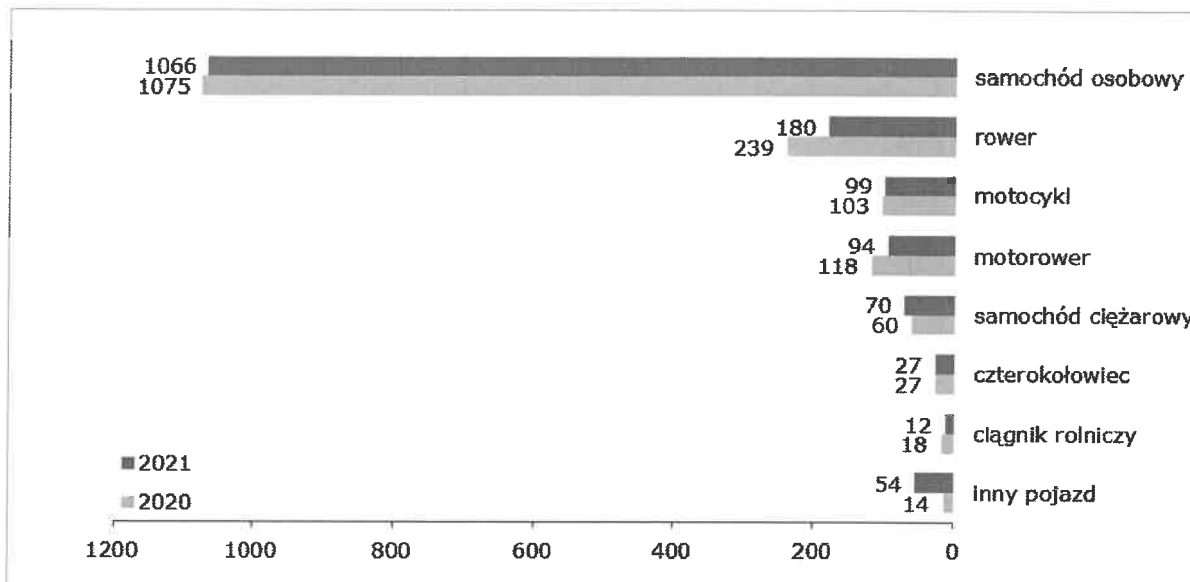


OFIARY ŚMIERTELNE

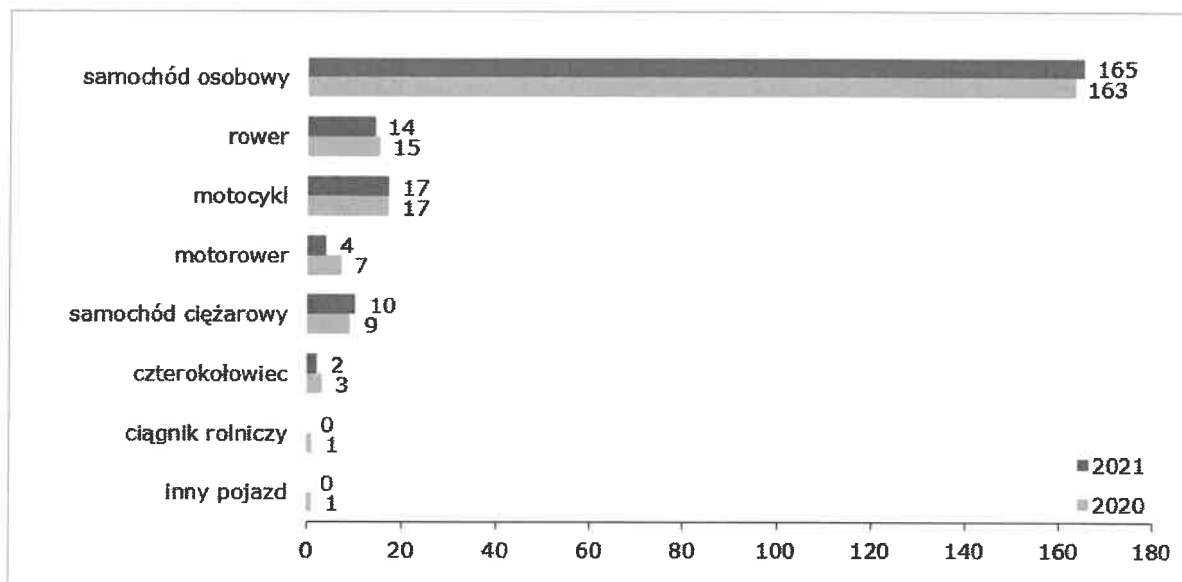


... ile było wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



W 2021 roku kierujący będący pod wpływem alkoholu spowodowali 1602 wypadki (7%). Wśród nietrzeźwych kierowców największy udział mają kierowcy samochodów osobowych (66,5%). W wypadkach przez nich spowodowanych zginęło aż 77,8% ofiar śmiertelnych wypadków, w których kierowca był pijany.

W 2021 roku w porównaniu do 2020 roku odnotowano mniejszą liczbę wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców (spadek o ponad 3%). Wzrosła tylko liczba wypadków spowodowanych przez kierowców samochodów ciężarowych (14,3%).

W 2021 roku w porównaniu do roku poprzedniego zanotowano znaczny spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych motorowerzystów (spadek o

42,9%) oraz niewielki wzrost liczby ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących samochodami osobowymi (wzrost o 1,3%).

Struktura wiekowa sprawców kierujących będących pod działaniem alkoholu

Grupy wiekowe	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
7-14	1	0,1	-	-	2	0,1
15-17	15	0,9	1	0,5	19	1,0
18-24	272	17,0	48	22,6	346	18,0
25-39	725	45,3	90	42,5	876	45,7
40-59	470	29,3	48	22,6	553	28,8
60 plus	118	7,4	25	11,8	120	6,3
b/d	1	0,1	-	-	1	0,1

3/4 wypadków spowodowanych przez kierowców będących pod działaniem alkoholu spowodowali kierowcy w wieku 25-59 lat. W wypadkach tych zginęło 65,1% ofiar śmiertelnych a 74,5% osób zostało rannych.

Najbardziej ofiarochłonne są wypadki powodowane przez młodych kierowców w wieku 18-24 lata. Wskaźnik ciężkości wypadków dla tej grupy wiekowej kierowców wynosi 18 zabitych na 100 wypadków i jest prawie dwukrotnie wyższy od wartości wskaźnika krajowego, podczas gdy dla pijanych sprawców w wieku 25-59 ciężkość wypadków wynosi 12.

Liczba ujawnionych wykroczeń/przestępstw wśród kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu – porównanie 2020 i 2021

Naruszony przepis	2020 r.	2021 r.
prowadzenie w stanie po użyciu alkoholu pojazdu mechanicznego	11 561	11 429
prowadzenie w stanie po użyciu alkoholu pojazdu innego niż mechaniczny	5 859	5 516
prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu mechanicznego	52 988	58 179
prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu innego niż mechaniczny	28 533	26 768
OGÓŁEM	98 941	101 892

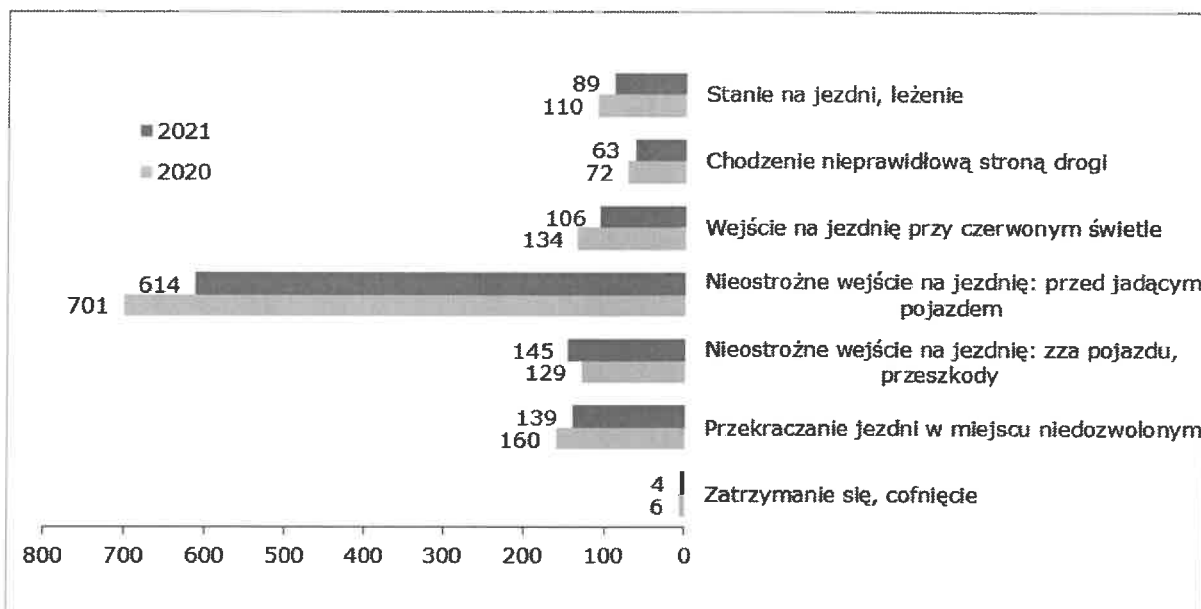
Wiek sprawców wypadków - kierujących będących pod działaniem środka innego niż alkohol

Wiek	Wypadki	Zabici	Ranni
18-24	43	19	41
25-39	75	25	87
40-59	10	2	20
60 plus	1	0	1
OGÓŁEM	129	46	149

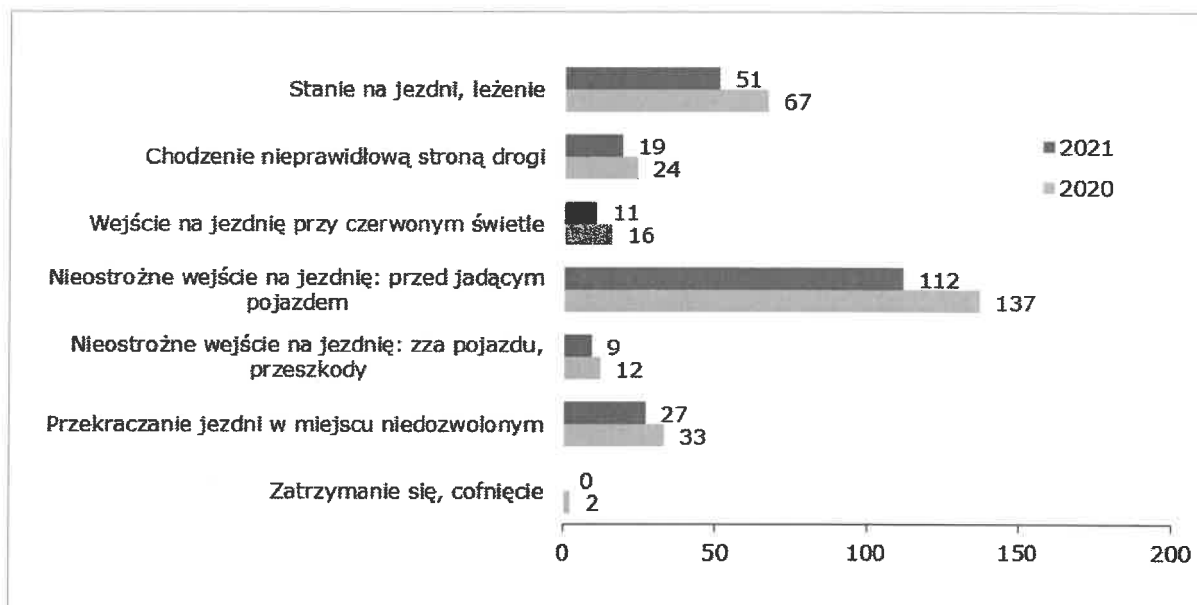
Wypadki drogowe, których sprawcy byli pod wpływem innego środka niż alkohol stanowią zaledwie 0,57% wypadków, które wydarzyły się w 2021 roku w Polsce. Zginęło w nich 2% ofiar śmiertelnych. Problem używania przez kierowców niedozwolonych środków dotyczy głównie osób w wieku poniżej 40 lat – spowodowali oni ponad 91% wypadków będąc pod działaniem środka innego niż alkohol.

... jakie było zachowanie pieszeego?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE

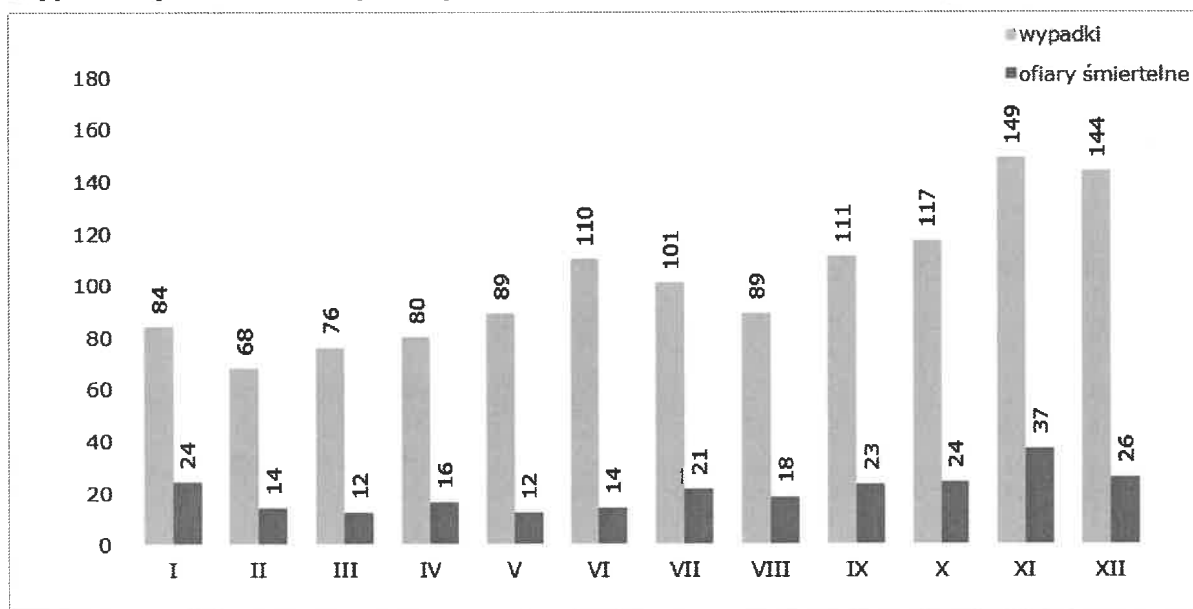


W 2021 r. znacząco wzrosła (w porównaniu z rokiem 2020) liczba wypadków spowodowanych nieostrożnym wejściem na jezdnię zza pojazdu/przeszkody (12,4%). Wypadki te były jednak lżejsze w skutkach co odzwierciedla się w dużym spadku liczby ofiar śmiertelnych (-25,0%). Zanotowano istotny spadek liczby wypadków, w których przyczyną było wejście pieszeego na jezdnię przy czerwonym świetle (-20,9%), co skutkowało bardzo dużym zmniejszeniem liczby ofiar śmiertelnych (-31,3%).

Zarówno struktura przyczyn wypadków, w których sprawcą był pieszy, jak i ofiar śmiertelnych tych wypadków w 2021 r. nie zmieniła się zasadniczo. Jedynie nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu/przeszkody było częstszą (niż w roku 2020) przyczyną wypadków spowodowanych przez pieszych (+2,7%). Natomiast nieostrożne wejście pieszeego na jezdnię

przed jadącym pojazdem przyczyniło się do nieznacznego wzrostu liczby ofiar śmiertelnych (+1,8%).

Wypadki spowodowane przez pieszych w zestawieniu miesięcznym



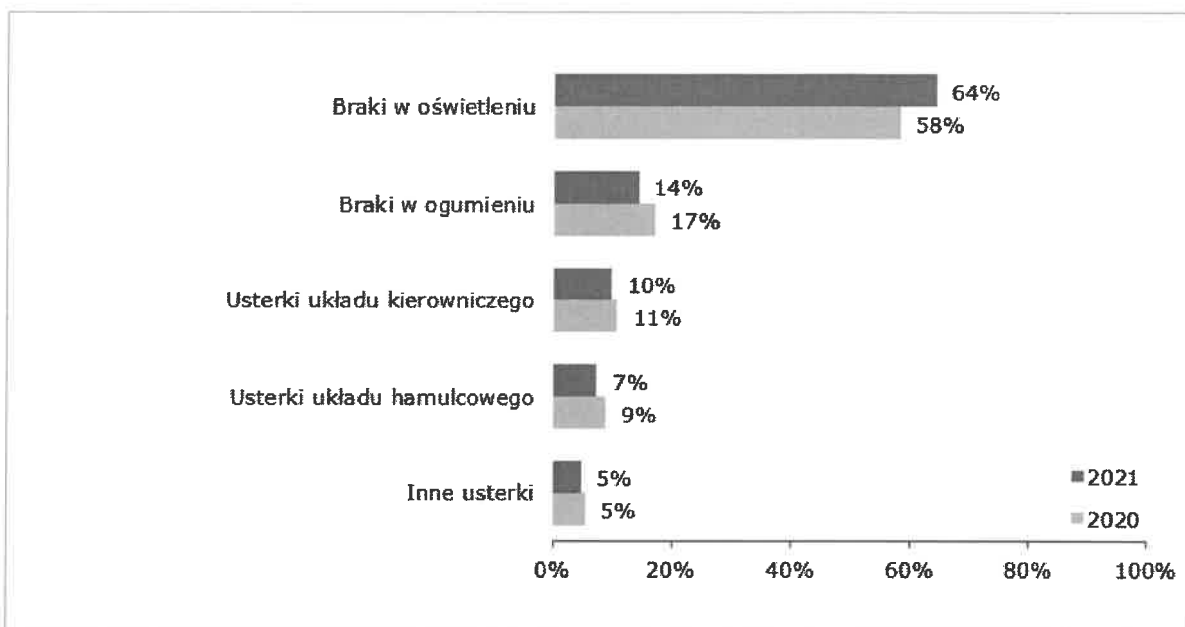
W 2021 roku prawie ¼ wypadków spowodowanych przez pieszych miała miejsce w miesiącach listopad i grudzień. Zginęło w nich 27,2% ogółu ofiar śmiertelnych. Najwyższy wskaźnik ciężkości wypadków zanotowano w miesiącach styczeń i listopad (odpowiednio 28,9 i 25 ofiar na 100 wypadków drogowych, przy średniej rocznej wartości tego wskaźnika dla wypadków spowodowanych przez pieszymi 19,7), a najniższy w czerwcu.

Przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych będących pod działaniem alkoholu

Przyczyny wypadków		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Nieostrożne wejście na jezdnię	przed jadącym pojazdem	160	54,2	18	45,0	147	56,5
	zza pojazdu, przeszkody	14	4,7	1	2,5	13	5,0
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		40	13,6	5	12,5	35	13,5
Leżenie, siedzenie, klęczenie stanie na jezdni		30	10,2	10	25,0	20	7,7
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi		24	8,1	3	7,5	21	8,1
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle		14	4,7	1	2,5	13	5,0
Inne przyczyny		13	4,4	2	5,0	11	4,2
OGÓŁEM		295	100,0	40	100,0	260	100,0

24% wypadków, w których sprawcami byli piesi została spowodowana przez pieszych będących pod działaniem alkoholu. Ponad połowa tych wypadków jest związana z nieostrożnym wejściem nietrzeźwego pieszego na jezdnię przed jadącym pojazdem lub przekraczaniem jezdni w niedozwolonym miejscu. Najwięcej ofiar śmiertelnych (70%) w tych wypadkach związana była z nieostrożnym wejściem na jezdnię lub leżeniem, siedzeniem bądź staniem na jezdni.

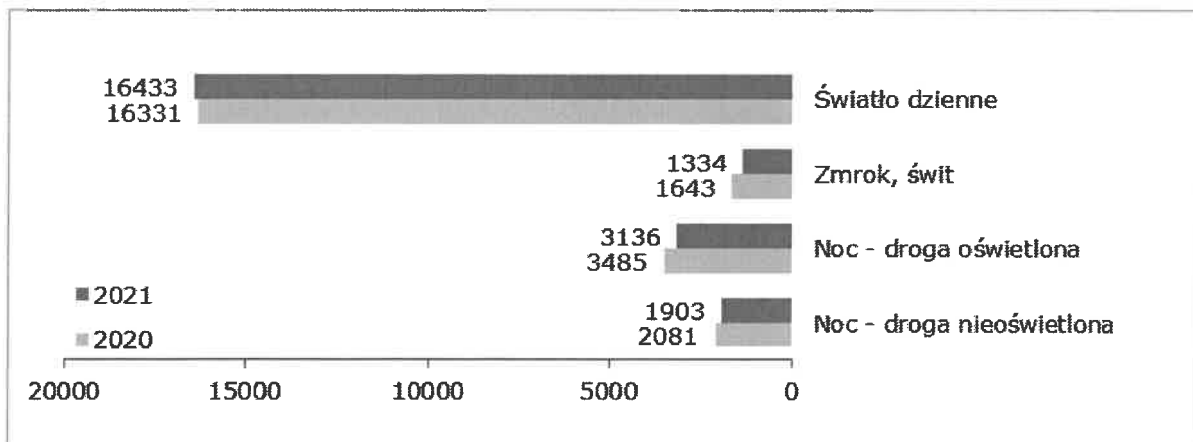
... jaki był stan techniczny pojazdów?



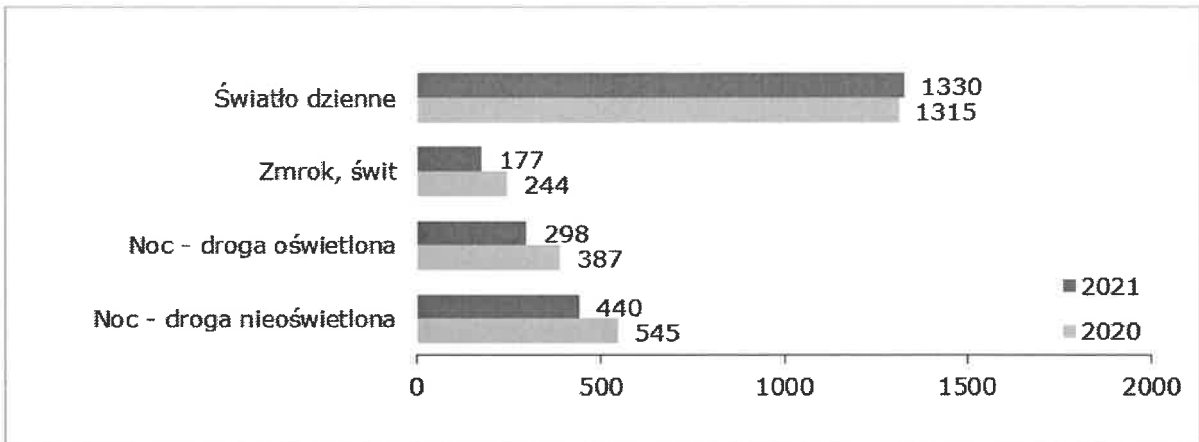
W 2021 r. na miejscu wypadku stwierdzono 626 usterek technicznych pojazdów uczestniczących w wypadkach drogowych. Pomimo, że jest to ponad trzy razy więcej niż w roku 2020 (205 wykrytych usterek) to struktura nie zmieniła się znacząco i nadal najczęstszą grupą były braki w oświetleniu (64% ogółu wykrytych usterek) i w ogumieniu (14% ogółu wykrytych usterek). Należy jednak zaznaczyć, że określenie stanu technicznego na miejscu zdarzenia jest niezmiernie trudne, dlatego dane te nie pokazują pełnej skali problemu stanu technicznego pojazdów biorących udział w wypadkach.

... przy jakim oświetleniu?

WYPADKI



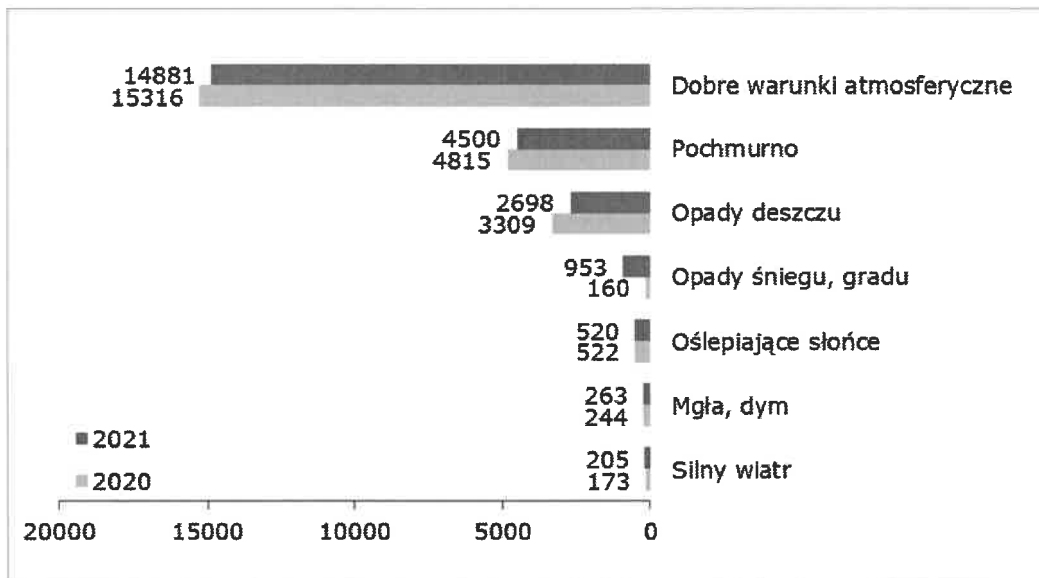
OFIARY ŚMIERTELNE



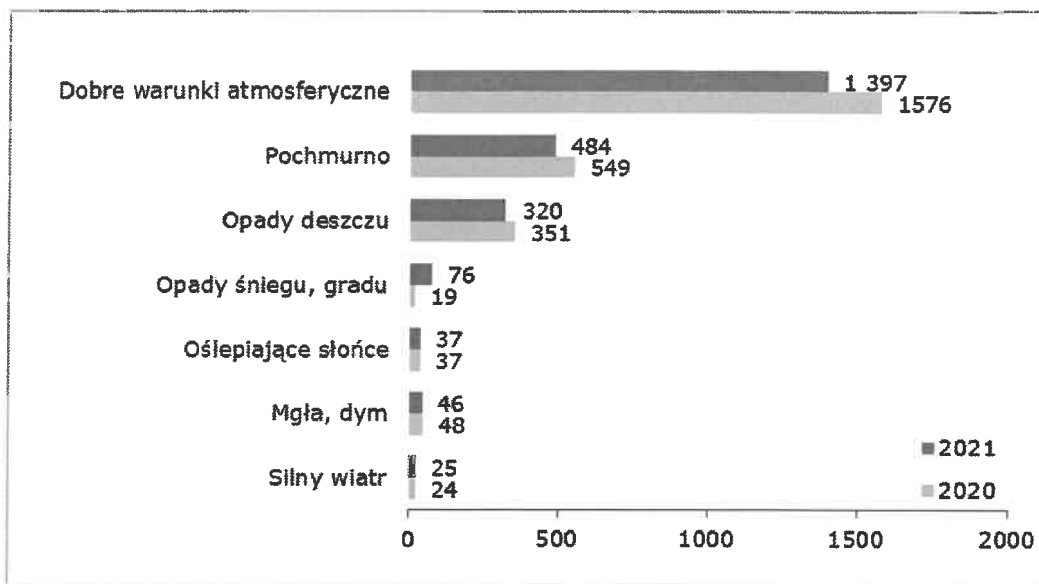
Największy ruch na drogach odbywa się przy świetle dziennym, to również w tej porze doby odnotowywana jest największa liczba wypadków oraz ich ofiar. W 2021 roku najwięcej wypadków (72%) miało miejsce przy świetle dziennym, a najmniej (8%) w nocy na drodze nieoświetlonej. Jednak wypadki na drodze nieoświetlonej są bardzo poważne w skutkach. Wskaźnik ciężkości wypadków na tych drogach wynosi 23 zabitych na 100 wypadków, czyli jest ponad dwukrotnie wyższy od wskaźnika krajowego (9,8 dla ogółu wypadków). Liczba wypadków w 2021 roku w stosunku do 2020 roku zmniejszyła się w ciemnej porze doby a wzrosła przy świetle dziennym (+1%).

... podczas jakiej pogody?

WYPADKI*



OFIARY ŚMIERTELNE*



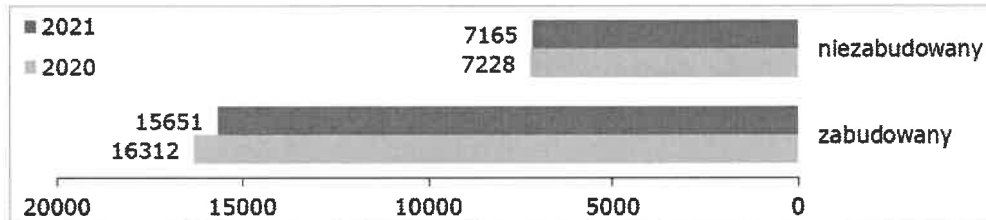
*W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

W 2021 roku nie zmieniła się (w porównaniu do roku 2020) struktura wypadków i ofiar śmiertelnych według warunków atmosferycznych. Najwięcej wypadków (65%) odnotowano przy dobrych warunkach atmosferycznych, a najmniej (0,8%) podczas silnego wiatru. Dla wypadków, do których doszło podczas opadów śniegu i gradu odnotowano wzrost zarówno liczby wypadków jak i ich ofiar w 2021 roku w stosunku do roku 2020. Największą redukcję liczby wypadków w zależności od warunków atmosferycznych odnotowano przy opadach deszczu (-18,5%), a największą liczbę ofiar śmiertelnych przy dobrych warunkach atmosferycznych (-11%).

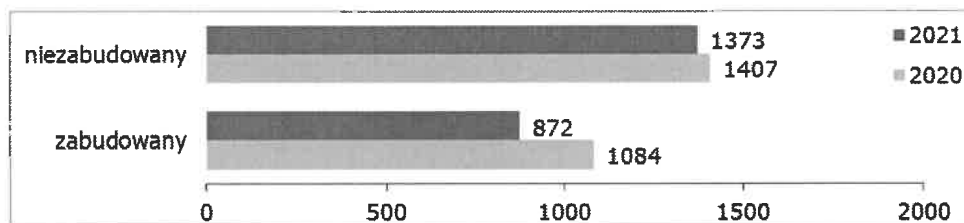
MIEJSCA POWSTAWANIA WYPADKÓW

... na jakim obszarze?

WYPADKI



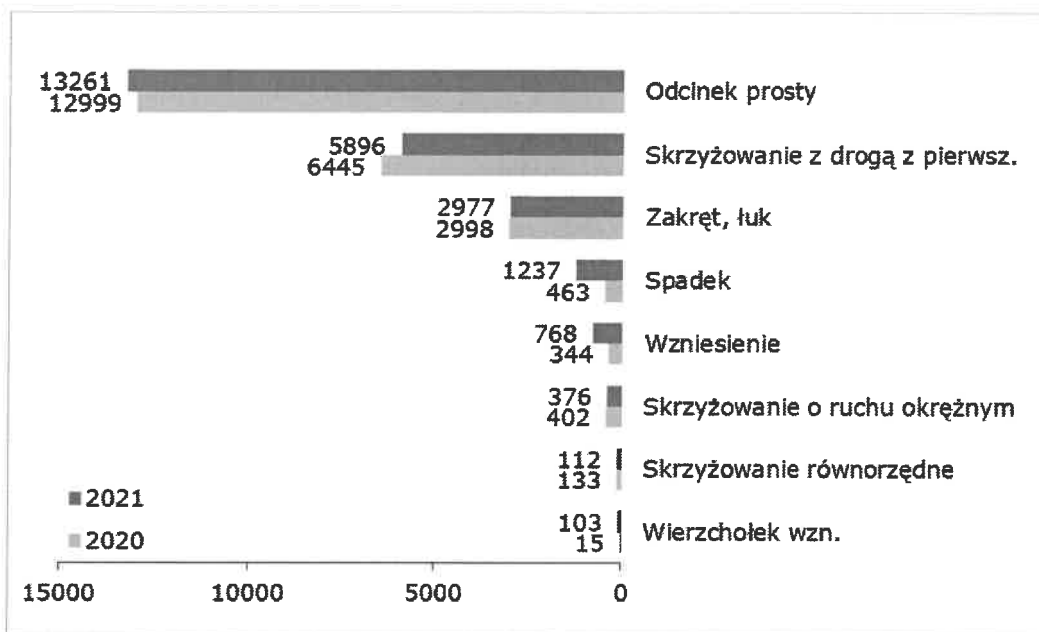
OFIARY ŚMIERTELNE



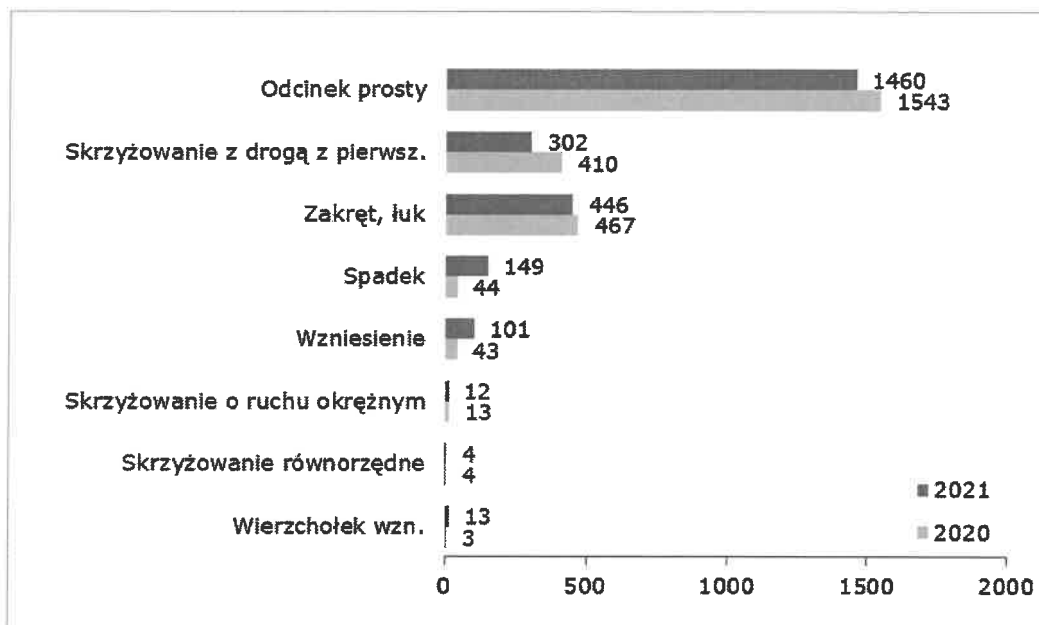
W 2021 roku $\frac{2}{3}$ wypadków miała miejsce w obszarze zabudowanym a $\frac{1}{3}$ poza obszarem zabudowanym. Podobną strukturę obserwujemy w odniesieniu do rannych w tych wypadkach. Tymczasem porównanie ofiar zabitych wykazuje odwrotną tendencję. Większość ofiar zabitych jest w wypadkach mających miejsce poza obszarem zabudowanym. Taka tendencja utrzymuje się od lat. Jest ona związana z dużo wyższymi prędkościami jakie obowiązują i są rozwijane przez pojazdy na drogach poza obszarem zabudowanym. W 2021 roku w stosunku do 2020 roku liczba wypadków w obszarach zabudowanych spadła o 4% podczas gdy poza obszarami zabudowanymi spadek ten wynosił 1%. Liczba ofiar śmiertelnych w obszarach zabudowanych spadła aż o 20% a poza obszarami zabudowanymi o 2%. **Pozytywne zmiany w obszarach zabudowanych mogą mieć związek z wprowadzonymi w dniu 1 czerwca 2021 roku zmianami w ustawie Prawo o ruchu drogowym dotyczącymi zmniejszenia prędkości dopuszczalnej w obszarach zabudowanych w porze nocnej z 60 km/h do 50 km/h.**

... na jakim odcinku drogi?

WYPADKI*



OFIARY ŚMIERTELNE*

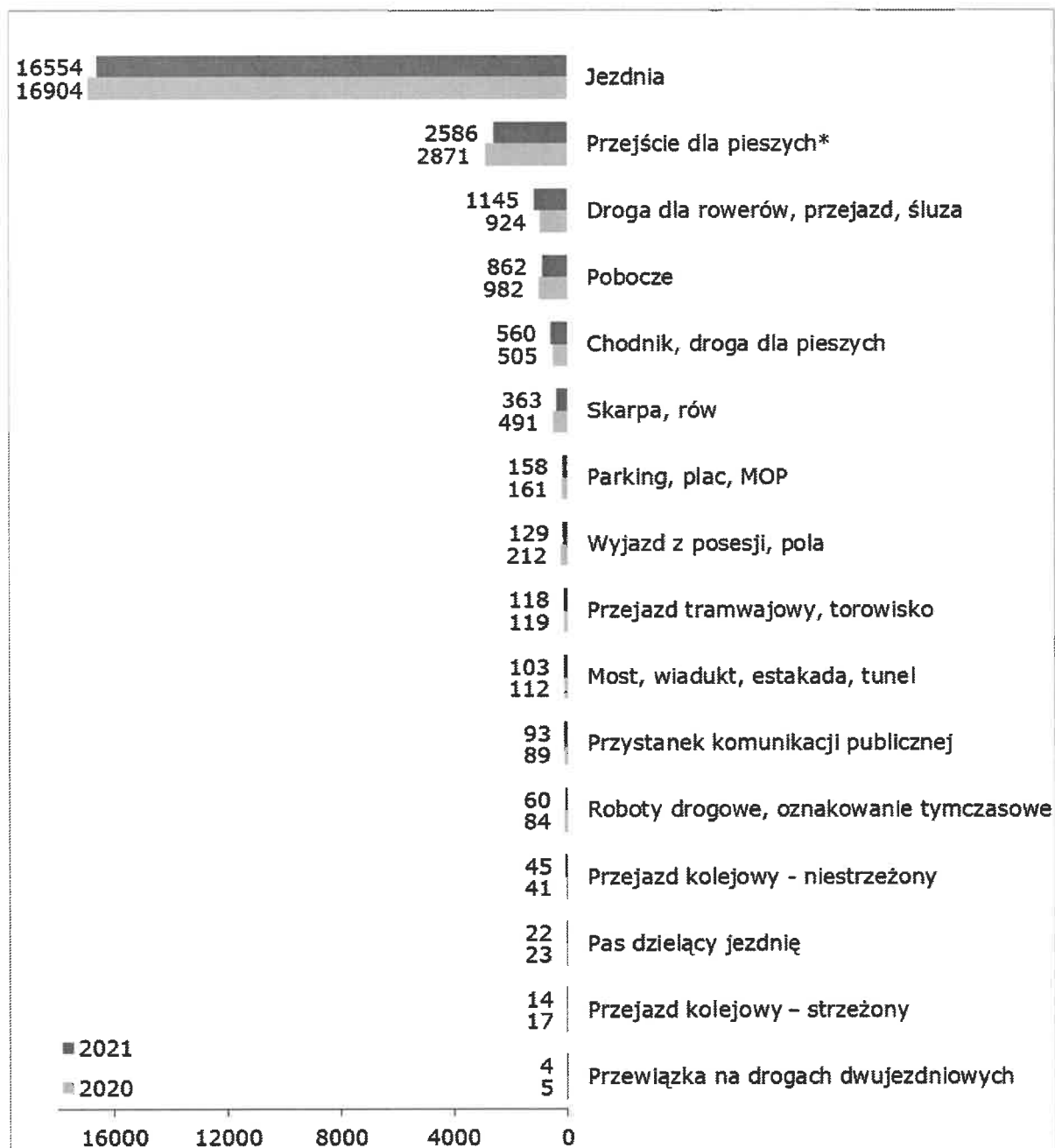


*W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

Najwięcej wypadków ma miejsce na prostych odcinkach drogi. W 2021 roku na prostych odcinkach dróg wydarzyło się 58% wypadków, w których zginęło 65% ofiar śmiertelnych. W 2021 roku w porównaniu do 2020 roku wzrosła liczba wypadków na prostych odcinkach dróg, ale liczba ofiar śmiertelnych zmalała. Porównanie dwóch lat pokazuje również na spadki wypadków i ich ofiar na skrzyżowaniach i zakrętach drogi, a wzrost na spadkach, wzniesieniach i wierzchołkach drogi.

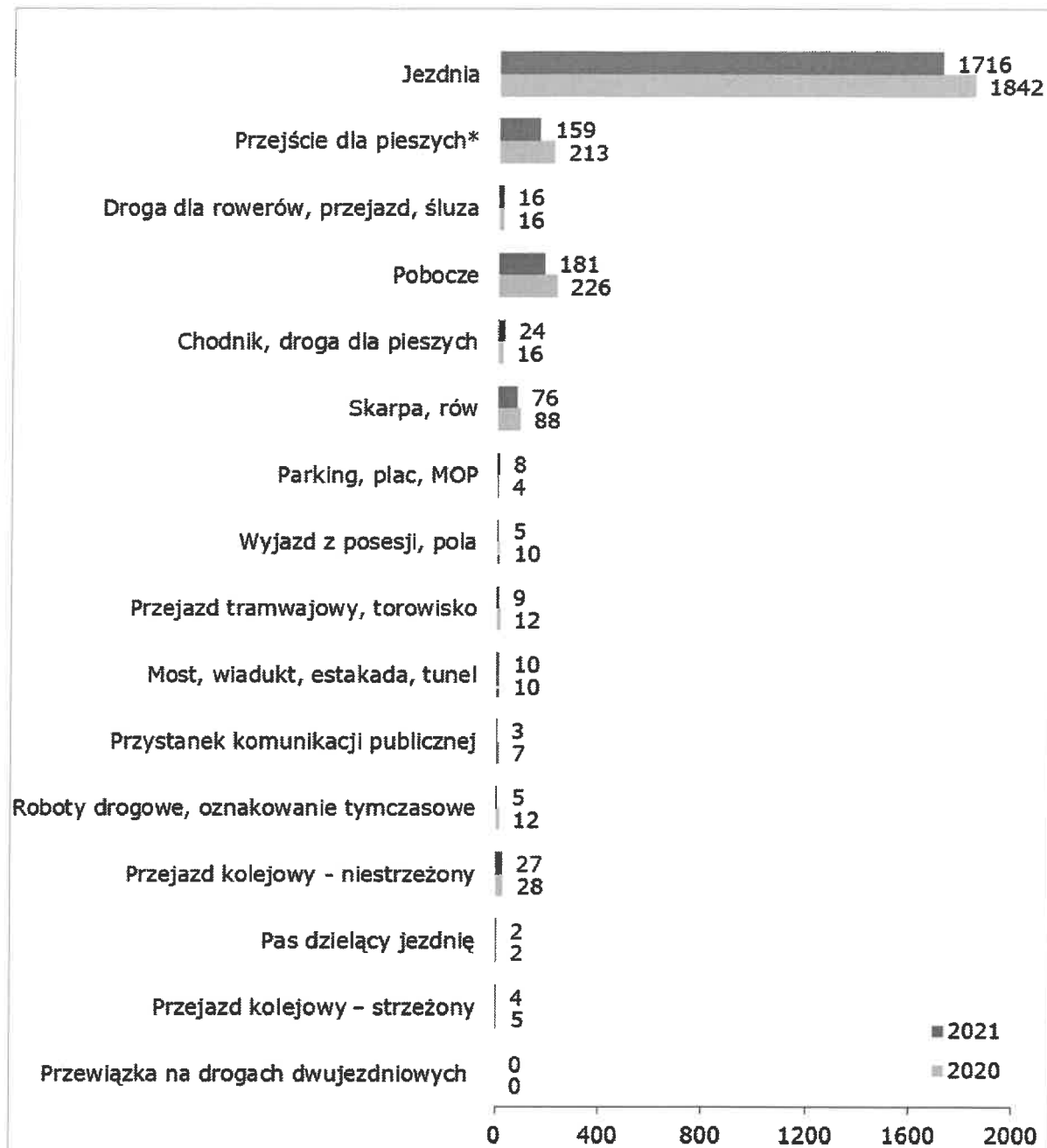
... na jakiej części drogi?

WYPADKI



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

OFIARY ŚMIERTELNE



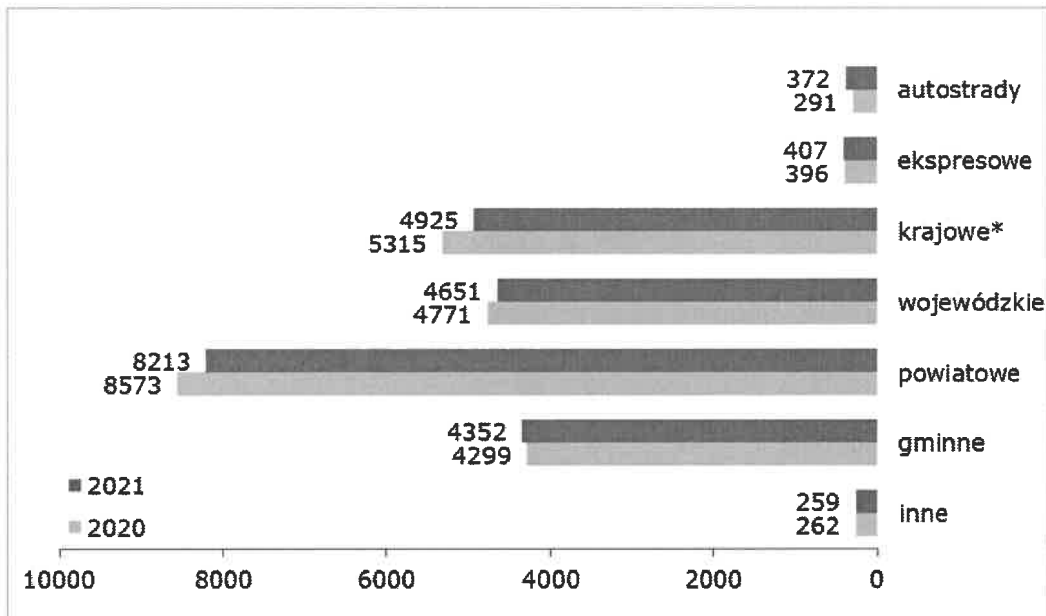
*Dot. wypadków z pieszymi, jak też innych, np. wypadku rowerzysty przejeżdżającego przez przejście dla pieszych

Najwięcej wypadków wydarza się na jezdni i przejściach dla pieszych. W 2021 roku na jezdni miało miejsce 72,5% wypadków drogowych, na przejściach dla pieszych 11% a na drogach dla rowerów 5%. W wypadkach tych zginęło 76% ofiar na jezdni, 7% ofiar na przejściach dla pieszych i 0,7% ofiar na infrastrukturze dla rowerzystów.

Porównanie roku 2021 do roku 2020 wskazuje na pozytywne zmiany. Zmalała liczba wypadków drogowych na jezdni (-6,8%), na przejściach dla pieszych (-9,9%). **Liczba ofiar śmiertelnych na przejściach dla pieszych zmalała aż o 25,3%. Do niekorzystnych zmian należy wzrost liczby wypadków na drogach dla rowerów o 23,9%.** Nie zwiększyła się natomiast liczba ofiar śmiertelnych na tej części infrastruktury drogowej.

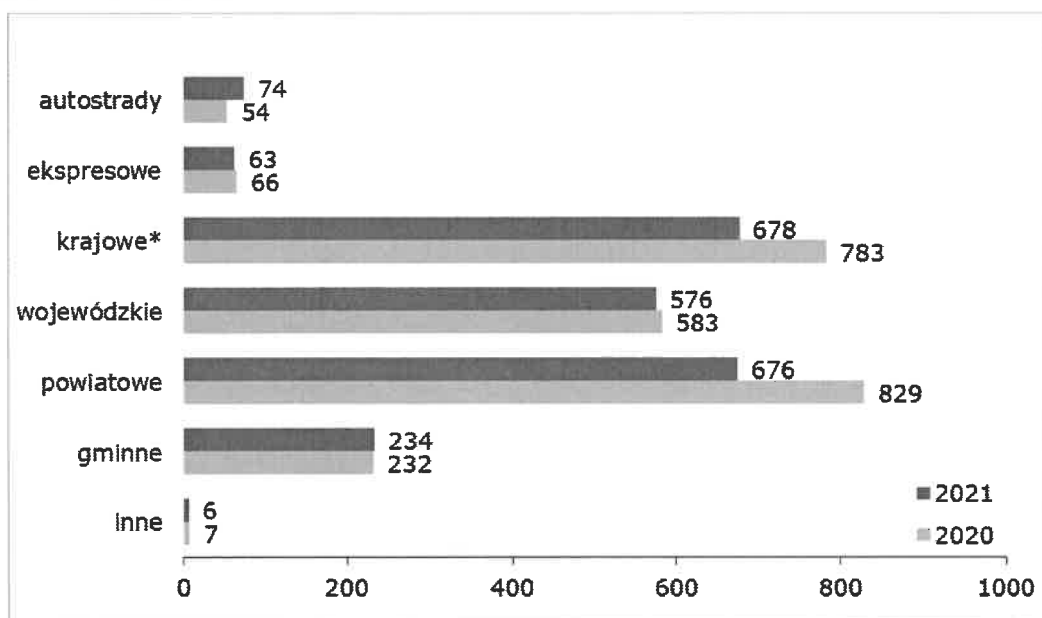
... na drodze jakiej kategorii?

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 29,3% długości wszystkich dróg w Polsce. W 2021 roku na drogach powiatowych wydarzyło się 35% wypadków drogowych, w których zginęło 29,3% ofiar śmiertelnych. Porównanie roku 2021 do roku 2020 wskazuje na redukcję liczby wypadków i ich ofiar na drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych. Niepokojący może być wzrost liczby wypadków i ich ofiar na autostradach. Na tej kategorii drogi liczba wypadków wzrosła aż o 37%, a liczba ofiar śmiertelnych o 27,8%. Od 2019 roku można również zaobserwować

stały wzrost ciężkości wypadków na autostradach. Wskaźnik ten wynosił w 2019 roku 16,9 zabitych/100 wypadków, w roku 2020 18,9, w roku 2021 19,9.

Wśród wypadków na autostradach najwięcej wypadków drogowych wydarza się na autostradzie A4. Do najczęstszych przyczyn wypadków na autostradach należy niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. **Niepokojący jest fakt, że w 2021 roku nastąpił wzrost wypadków spowodowanych niezachowaniem bezpiecznej odległości między pojazdami, pomimo zmiany przepisów w tym zakresie.** W dniu 1 czerwca 2021 roku w ustawie Prawo o ruchu drogowym wprowadzono przepis dotyczący autostrad i dróg ekspresowych, nakładający na kierowców obowiązek zachowania minimalnego odstępu od poprzedzającego pojazdu.

Wypadki drogowe i ich skutki na głównych drogach kraju

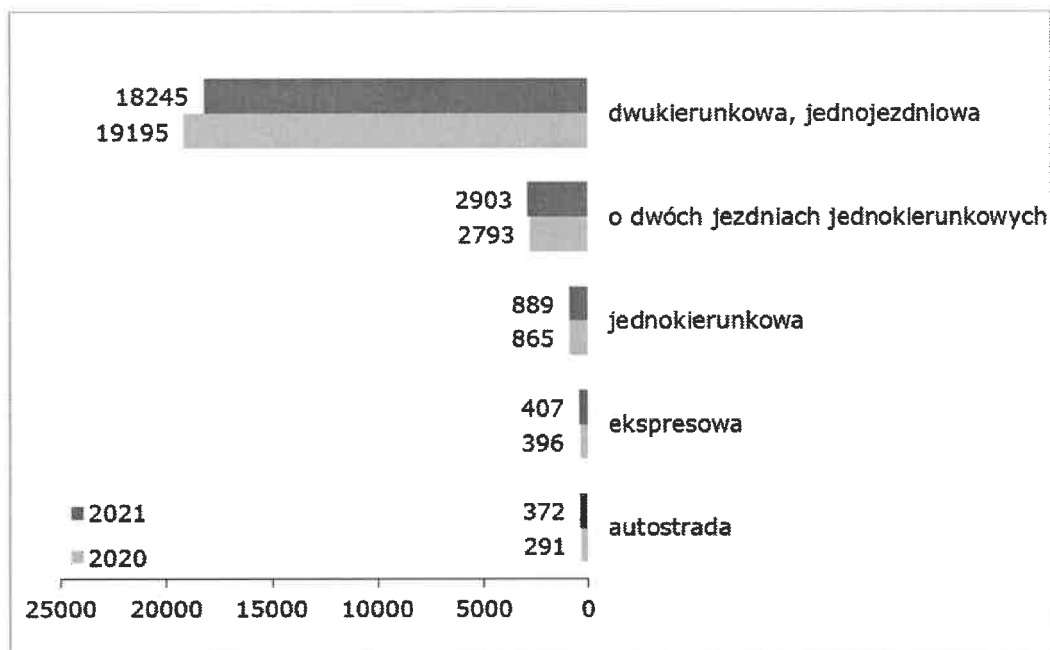
Nr drogi	2020			2021		
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
A 1	86	22	124	101	22	127
A 2	65	9	103	87	14	112
A 4	126	23	150	144	34	214
A 6	4	-	8	17	1	26
A 8e	10	-	11	23	3	31

Główne przyczyny wypadków z winy kierujących na autostradach

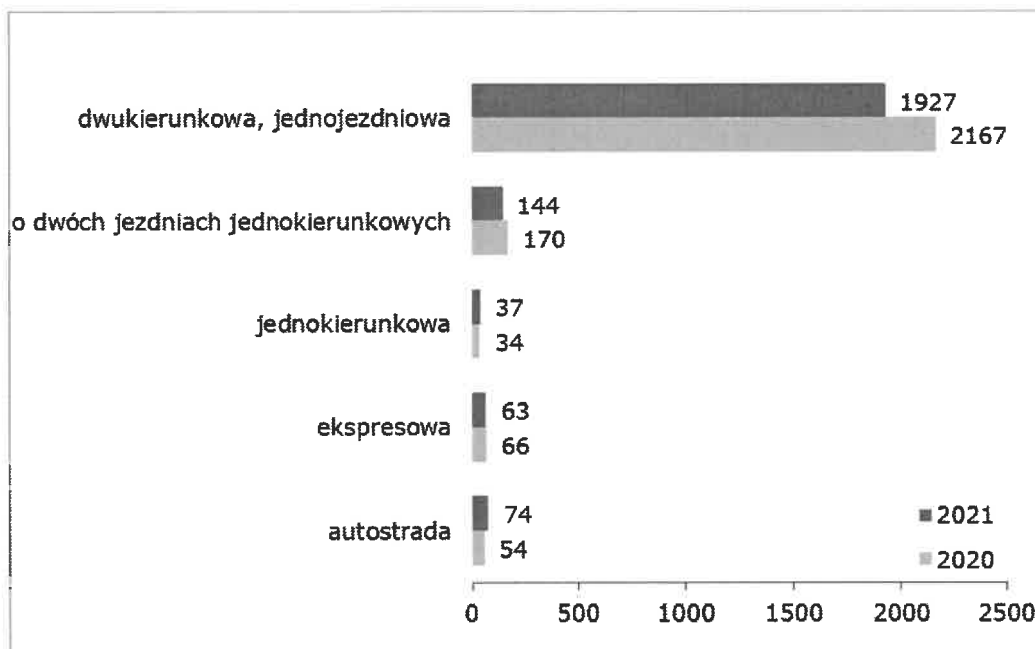
Przyczyny	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Niedostosowanie prędkości	88	131	14	25	129	179
Niezachowanie bezpiecznej odległości między poj.	70	96	6	13	87	123
Zmęczenie, zaśnięcie	35	37	7	3	68	56
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	29	40	4	12	41	78

... na drodze jakiego rodzaju?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



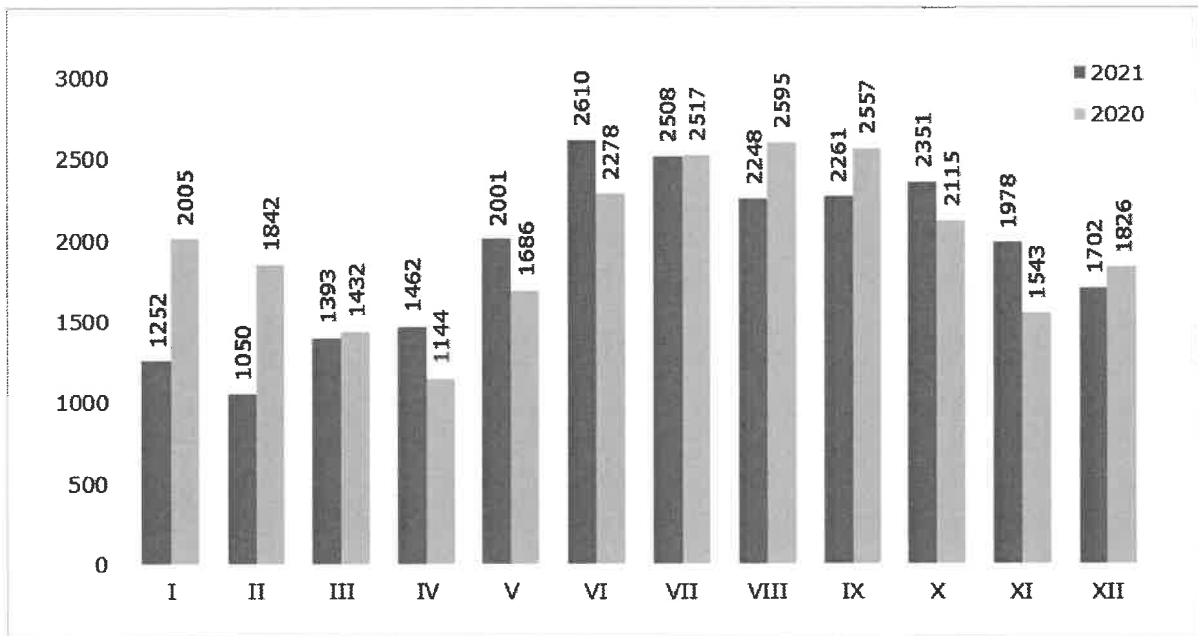
Najwięcej wypadków drogowych wydarza się na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych. W 2021 roku na tych drogach miało miejsce 79,9% wypadków drogowych, na których zginęło 85,8% zabitych na drogach. Wskaźnik ciężkości wypadków na tego rodzaju drogach wynosi 10,5 i jest tylko nieco wyższy od wskaźnika krajowego. Wskaźnik ciężkości na drogach o dwóch jezdniach jednokierunkowych jest dużo niższy i wynosi 4,9.

Porównanie roku 2021 i 2020 wskazuje na spadek liczby wypadków tylko na drogach dwujezdniowych jednokierunkowych. Na pozostałych rodzajach dróg liczba wypadków wzrosła. Porównanie liczby zabitych na poszczególnych rodzajach dróg w tych dwóch latach wskazuje na spadek ofiar śmiertelnych na drogach dwujezdniowych jednokierunkowych, o dwóch jezdniach jednokierunkowych i ekspresowych. Na autostradach liczba zabitych wzrosła, jak wskazano powyżej aż o 27,8%.

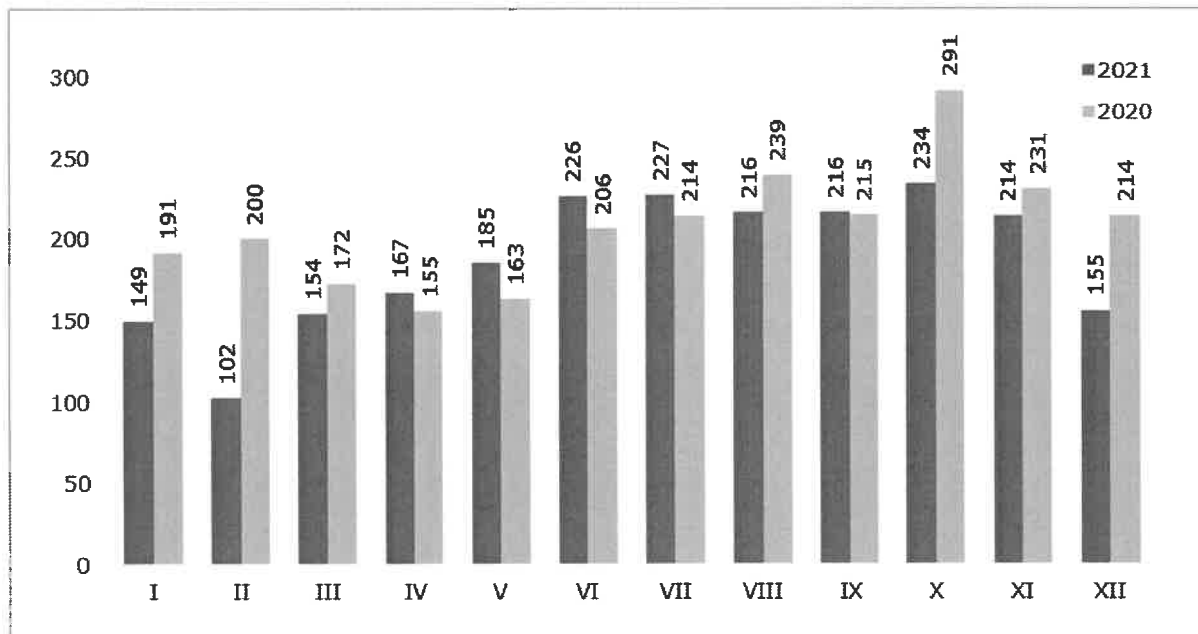
CZAS POWSTAWANIA WYPADKÓW

... w jakich miesiącach?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



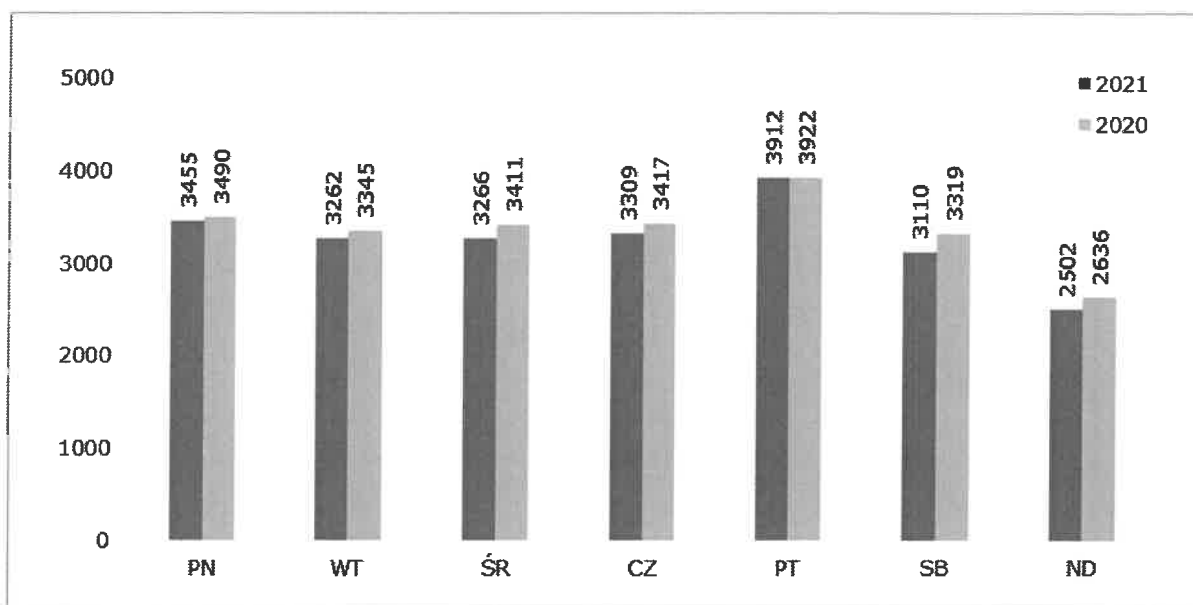
W 2021 roku najwięcej wypadków wydarzyło się w miesiącach: czerwiec (2610), lipiec (2508) i październik (2351), a najmniej w miesiącach: luty (1050) i styczeń (1252). Jeśli chodzi o ofiary śmiertelne to najwięcej osób zginęło w miesiącach: październik (234), lipiec (227) i czerwiec (226), a najmniej w miesiącach: luty (102), styczeń (149) i grudzień (155).

Porównanie roku 2021 i 2020 wskazuje na wzrosty i spadki w poszczególnych miesiącach

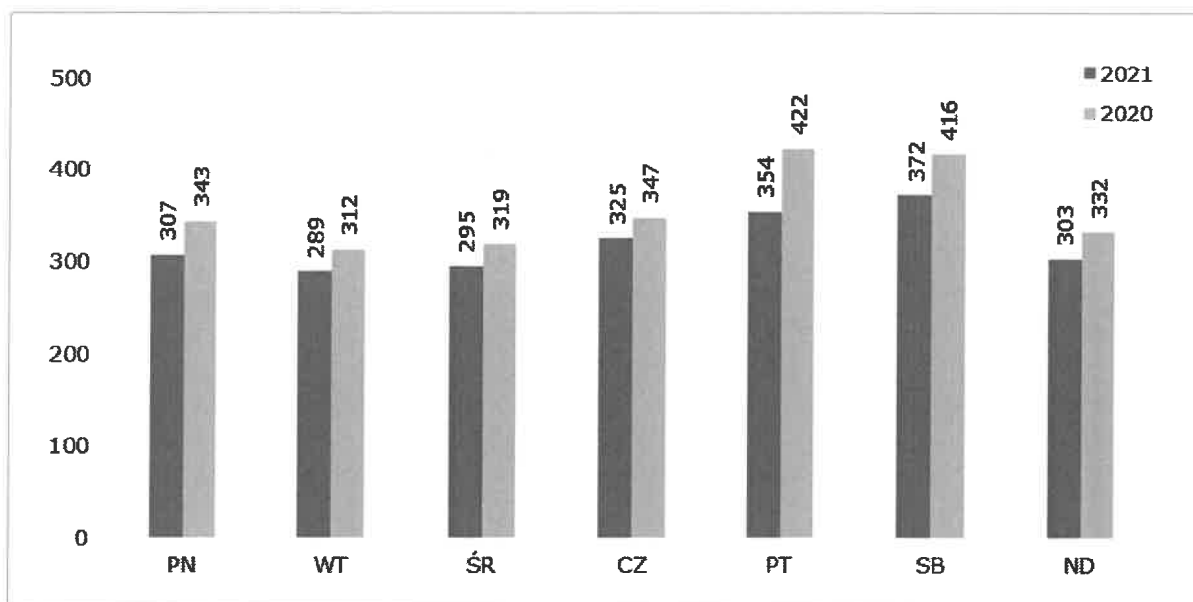
roku. Liczba wypadków spadła w sposób znaczący w miesiącach: luty (43%) i styczeń (38%), a wzrosła w listopadzie (22%). Liczba ofiar śmiertelnych spadła w sposób znaczący w miesiącach: luty (49%), styczeń (22%) i październik (20%), a wzrosła w miesiącach: maj (12%), czerwiec (8,9%) i lipiec (4,8%).

... w jakich dniach tygodnia?

WYPADKI



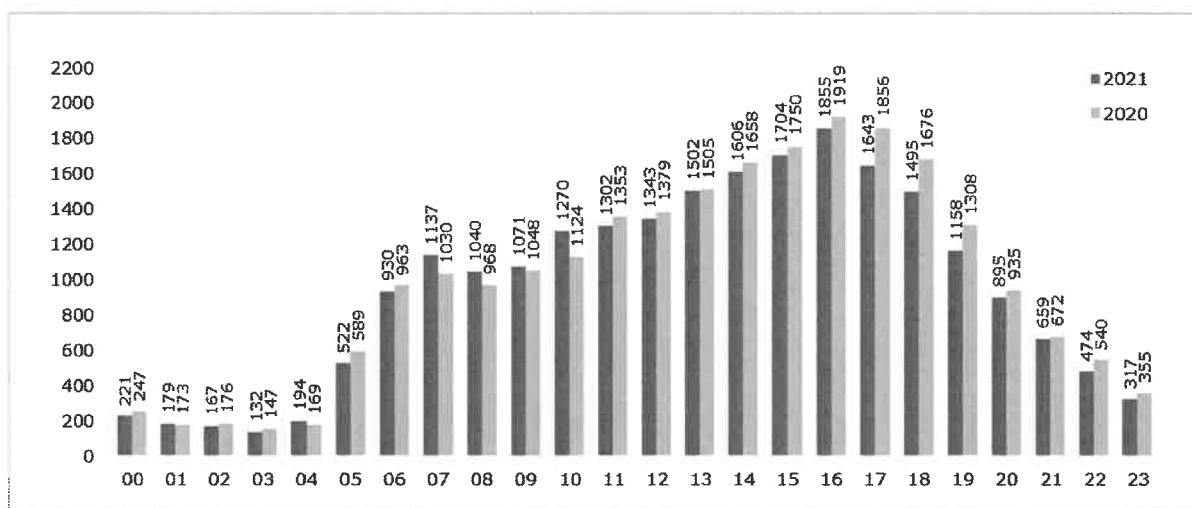
OFIARY ŚMIERTELNE



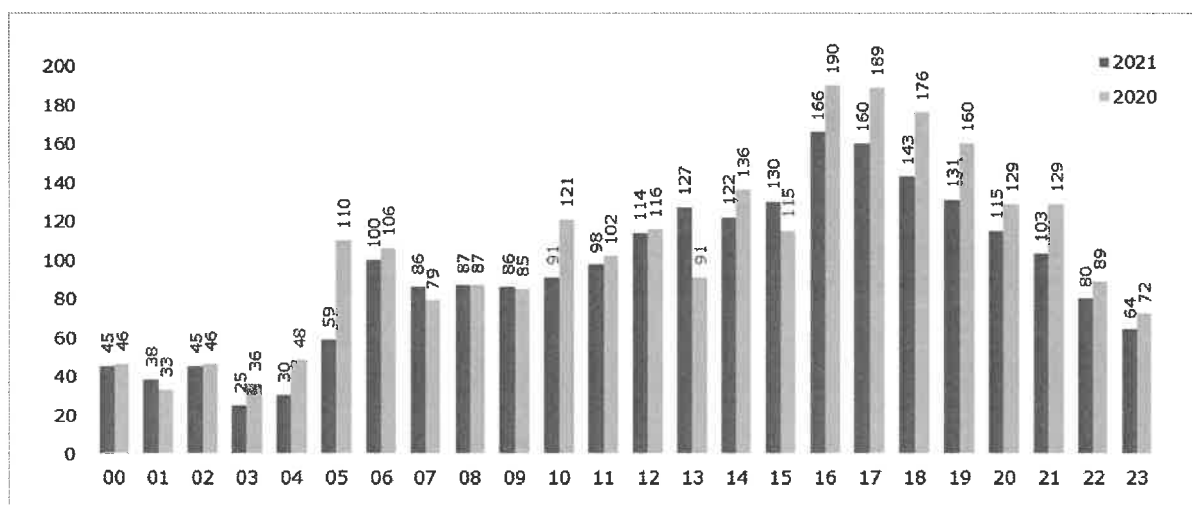
Struktura wypadków drogowych w poszczególnych dniach tygodnia jest podobna w kolejnych latach. Najwięcej wypadków ma miejsce w piątek, a najwięcej ofiar jest w sobotę i piątek. Porównanie roku 2021 do roku 2020 wskazuje na stopniowy spadek liczby wypadków oraz ofiar zabitych w poszczególne dni tygodnia.

... w jakich godzinach?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



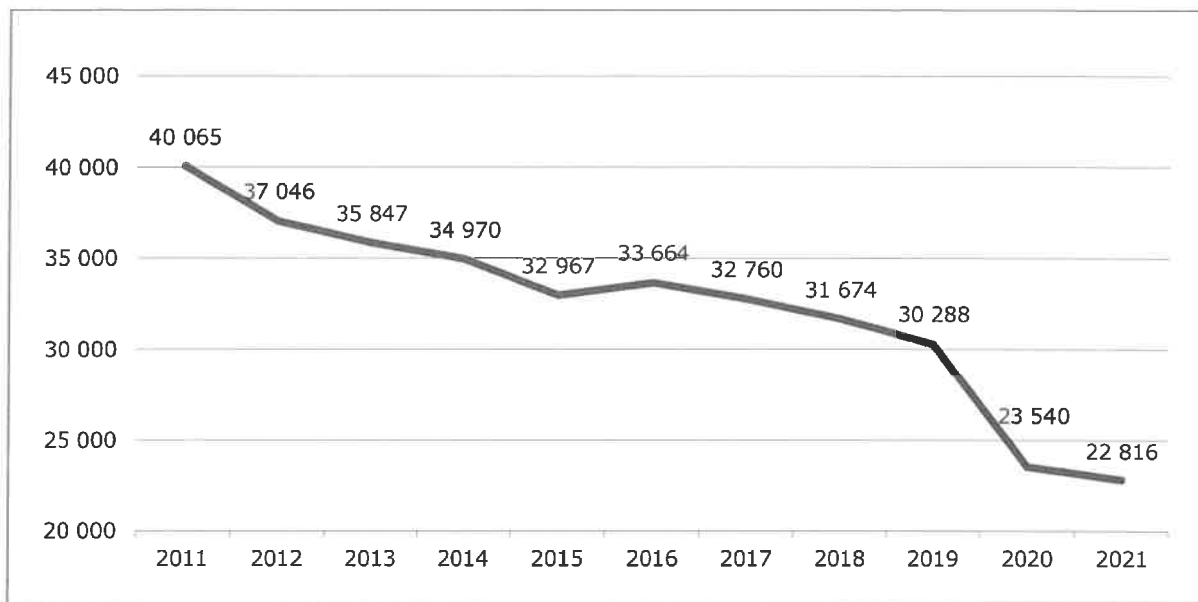
Najwięcej wypadków w ciągu doby zdarza się w czasie aktywności mieszkańców czyli między godzinami 5-23. W godzinach nocnych ma miejsce najmniejsza liczba wypadków. W 2021 roku w godzinach 5-23 wydarzyło się 96% wypadków drogowych, w których zginęło 94% ofiar śmiertelnych. Najwięcej wypadków i ich ofiar miało miejsce około godziny 16, a najmniej o 3 nad ranem.

Porównanie roku 2021 do roku 2020 wskazuje na zmniejszanie się liczby wypadków w poszczególnych godzinach doby. Jeśli chodzi o zabitych to odnotowano znaczący spadek w godzinach: 5 (46%), 10 (25%) i znaczący wzrost o godzinie 13 (28,4%).

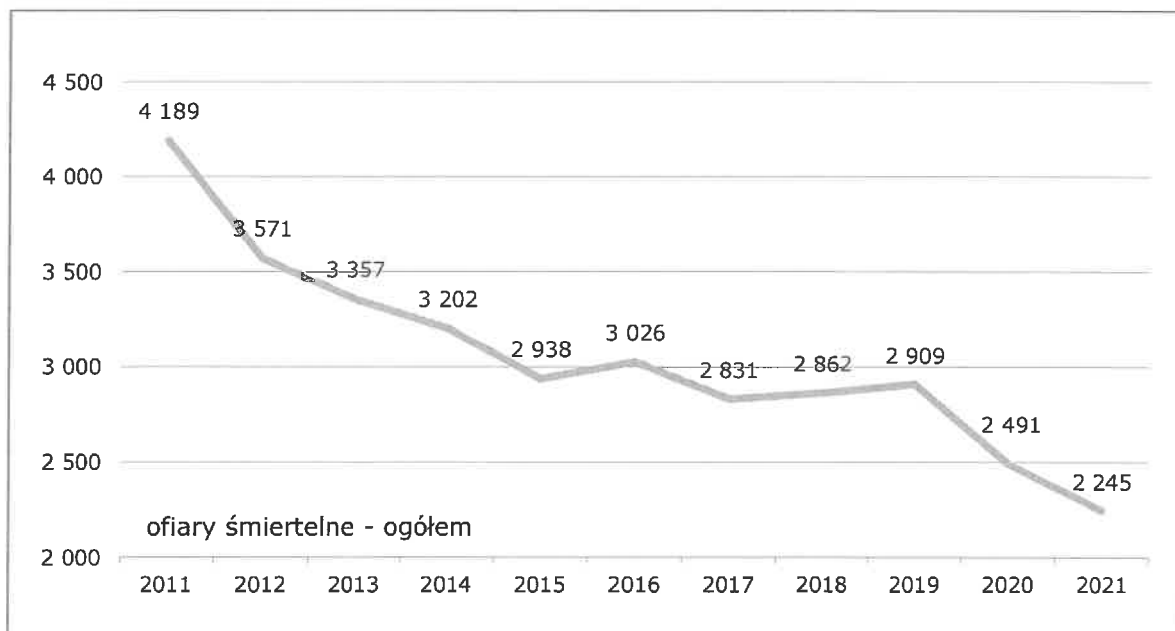
TRENDY W LATACH 2011-2021

... zmiany od roku 2011

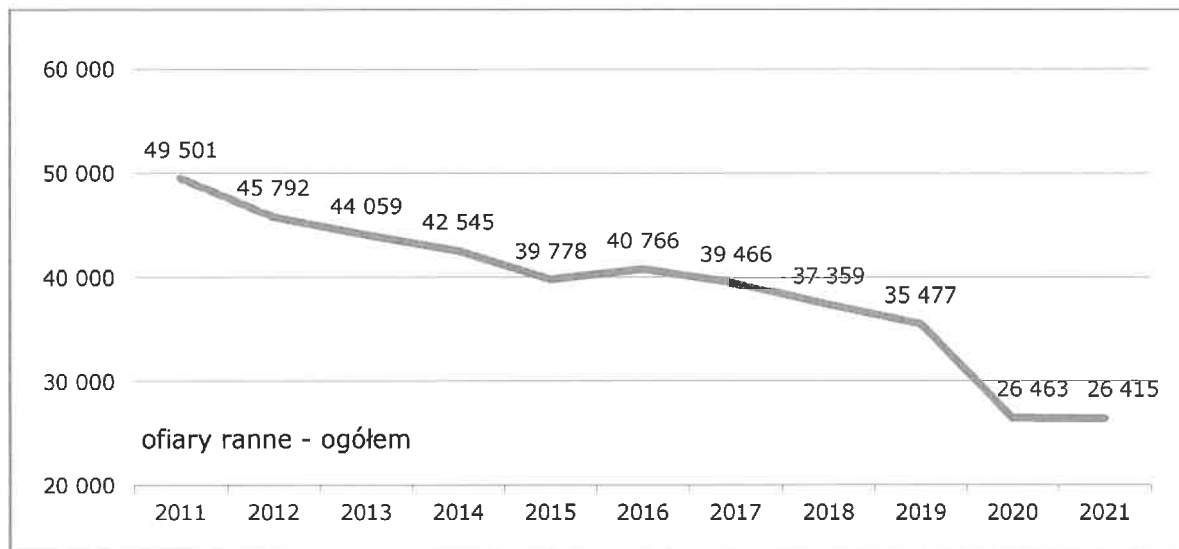
WYPADKI DROGOWE



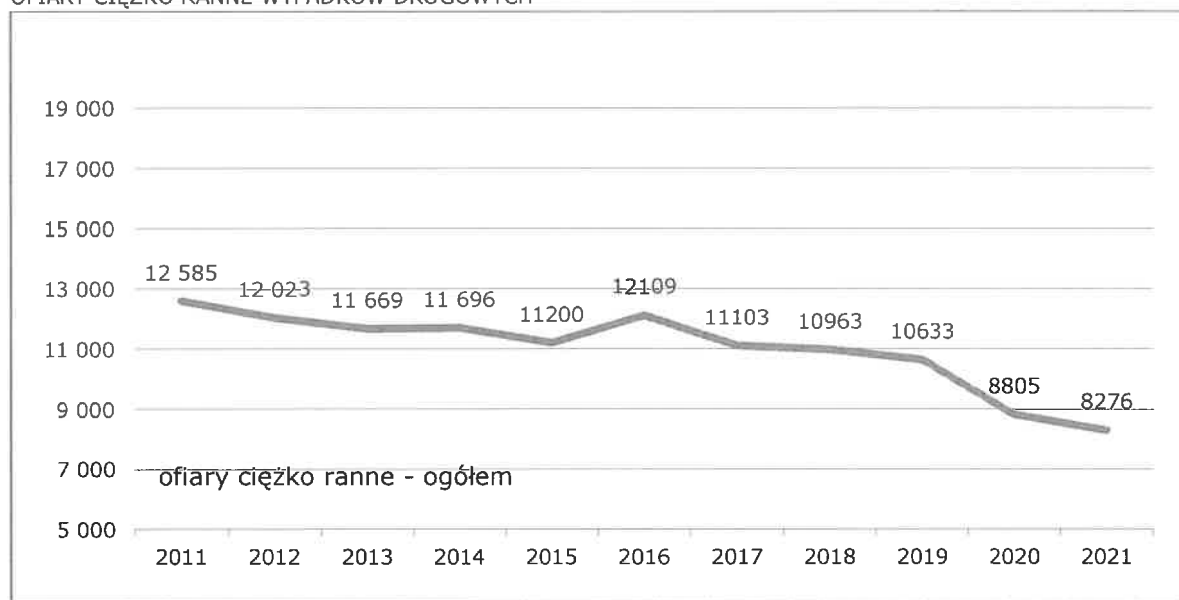
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



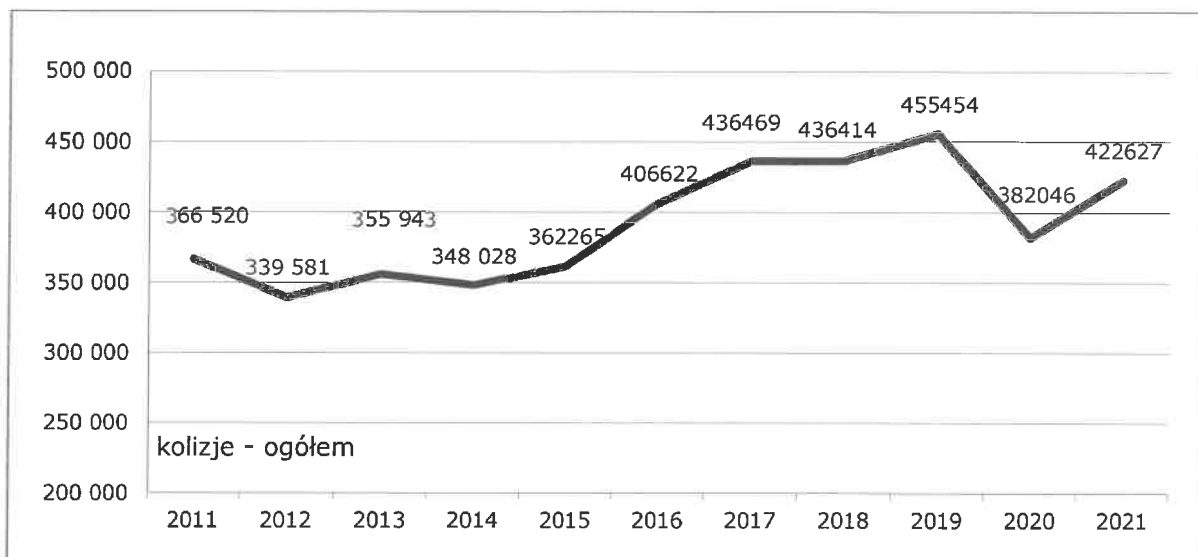
OFIARY RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



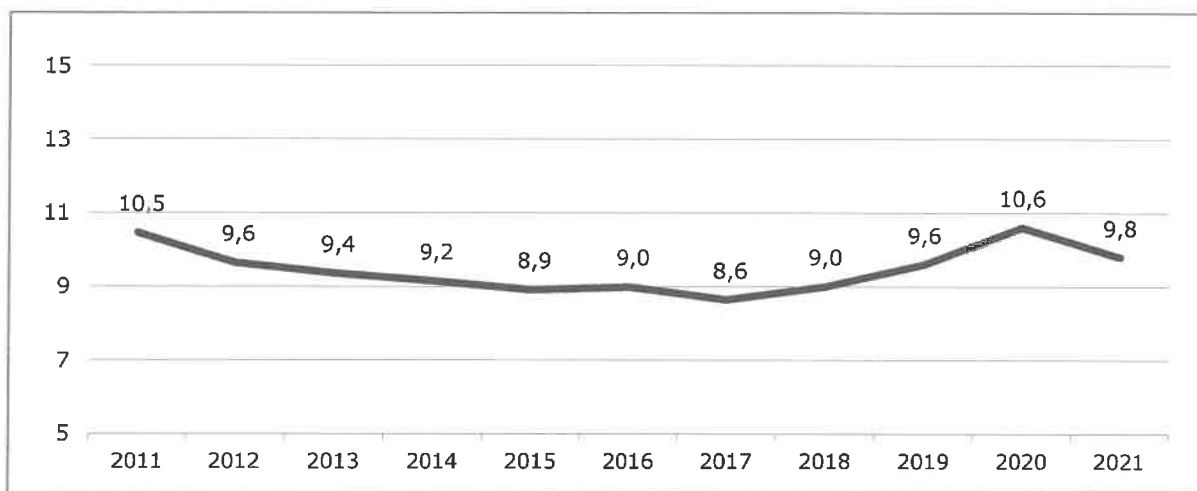
OFIARY CIĘŻKO RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



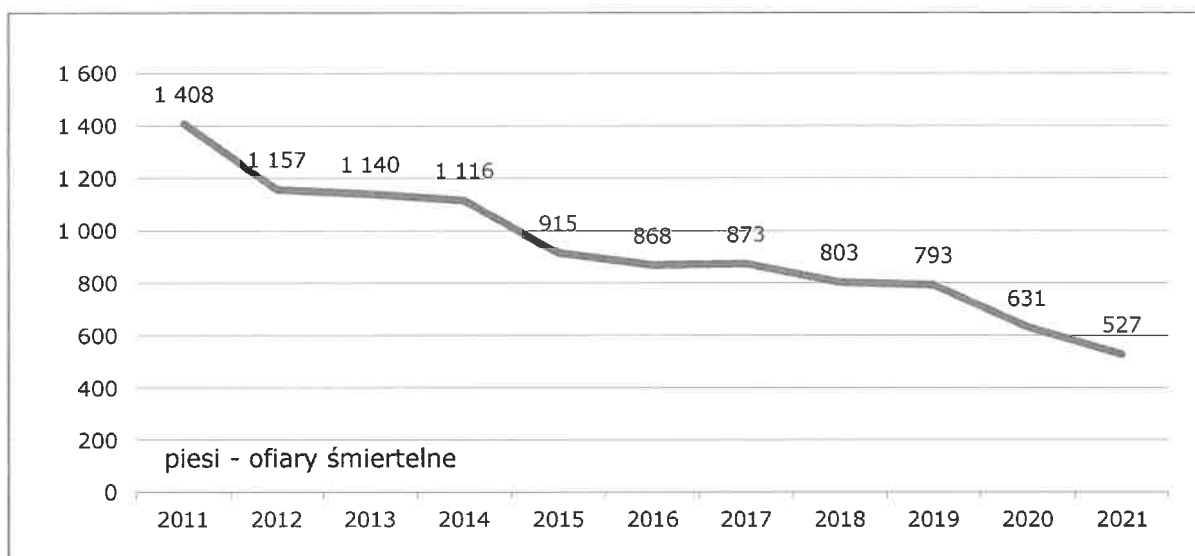
KOLIZJE



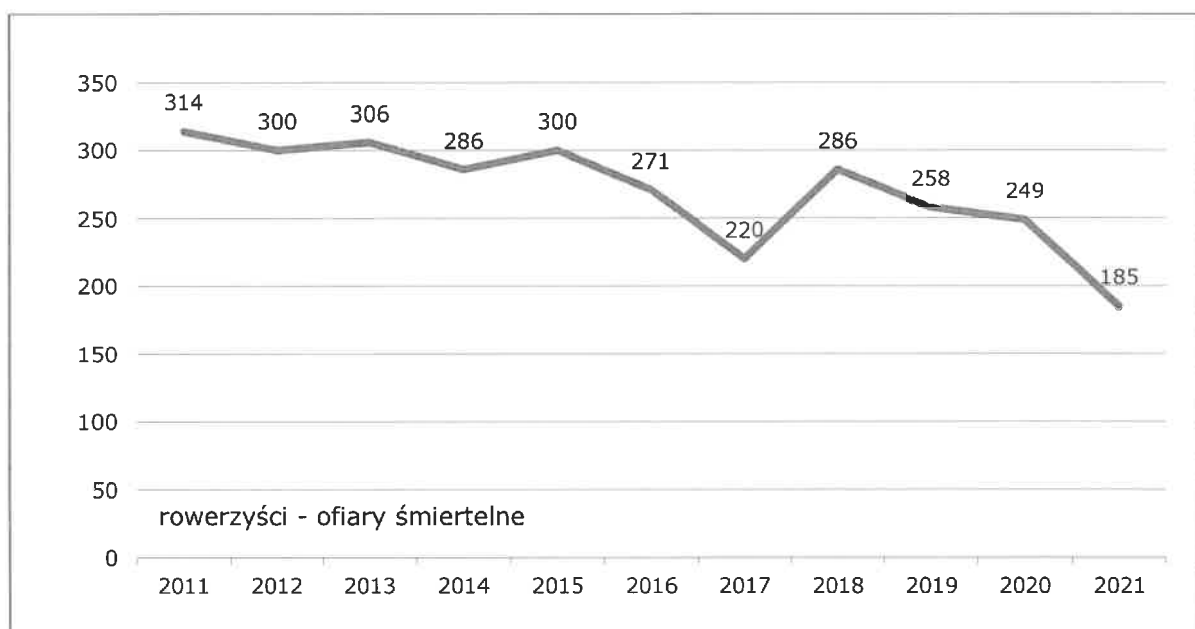
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW DROGOWYCH



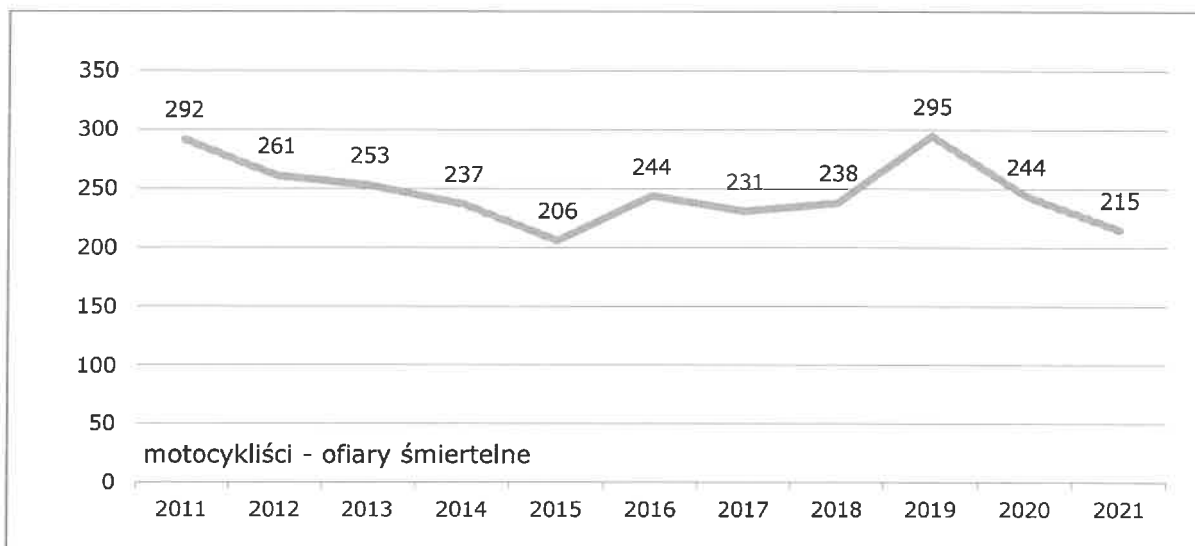
PIESI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



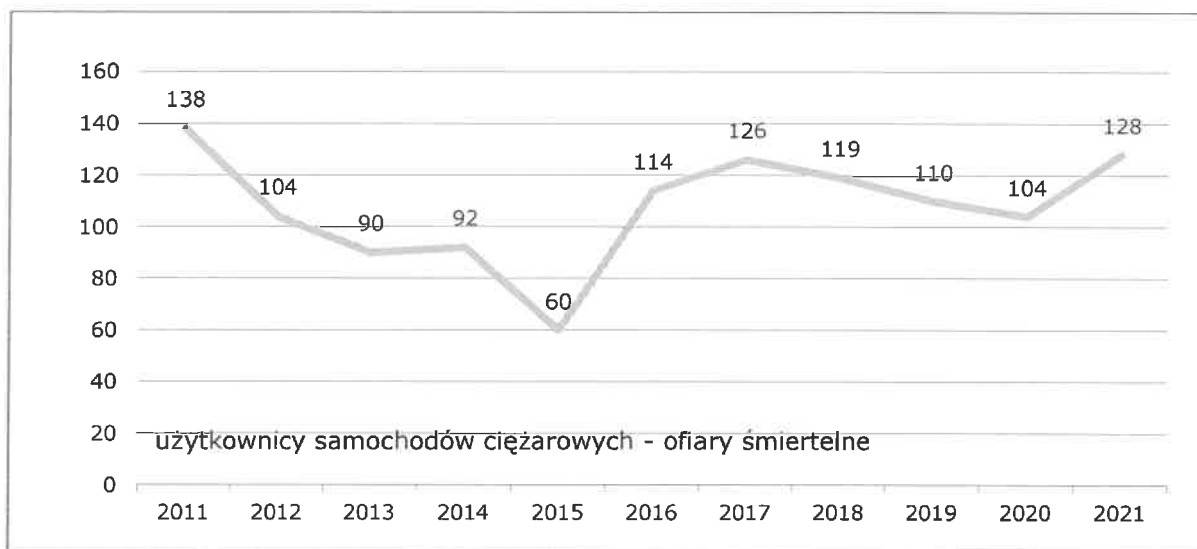
ROWERZYŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



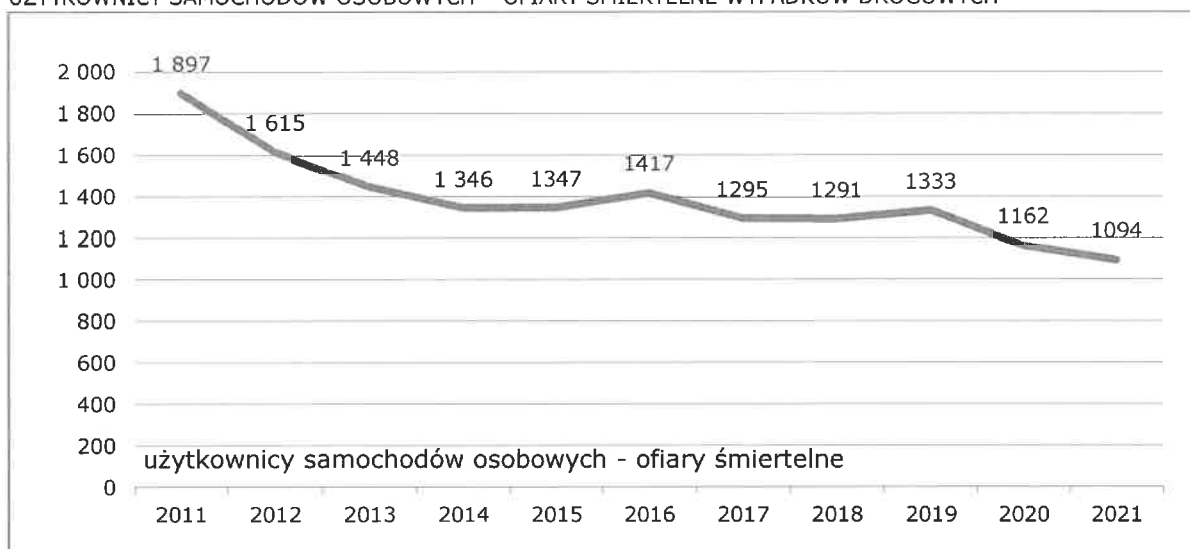
MOTOCYKLIŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



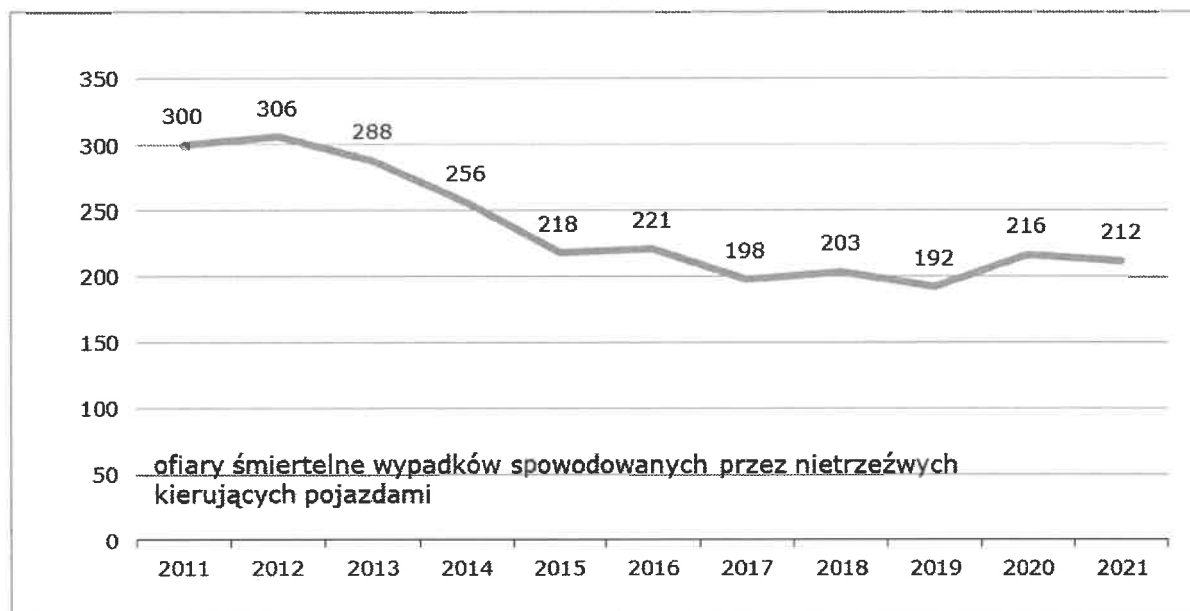
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



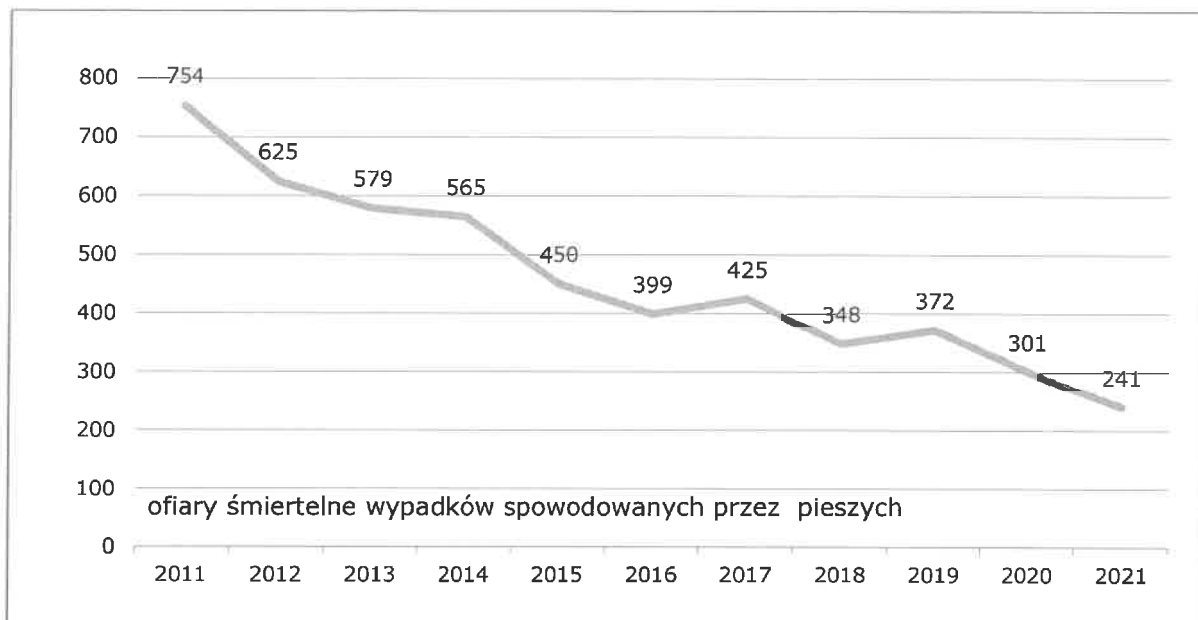
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



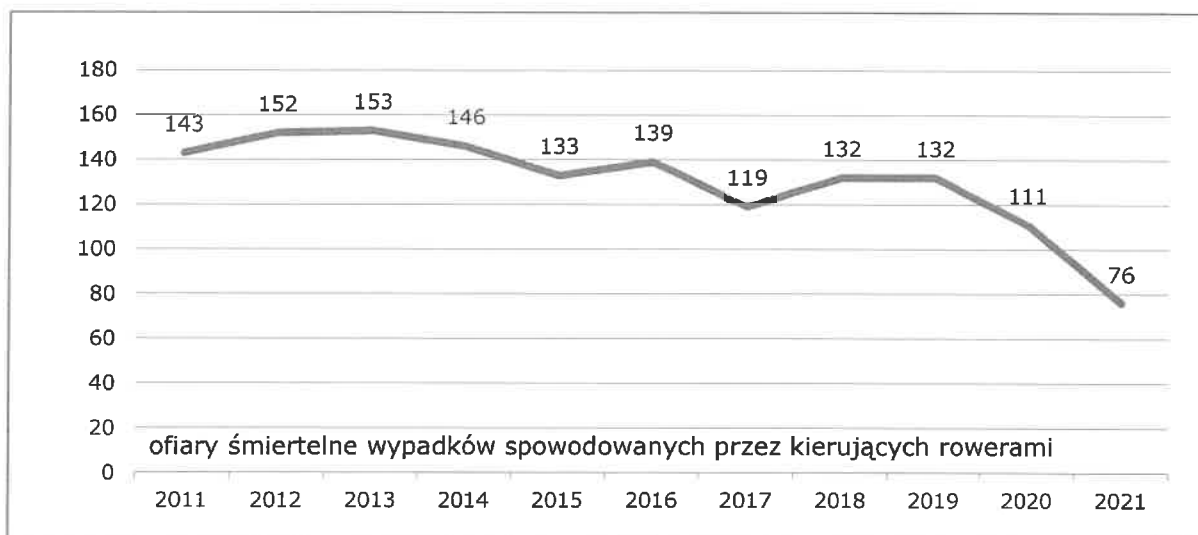
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ NIETRZEŻYCH KIERUJĄCYCH POJAZDAMI



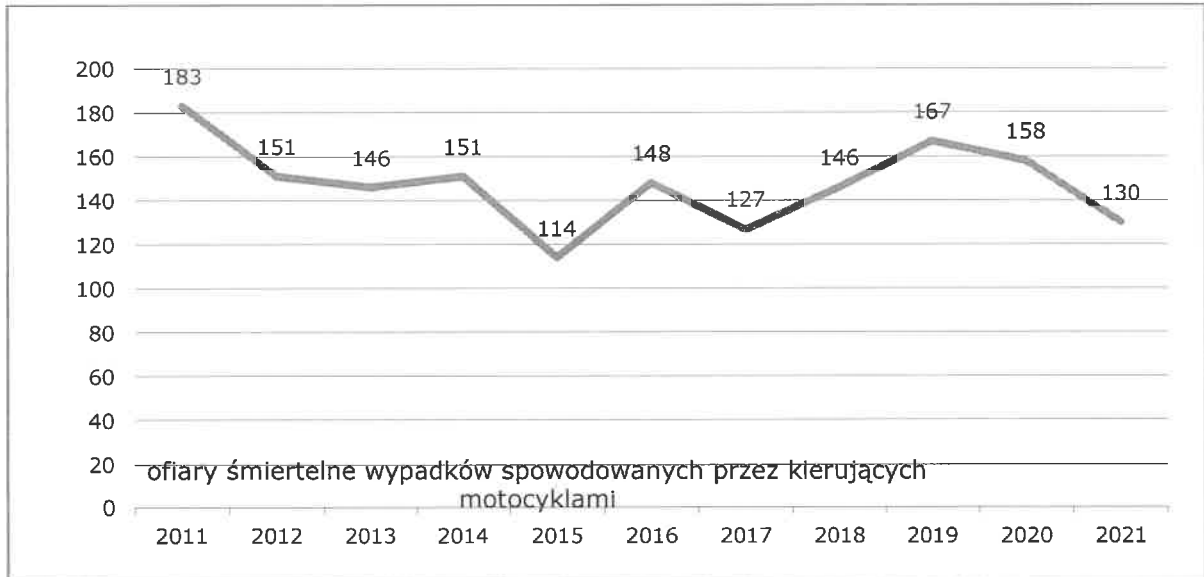
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ PIESZYCH



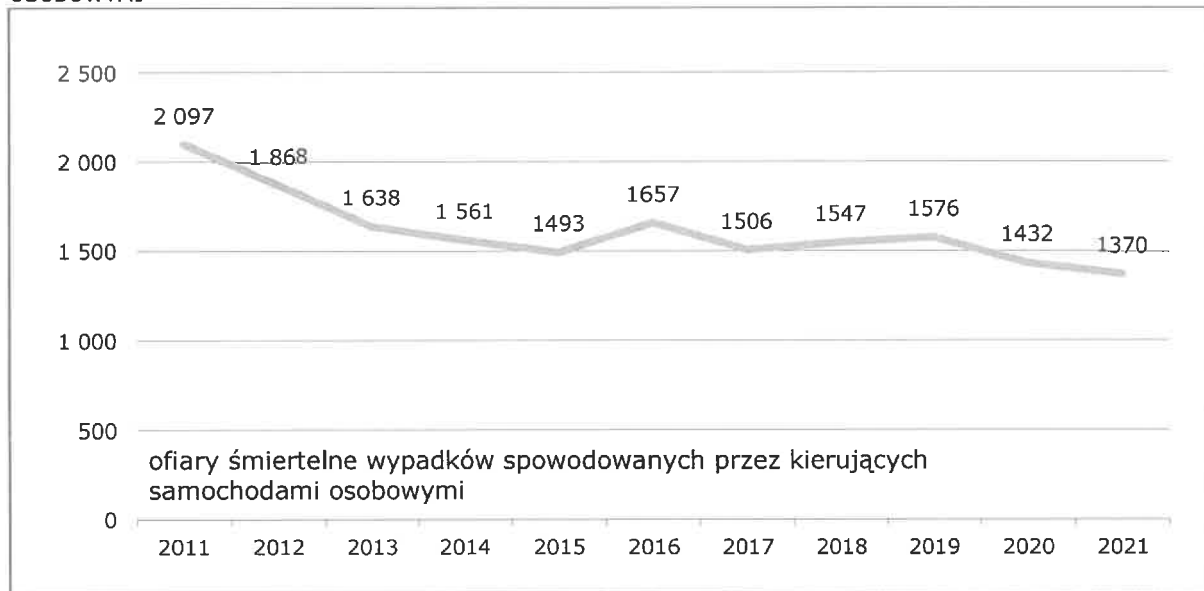
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH ROWERAMI



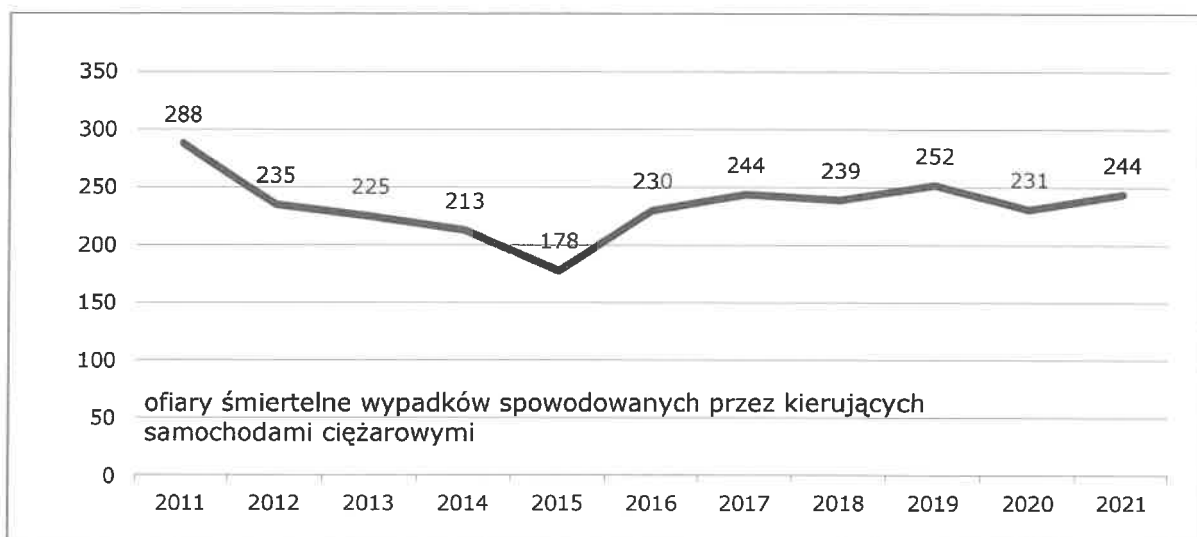
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH MOTOCYKLAMI



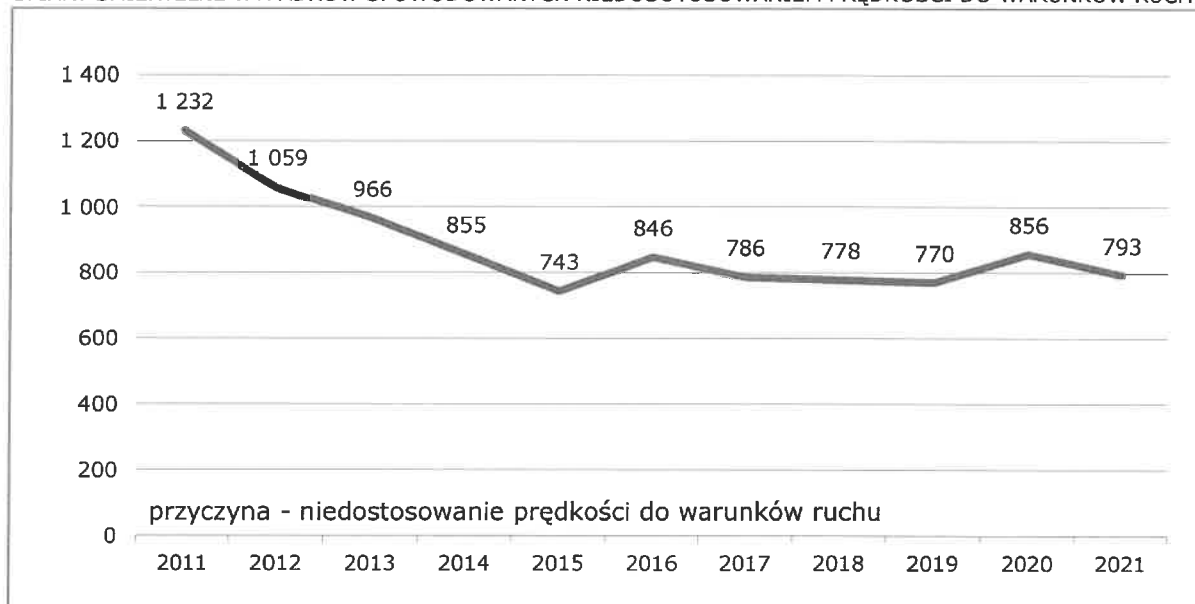
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI OSOBOWYMI



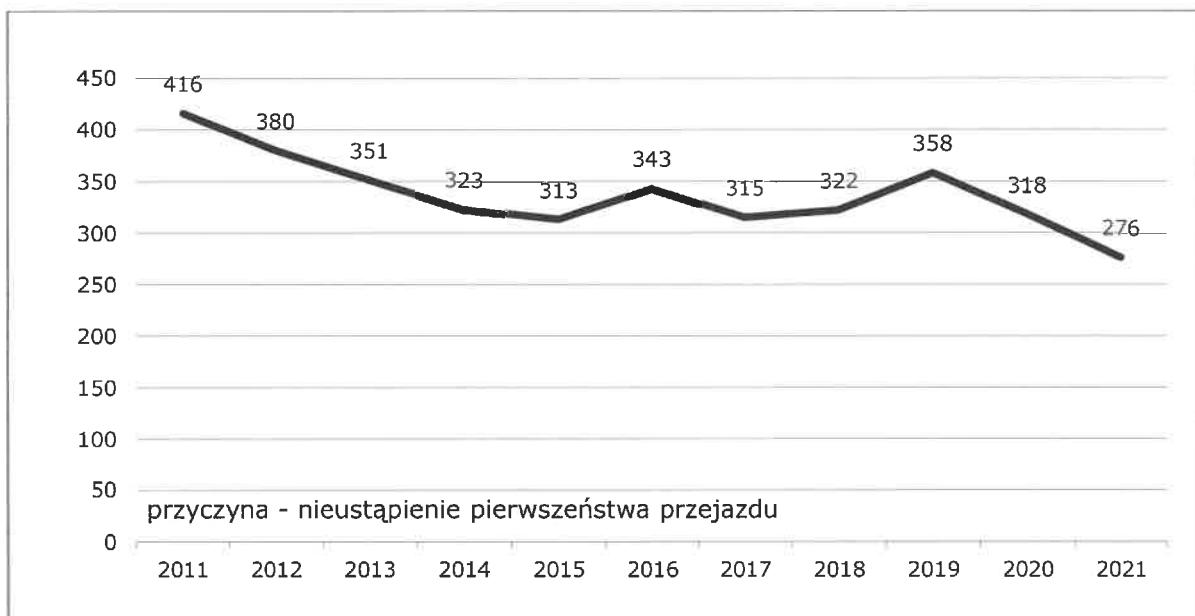
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI CIĘŻAROWYMI



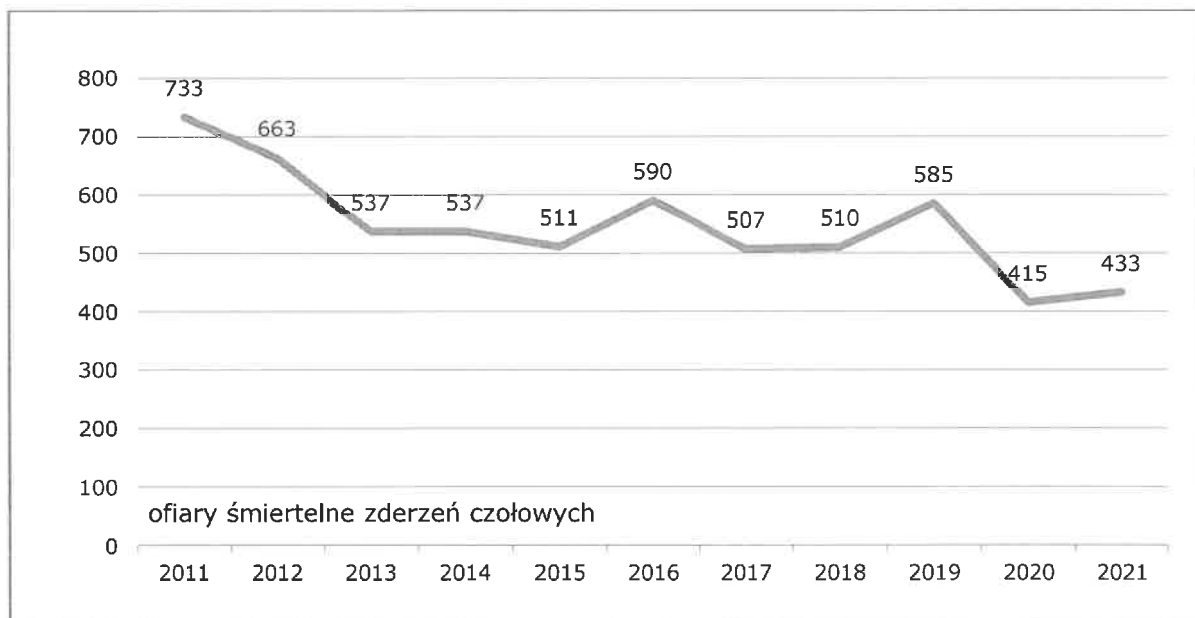
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW SPOWODOWANYCH NIEDOSOTOSOWANIEM PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



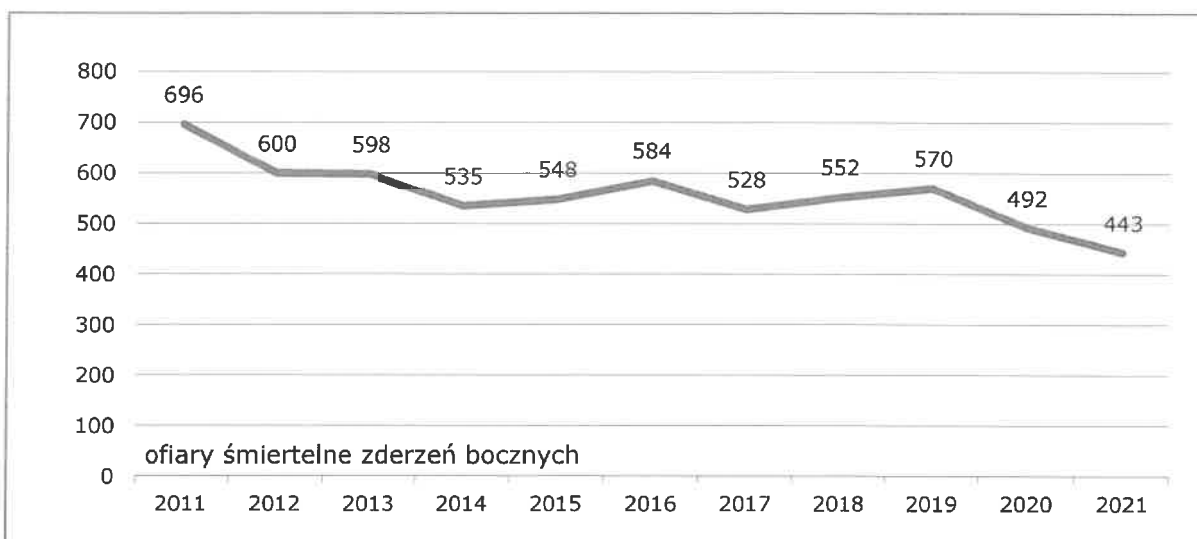
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYCYNĄ BYŁO NIEUSTĄPIENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU



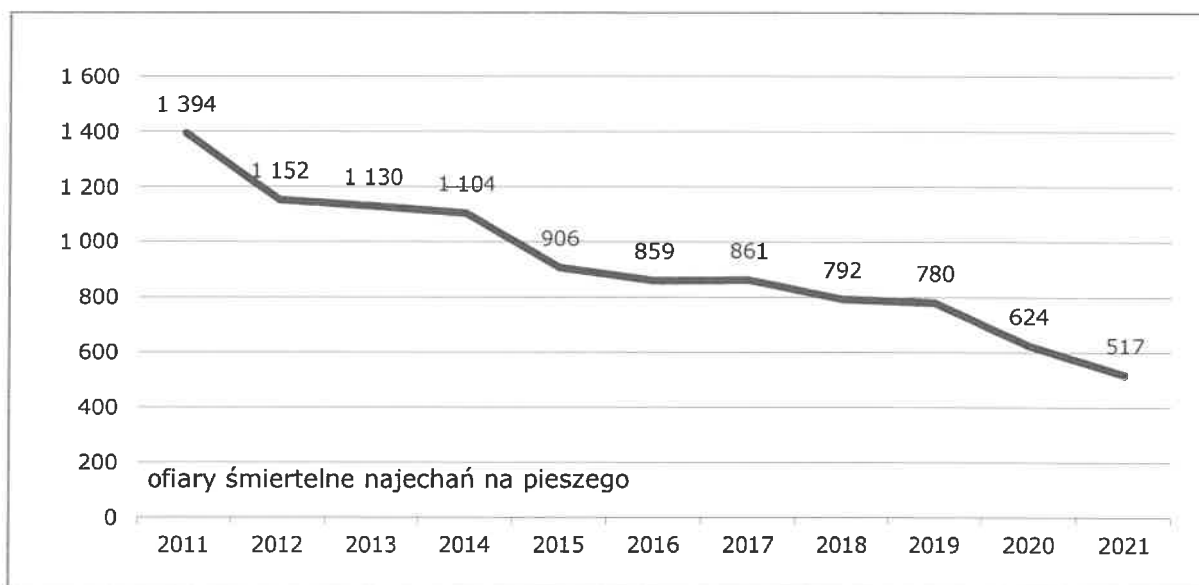
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ CZOŁOWYCH



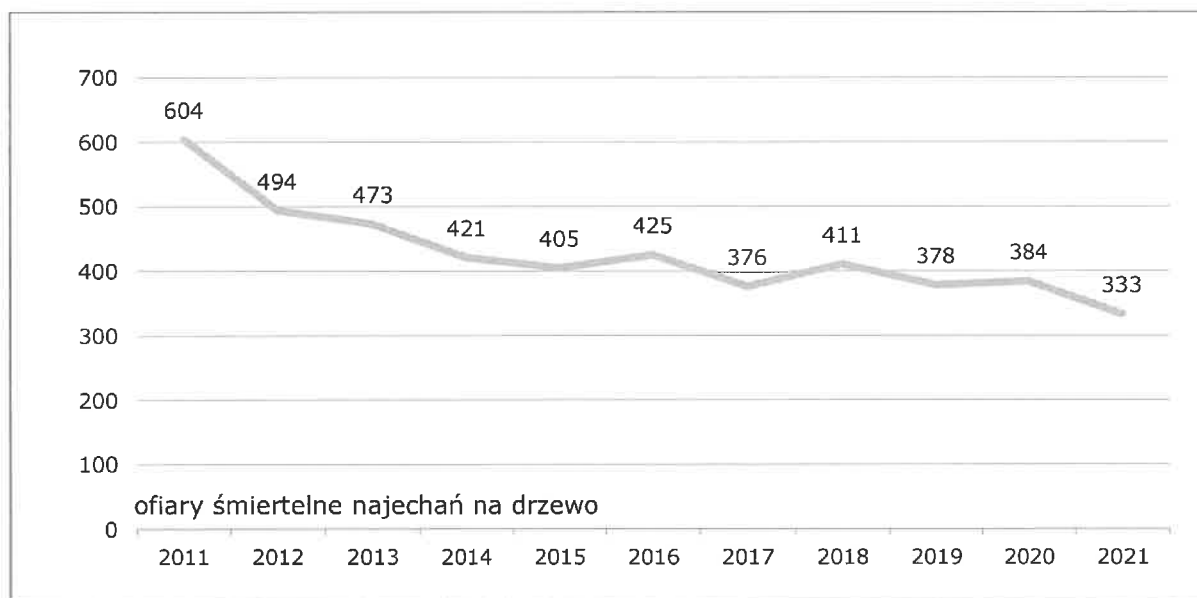
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ BOCZNYCH



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA PIESZEGO



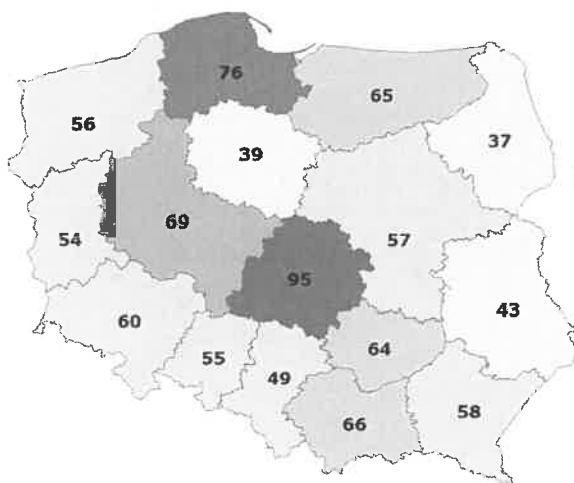
OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA DRZEWO



... jak kształtowały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach w roku 2021*

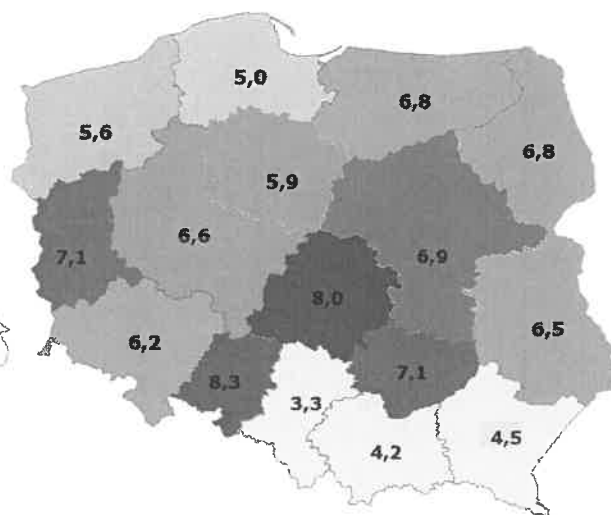
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



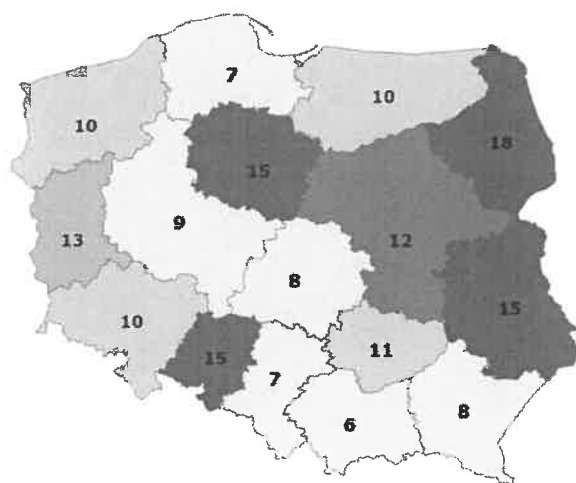
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



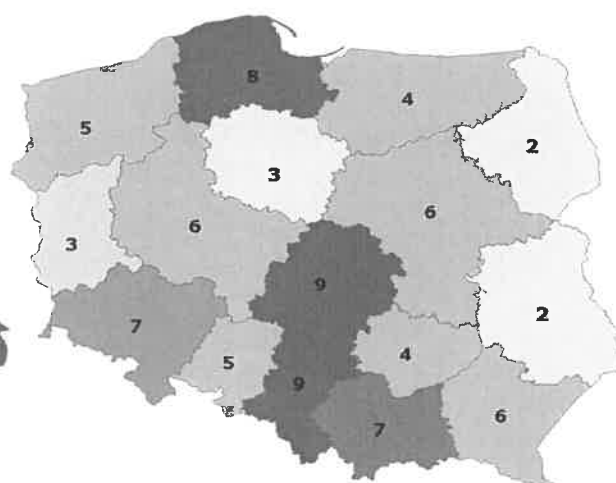
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

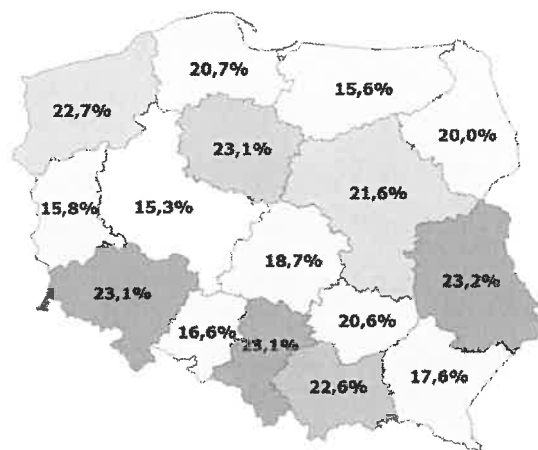
liczba wypadków na 100 km dróg publicznych



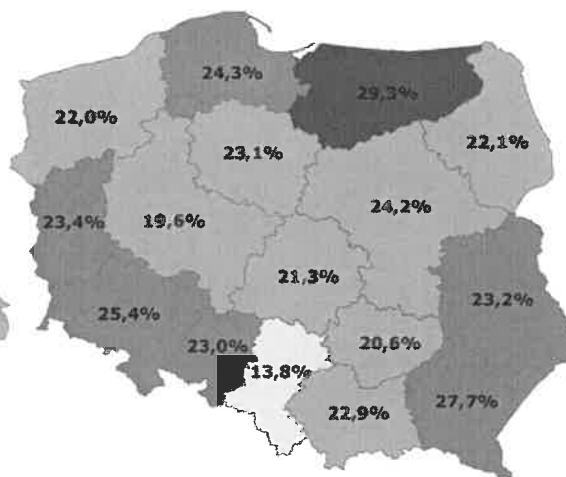
* dane GUS wg. stanu na 22.07.2021 r.

Udział wypadków określonej kategorii

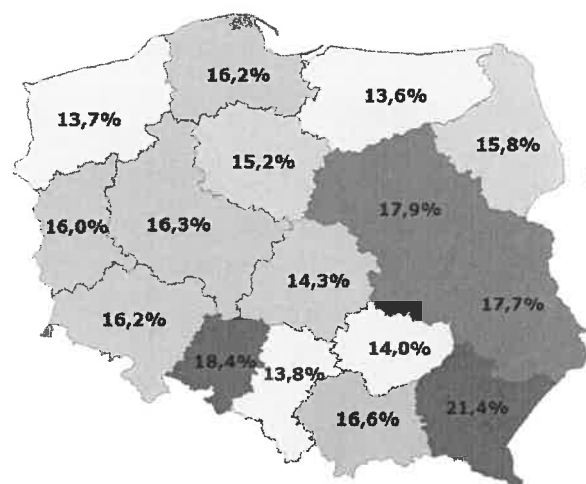
Z PIESZYZMI



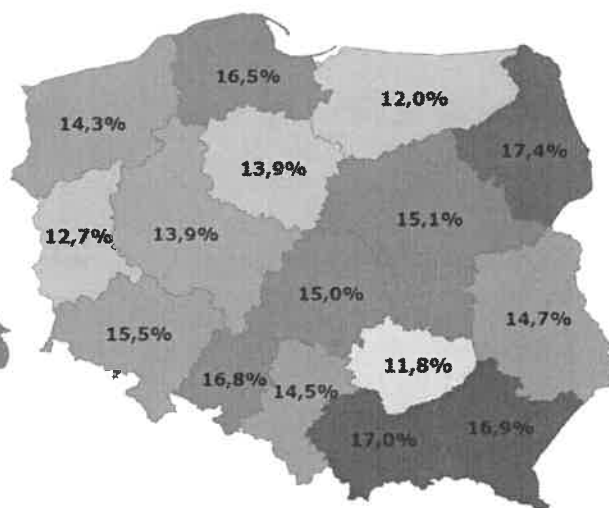
SPOWODOWANYCH NIEDOSTOSOWANIEM PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



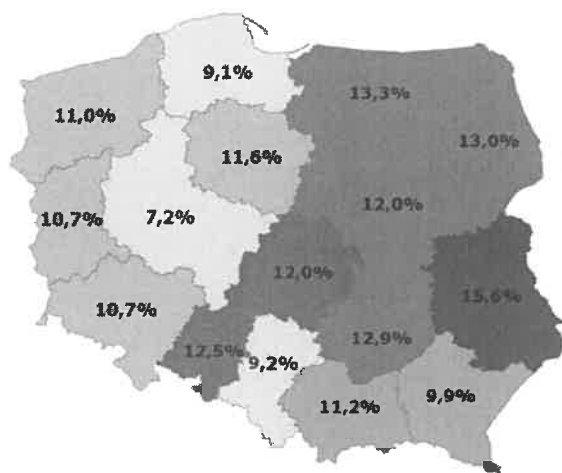
SPOWODOWANYCH PRZEZ MŁODYCH KIEROWCÓW



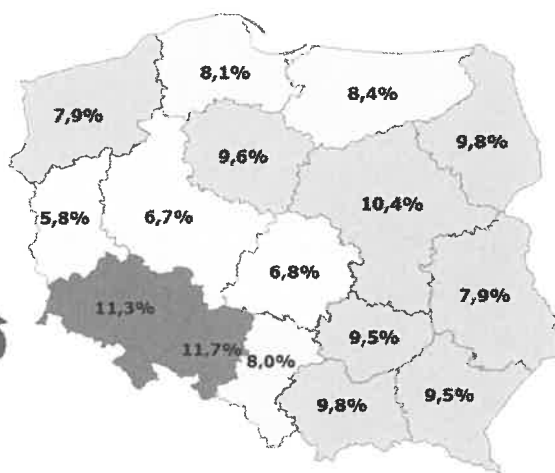
Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW



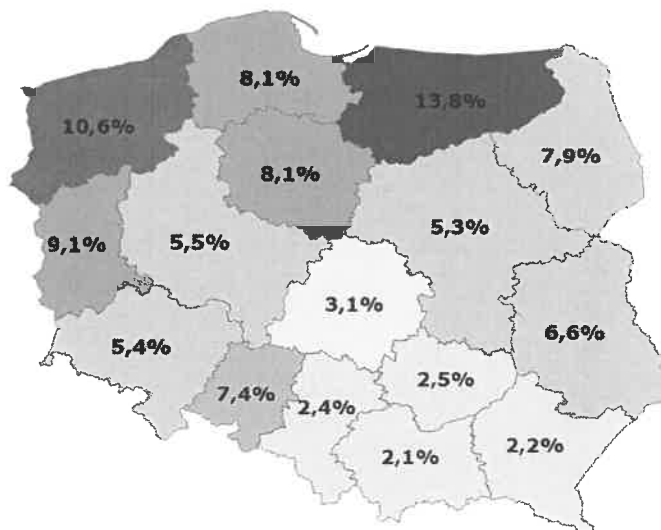
Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH



Z UDZIAŁEM MOTOCYKLISTÓW



W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO



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

Wykaz skrótów:

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GITD - Główny Inspektorat Transportu Drogowego
ITS - Instytut Transportu Samochodowego
KGP - Komenda Główna Policji
KG PSP - Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej
KG ŻW - Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej
LPR - Lotnicze Pogotowie Ratunkowe
MF - Ministerstwo Finansów
MI (DDP) - Departament Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury
MI (DTD) - Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury
MI (DST) - Departament Strategii Transportu w Ministerstwie Infrastruktury
MON/RON - Ministerstwo Obrony Narodowej/Resort Obrony Narodowej
STIRW - CKRW - Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk - Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk
MS - Ministerstwo Sprawiedliwości
MSWiA - Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji
MZ - Ministerstwo Zdrowia
KCPU - Krajowe Centrum Przeciwdziałania Uzależnieniom
KBDSPPN - Krajowe Biuro do Spraw Przeciwdziałania Narkomanii
PARPA - Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych
PGL LP - Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
PKP PLK - Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe
PZM - Polski Związek Motorowy
SG - Straż Graniczna
SKRBRD - Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
UTK - Urząd Transportu Kolejowego
KFD - Krajowy Fundusz Drogowy
FDS - Fundusz Dróg Samorządowych (obecnie Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)
CUPT - Centrum Unijnych Projektów Transportowych
PRM - Państwowe Ratownictwo Medyczne
WRBRD - Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
TDT - Transportowy Dozór Techniczny
MEIN - Ministerstwo Edukacji i Nauki

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

Bezpieczny Człowiek

Nr zad.	Zadanie	NP BRD 2021-2030		
		Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
C.1	Kampania społeczna dotycząca poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczania nadmiernej prędkości pojazdów pn. „Czy to Cię tłumaczy?”	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD
C.2	Zaplanowanie, przygotowanie i przeprowadzenie działań informacyjno – promocyjnych w ramach realizowanych dwóch kampanii społecznych dotyczących poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczania nadmiernej prędkości pojazdów pn. „Czy to Cię tłumaczy?”	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD
C.3	Przygotowanie dwóch spotów informacyjnych celem kształtowania świadomości w zakresie edukacji na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów.	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD
C.4	Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD
C.5	Intensyfikacja nadzoru Policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych.	NADZÓR	KGP	KGP
C.6	Intensyfikacja nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości	NADZÓR	KGP	KGP
C.7	Zaplanowanie, przygotowanie i przeprowadzenie audycji informacyjno-promocyjnych (w formie testu) w ogólnopolskim radiu i ogólnopolskiej telewizji w ramach realizowanych dwóch kampanii społecznych dotyczących poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczania nadmiernej prędkości pojazdów pn. „Czy to Cię tłumaczy?”	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD
C.8	Wykonanie i dostawa materiałów informacyjno-promocyjnych wraz z oznakowaniem	EDUKACJA	MI	MI
C.9	Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych	EDUKACJA	GDDKIA	GDDKIA
C.10	Poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych – opracowanie przepisów dotyczących poprawy BRD pieszych na przejściach.	LEGISLACJA	MI-SKRBRD	MI-SKRBRD

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

C.11	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez określenie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu	LEGISLACJA	MI/DTD	MI/DTD
C.12	Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym	NADZÓR	KGP	KGP
C.13	Działania profilaktyczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego	EDUKACJA	KGP	KGP
C.14	Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych	EDUKACJA	KGŻW	KGŻW
C.15	Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym	EDUKACJA	GITD	GITD
C.16	Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego	EDUKACJA	KGŻW	KGŻW
C.17	Edukacja żołnierzy i pracowników wojska nt. zasad bezpiecznego zachowania na drodze	EDUKACJA	KGŻW	KGŻW
C.18	Projekt KROS- Knights for Road Safety, Rycerze Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	EDUKACJA	ITS	ITS
C.19	Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca” promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lat	EDUKACJA	PZM	PZM
C.20	Projekt europejski MOVING Safely To All RoadS – „Moving Stars”	EDUKACJA	ITS	ITS
C.21	Upowszechnianie wśród uczniów wiedzy o bezpieczeństwie, ochronie zdrowia własnego i innych ludzi, do kształtowania właściwych postaw wobec zagrożeń i sytuacji nadzwyczajnych na każdym etapie edukacyjnym.	EDUKACJA	MEIN	MEIN

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

Bezpieczne Drogi

Nr zad.	Zadanie	NP BRD 2021-2030		
		Kierunek	Lider (koordynator)	
D.1	Realizacja inwestycji drogowych w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.	INŻYNIERIA	MI	Wojewodowie
D.2	Przyjęcie i wdrożenie do realizacji Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024	LEGISLACJA	MI	MI/DDP
D.3	Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA
D.4	Realizacja punktowych działań inwestycyjnych poprawiających brd na istniejącej sieci dróg krajowych	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA
D.5	Przebudowa/rozbudowa dróg krajowych	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA
D.6	Działania inwestycyjne na rzecz pieszych i rowerzystów na istniejącej sieci dróg krajowych	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA
D.7	Budowa obwodnic (nie uwzględnia obwodnic klas A i S)	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA
D.8	Budowa autostrad i dróg ekspresowych	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA
D.9	Budowa systemu łączności alarmowej	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA
D.10	Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA
D.11	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez określenie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu	LEGISLACJA	DTD	DTD
D.12	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w woj. dolnośląskim	INŻYNIERIA	Woj. Dolnośląski	Woj. Dolnośląski

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

D.13	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez określenie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu	LEGISLACJA	DTD	DTD
D.14	Ocena organizacji ruchu na drogach krajowych 24-25.06.2021 r.	NADZÓR	DTD	DTD

Bezpieczny Pojazd

Nr zad.	Zadanie	NP BRD 2021-2030		
		Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
P.1	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez opracowanie wymagań technicznych dla hulajnog elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego.	LEGISLACJA	DTD	DTD/TDT
P.2	Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów	LEGISLACJA	DTD	DTD
P.3	Akcja poświęcona oświetleniu pojazdów oraz bezpłatnego ustawiania świateł samochodowych.	EDUKACJA	PZM	PZM

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

Ratownictwo i opieka powypadkowa

Nr zad.	Zadanie	NP BRD 2021-2030	
		Kierunek	Lider (koordynator) / Podmioty wykonawcze (wdrażające)
R.1	Rozwój systemu ratownictwa medycznego: - wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych - rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) - koncentracja 39 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r	RATOWNICTWO	MZ / wojewodowie, szpitale, jednostki samorządu terytorialnego
R.2.1	Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami	RATOWNICTWO	Wojewodowie/JST/Dysponenci ZRM
R.2.2		RATOWNICTWO	MSWiA / KG PSP
R.3	Działania edukacyjno – informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych	OPIEKA POWYPADKOWA	SKRBRD / SKRBRD
R.4	Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych	RATOWNICTWO	PZM / PZM
R.5	Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych	RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA	KGŻW / KGŻW

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

System Zarządzania BRD

Nr zad.	Zadanie	NP BRD 2021-2030	
		Kierunek	Lider (koordynator)
S.1	Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD w wybranych obszarach.	SYSTEM	SKRBRD
S.2	Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego	SYSTEM	GDDKIA
S.3	Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach w latach 2021 – 2022.	BADANIA	SKRBRD
S.4	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez zmianę wymagań technicznych w zakresie oznakowania pojazdów Policji	LEGISLACJA	DTD
S.5	Czas pracy kierowców – zmiany porządkujące przepisy	LEGISLACJA	DTD
S.6	Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego	NADZÓR	KGP
S.7	Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym (na wszystkich kategoriach dróg)	NADZÓR	GITD
S.8	Ocena wpływu informacji wyświetlanych na tablicach o zmiennej treści, zlokalizowanych na drogach sieci TEN-T, na prędkość pojazdów w ramach projektu pt. Ocena wpływu informacji wyświetlanych na tablicach o zmiennej treści na zachowania kierujących pojazdami na drogach sieci TEN-T.	BADANIA	ITS
S.9	Realizacja badań symulatorowych mających na celu weryfikację modelu szkolenia kierowców z zakresu systemów automatyzujących jazdę, w ramach projektu: Trustonomy: "Building Acceptance and Trust in Autonomous Mobility", H2020 MG 3.3 Grant no. 815003	BADANIA	ITS
S.10	Centrum wiedzy o dostępności do transportu i mobilności osób o szczególnych potrzebach	SYSTEM	ITS
S.11	Projekt Baseline	SYSTEM/BADANIA	ITS
S.12	Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego.	LEGISLACJA/SYSTEM	KGP

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

S.13	Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych	BADANIA	KGP	KGP
S.14	Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego	SYSTEM	KGP	KGP
S.15	Zwiększenie efektywności działań kontrolnych ITD.	NADZÓR	GITD	GITD
S.16	Szkolenie połączone z XIII konferencją profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów wojskowych Sił Zbrojnych RP.	EDUKACJA	STIRW-CKRW	STIRW-CKRW
S.17	Opracowanie Raportu TEN-T w zakresie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	BADANIA	MI/DST	MI/DST
S.18	Spotkanie ekspertów BRD państw grupy V4	SYSTEM	MI/SKRBRD	MI/SKRBRD

Karty zadań

Bezpieczny Człowiek

C.1 Kampania społeczna dotycząca poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczania nadmiernej prędkości pojazdów pn. „Czy to Cię tłumaczy?”		
<p>Zakres działania: W ramach kampanii przygotowano dwa spoty: Spot, którego głównym celem było doprowadzenie do zmiany postaw/zachowań kierowców poprzez wskazanie im wzorca postawy/zachowania, z którymi powinni się identyfikować i /lub konsekwencji naruszania przez nich obowiązujących przepisów prawa, w szczególności zwrócenie uwagi na konieczność przestrzegania obowiązujących przepisów dotyczących ograniczenia nadmiernej prędkości i przestrzegania obowiązujących limitów prędkości oraz podniesienie świadomości polskiego społeczeństwa na temat bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym, zmniejszenia liczby wypadków drogowych, co konsekwencji ma na celu: bezpośrednio – zmianę postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego (kierowców), a pośrednio - spadek liczby wypadków w ruchu drogowym.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pokazanie zagrożeń dla kierujących pojazdami, w szczególności zwrócenie uwagi na konieczność przestrzegania obowiązujących przepisów dotyczących ograniczenia nadmiernej prędkości i przestrzegania obowiązujących limitów prędkości. • Doprowadzenie do zmiany postaw i zachowań poprzez wskazanie kierującym pojazdami konsekwencji nieprzestrzegania przepisów ruchu, w zakresie ograniczenia nadmiernej prędkości i przestrzegania obowiązujących limitów prędkości i/lub wskazania prawidłowego wzorca zachowania z jakim powinni się identyfikować. • Wywołanie refleksji nad własnymi niebezpiecznymi zachowaniami w ruchu drogowym, które mogą powodować zagrożenie utraty życia i zdrowia kierowców. <p>Spot, którego głównym celem było podniesienie świadomości uczestników ruchu drogowego – pieszych, w zakresie wskazania prawidłowego wzorca postawy/zachowania się w określonej sytuacji drogowej, która dotyczy ochrony pieszych w obszarze przejść dla pieszych i zachowania szczególnej ostrożności przez pieszych przy wchodzeniu na przejście dla pieszych oraz bezpośrednio - zmiana postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego (pieszych), a pośrednio - spadek liczby wypadków i ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym oraz obniżenie ciężkości zdarzeń drogowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uświadomienie wszystkich użytkowników dróg o prawach i obowiązkach pieszego, w tym prawidłowego zachowania się przy przekraczaniu przejść dla pieszych. • Konieczności zwrócenia uwagi na zachowanie przez pieszych szczególnej ostrożności - wchodzącym i/lub znajdującym się na przejściu. • Wywołanie refleksji nad własnymi niebezpiecznymi zachowaniami w ruchu drogowym, które mogą powodować zagrożenie utraty życia i zdrowia pieszych na przejściach dla pieszych. • Pokazanie zagrożeń występujących na przejściach dla pieszych - głównie pieszych oraz informowania o odpowiednich regulacjach prawnych w tym zakresie. <p>Oba spoty emitowane były na antenie ogólnopolskich stacji telewizyjnych i radiowych w okresie od czerwca do listopada 2021 roku.</p> <p>Przedmiotowe kampanie społeczne dotyczące ograniczania nadmiernej prędkości pojazdów i poprawy bezpieczeństwa pieszych realizowane były w ramach projektu POIS.03.01.00-00-0059/20 „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</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/ Budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba zrealizowanych kampanii w zakresie produkcji spotów		
Liczba osób do których dotarła kampania		
Stan na 31.12. 2020	Stan na 31.12. 2021	
0	2	
0	25,42 mln	

<p>priorytetowa III: Rozwój Sieci Drogowej TEN-T i Transportu Multimodalnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Spoty kampanii pn. „Czy to Cię tłumaczy?” pokazały zagrożenia dla kierujących pojazdami i pieszych, w szczególności zwróciły uwagę na konieczność przestrzegania obowiązujących przepisów dotyczących ograniczenia nadmiernej prędkości i przestrzegania obowiązujących limitów prędkości jak też doprowadziły do zmiany postaw i zachowań poprzez wskazanie konsekwencji nieprzestrzegania przepisów ruchu, w zakresie ograniczenia nadmiernej prędkości i przestrzegania obowiązujących limitów prędkości i/lub wskazania prawidłowego wzorca zachowania, z jakim powinni się identyfikować.</p>		
--	--	--

C.2 Zaplanowanie, przygotowanie i przeprowadzenie działań informacyjno – promocyjnych w ramach realizowanych dwóch kampanii społecznych dotyczących poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów pn. „Czy to Cię tłumaczy?”

<p>Zakres działania: Działania informacyjno – promocyjne wspierające kampanię „Czy to Cię tłumaczy?” zawierały następujące elementy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zaplanowanie, przygotowanie i przeprowadzenie/organizacja konferencji stacjonarnej (transmitowanej on-line), podczas której zostały zaprezentowane obie kampanie społeczne. 2. Zaprojektowanie, wydruk i dystrybucja ulotki informacyjnej o obu kampaniach społecznych - 2 000 000 szt. łącznie. 3. Zaplanowanie, przygotowanie i przeprowadzenie działań mających na celu promocję obu kampanii społecznych w Internecie. 4. Opracowanie audycji telewizyjnych i radiowych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich emisja w telewizji i radiu. 5. Przygotowanie elementów/materiałów informacyjno-promocyjnych do obu kampanii, które zostały wykorzystane do promocji kampanii. <p>Przedmiotowe działania były realizowane w ramach projektu POIS.03.01.00-00-0059/20 „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.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: W ramach zadania przygotowano konferencję prasową informującą o efektach kampanii oraz przedstawiono m.in. podsumowanie pierwszych trzech miesięcy po wprowadzeniu nowych przepisów oraz omówiono dane statystyczne, które pokazały spadek zdarzeń z udziałem pieszych. W konferencji udział wzięli zaproszeni goście, partnerzy i specjaliści z zakresu brd oraz służby (m.in. policja, GITD). Konferencja była transmitowana on-line za pośrednictwem Facebooka i YouTube. Przygotowana została ulotka w nakładzie 2 000 000 szt., która została rozdyskrebowana m. in. w miejsca obsługi podróżnych na autostradach i stacjach benzynowych (ok. 500 punktów) oraz przekazana m.in. Wojewódzkim Ośrodkom Ruchu Drogowego, Członkom KRBRD i WRBRD oraz ich partnerom. W ramach działań przygotowano także promocję kampanii w Internecie przede wszystkim na portalach społecznościowych m.in. Facebook, Twitter, w tym z wykorzystaniem profili KRBRD. Kampania internetowa stanowiła nawiązanie i wsparcie dla kampanii telewizyjnej i radiowej. Przygotowano także elementy/materiały informacyjno-promocyjnych do obu kampanii, które zostały wykorzystane do promocji kampanii m.in. podczas konferencji prasowej informującej o kampanii.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa /Budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba zrealizowanych działań informacyjno – promocyjnych	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
0	5	

C.3 Przygotowanie dwóch spotów informacyjnych celem kształtowania świadomości w zakresie edukacji na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów.

<p>Zakres działania: Przygotowanie (produkcja i postprodukcja) dwóch spotów informacyjnych o długości 30 sekund każdy, do emisji telewizyjnej i internetowej, celem kształtowania świadomości w zakresie edukacji na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów.</p> <p>Przedmiotowe spoty informacyjne były elementem kampanii „Czy to Cię tłumaczy” dotyczącej ograniczania nadmiernej prędkości pojazdów i poprawy bezpieczeństwa pieszych i realizowane były w ramach projektu POIS.03.01.00-00-0059/20 „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.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: W ramach zadania przygotowano dwa spoty informacyjne "Nowe przepisy. Wspólne bezpieczeństwo!", które były emitowane na antenie ogólnopolskich telewizji w grudniu 2021 roku oraz w Internecie (m.in. na portalach społecznościowych KRBRD i Ministerstwa Infrastruktury).</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/ Budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba zrealizowanych kampanii w zakresie produkcji spotu.	
Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021	
0	2	

C.4 Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego

<p>Zakres planowanych działań: Działania koncentrowały się na rozwijaniu współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy organami administracji rządowej, administracji samorządowej i organizacjami pozarządowymi oraz podnoszeniu kompetencji kadr odpowiedzialnych za poprawę stanu BRD. Mają jednocześnie wpływ pośrednio na podniesienie świadomości społecznej w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze. Projekt zakładał przeprowadzenie ogólnopolskich szkoleń dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Szkolenia dedykowane były grupie docelowej obejmującej przedstawicieli kadry kierowniczej organów zarządzających ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz przedstawicieli zarządców dróg i policji, opiniujących projekty organizacji ruchu w procedurze zatwierdzania ich do realizacji.</p> <p>Oczekiwane rezultaty: Wzrost świadomości kadry uczestniczącej w procedurach opracowania, opiniowania i zatwierdzania do realizacji projektów organizacji ruchu i w konsekwencji podniesienie jakości realizacji zadań z zakresu zarządzania ruchem drogowym i poziomu bezpieczeństwa uczestników tego ruchu.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Środki budżetu państwa, środki UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba osób uczestniczących w szkoleniu	
Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021	
0	3562	

C.5 Intensyfikacja nadzoru Policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych

Zakres działania: Realizacja ogólnopolskich działań wzmożonych mających na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych oraz egzekwowanie stosowania się uczestników ruchu do przepisów dotyczących relacji kierujący – pieszy.

Osiągnięte rezultaty:

Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze pieszych. W 2020 r. odnotowano 5 235 wypadków drogowych z udziałem osób pieszych, w których zginęło 631 pieszych, a 4 700 pieszych odniosło rany. W 2021 r. odnotowano spadek we wszystkich wyżej wymienionych wskaźnikach, tj. wypadków drogowych z udziałem pieszych było 4 755 (mniej o 480), śmierć poniosło 527 pieszych (mniej o 104), a 4 304 pieszych było rannych (mniej o 396).*

Głównym założeniem działań było zapewnienie bezpieczeństwa pieszych w szczególności w miejscach o wysokim poziomie zagrożenia bezpieczeństwa oraz egzekwowanie od uczestników ruchu przestrzegania przepisów dotyczących relacji kierujący – pieszy. Zadanie realizowano w ramach ogólnopolskich działań pn. „*Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego*” prowadzonych w oparciu o „*Krajowy program działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023*”.

*- dane z SEWiK na dzień 13.02.2022 r.

Kierunek	NADZÓR
LIDER	KGP
Źródła Finansowania	Środki budżetowe Policji
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

C.6 Intensyfikacja nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości

Zakres działania: Realizacja ogólnopolskich wzmożonych działań mających na celu egzekwowanie od kierujących pojazdami przestrzegania ograniczeń prędkości.

Osiągnięte rezultaty: Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie wypadków spowodowanych nadmierną prędkością. W 2020 r. odnotowano 5 516 wypadków drogowych spowodowanych przez niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Natomiast w 2021 r. z powodu niedostosowania prędkości miało miejsce 5 254 wypadki, co oznacza, że zanotowano spadek w tej kategorii zdarzeń drogowych o 262.*

Zadanie realizowano w ramach ogólnopolskich działań pn. „*Prędkość*” i „*Kaskadowy pomiar prędkości*” prowadzonych w oparciu o „*Krajowy program działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023*”.

Głównym założeniem działań było zapewnienie bezpieczeństwa na drogach w miejscach o wysokim poziomie występowania zagrożeń związanych z nieprzestrzeganiem ograniczeń prędkości przez kierujących pojazdami. Taktyka działań przewidywała organizację statycznych punktów pomiarów prędkości w miejscach zagrożonych, a także prowadzenie pomiarów w sposób dynamiczny na wytypowanych odcinkach dróg szczególnie niebezpiecznych.

* - dane z SEWiK na dzień 13.02.2021 r.

Kierunek	NADZÓR
LIDER	KGP
Źródła Finansowania	Środki budżetowe Policji
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

C.7 Zaplanowanie, przygotowanie i przeprowadzenie audycji informacyjno-promocyjnych (w formie testu) w ogólnopolskim radiu i ogólnopolskiej telewizji w ramach realizowanych dwóch kampanii społecznych dotyczących poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczania nadmiernej prędkości pojazdów pn. „Czy to Cię tłumaczy?”

<p>Zakres działania:</p> <ol style="list-style-type: none"> Przeprowadzenie audycji informacyjno – edukacyjnej (w formie testu wiedzy skierowanego do ogółu społeczeństwa). Przedmiotową akcją informacyjno-promocyjną w formie testu zrealizowano na antenie jednej ogólnopolskiej stacji radiowej. Przeprowadzenie akcji informacyjno – edukacyjnej (produkcja i emisja materiału audiowizualnego) w formie testu skierowanego do ogółu społeczeństwa. Przedmiotową akcją informacyjno-promocyjną w formie testu zrealizowano na antenie ogólnopolskiej stacji telewizyjnej. <p>Przedmiotowe działania były realizowane w ramach projektu POIS.03.01.00-00-0059/20 „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.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: W ramach powyższych elementów odbyły się następujące audycje:</p> <ol style="list-style-type: none"> W dniach od 29 listopada do 5 grudnia 2021 roku przeprowadzona została audycja informacyjno – edukacyjnej w formie testu wiedzy skierowanego do ogółu społeczeństwa. Przedmiotową akcją informacyjno-promocyjną w formie testu zrealizowano na antenie jednej ogólnopolskiej stacji radiowej. W ramach realizacji audycji wyemitowano i zrealizowano: <ol style="list-style-type: none"> 10 wskazań sponsorskich poza blokiem reklamowym, 27 wskazań sponsorskich w bloku reklamowym, 4 wejścia antenowe z działaniami finałowymi w paśmie „drive time”. <p>Audycja osiągnęła słuchalność na poziomie prawie 30 000 000 osób.</p> W dniu 1 grudnia 2021 roku odbyła się akcja informacyjno – edukacyjna (produkcja i emisja materiału audiowizualnego) w formie testu skierowanego do ogółu społeczeństwa. Przedmiotową akcją informacyjno-promocyjną w formie testu zrealizowano na antenie ogólnopolskiej stacji telewizyjnej. Dodatkowo widzowie mieli możliwość rozwiązywania testu on-line równocześnie z testem na żywo (na stronie telewizji, która emitowała test). <p>Test w ogólnopolskiej telewizji oglądało ok. 750 000 osób, natomiast ilość zarejestrowanych urządzeń w celu rozwiązania testu on-line osiągnęła prawie 25 000.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/ Budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba przeprowadzonych akcji informacyjno – edukacyjnych	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
0	2	

C.8 Wykonanie i dostawa materiałów informacyjno-promocyjnych wraz z oznakowaniem		
<p>Zakres działania: Przedmiotem zamówienia była usługa dostawy materiałów informacyjno – promocyjnych, które będą wykorzystywane w 2022 roku podczas działań edukacyjnych i promocyjnych, takich jak: pikniki promocyjne, wystawy, targi, konferencje, konkursy czy kongresy w których będzie brał udział MI.</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Zakres promocji obejmować będzie m.in. propagowanie prawidłowych postaw społeczeństwa w ramach bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	MI
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Wykonanie i dostawa materiałów informacyjno-promocyjnych wraz z oznakowaniem	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	0	1

C.9: Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych		
<p>Zakres działania:</p> <p>Działania promujące bezpieczeństwo na drogach poprzez:</p> <p>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.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Poszerzenie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa wśród uczestników ruchu drogowego. Działania te miały na celu zniwelowanie liczby niebezpiecznych zdarzeń na drogach jak również wypracowanie odpowiedzialności i rozważań na drodze wśród młodzieży i dorosłych.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba działań promujących brd.	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	0	6

C.10 Poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych – opracowanie przepisów dotyczących poprawy BRD pieszych na przejściach.		
<p>Zakres działania: Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.) - (nr w wykazie: UD53)</p> <p>Projektowane zmiany przewidywały m.in. rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych.</p>	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MI-SKRBRD
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba nowelizowanych aktów prawnych: 1/zrealizowane etapy	

<p>Ujednolicenia limitu prędkości do 50 km/h w obszarze zabudowanym.</p> <p>Wprowadzenie na drogach typu A i S konkretnej odległości między pojazdami wynoszącej połowę prędkości wyrażoną w metrach.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: W dniu 21.01.2021 r. projekt ustawy został uchwalony przez Sejm RP (druk nr 802). W dniu 19.02.2021 r. Senat RP podjął uchwałę w sprawie projektu ustawy - poprawka (druk nr 315). Ustawa została uchwalona w dniu 25 lutego 2021 r. Ustawa weszła w życie w dniu 1 czerwca 2021 r.</p>	<p>Stan na 31.12.2020</p>	<p>Stan na 31.12.2021</p>
	<p>Projekt ustawy (nr w wykazie: UD53) w dniu 24.11.2020 r. został przyjęty przez RM i przekazany do Sejmu RP.</p>	<p>Ustawa opublikowana w Dz. U z 2021 r. poz. 463. Ustawa weszła w życie w dniu 1 czerwca 2021 r.</p>

C.11 Podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez określenie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu

<p>Zakres działania: <i>Ustawą z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 720)</i> zostały wprowadzone regulacje prawne dotyczące ruchu hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz strefach ruchu.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: <i>Ustawa z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2021 r., poz. 720)</i> weszła w życie z dniem 20 maja 2021 r. Regulacje prawne wprowadzone wyżej wymienioną ustawą uporządkowały ruch urządzeń transportu osobistego na drogach publicznych zapewniając bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego (zarówno pieszych, jak i użytkowników hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego i urządzeń wspomagających ruch) a także pozytywnie wpłynęły na komfort korzystania przez pieszych z przeznaczonych dla nich infrastruktury drogowej.</p>	<p>Kierunek</p>	<p>LEGISLACJA</p>
	<p>Lider</p>	<p>MI/DTD</p>
	<p>Źródła finansowania</p>	
	<p>WSKAŹNIK PRODUKTU</p>	
	<p>Liczba nowelizowanych aktów prawnych: 1/zrealizowane etapy</p>	
<p>Stan na 31.12.2020</p>	<p>Stan na 31.12.2021</p>	
<p>Uzgodnienia</p>	<p>Ustawa ogłoszona</p>	

C.12 Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym

<p>Zakres działania: Do kluczowych działań w 2021 r. w obszarze nadzoru nad ruchem należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zapewnienie optymalnej liczby policjantów RD pełniących służbę bezpośrednio na drogach; – 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 2021 r.: prowadzono działania „Prędkość”, „Kaskadowy pomiar prędkości”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” oraz „Truck&bus”. W związku ze stanem epidemii SARS-CoV-2 nie realizowano działań: „SMOG”, „Alkohol i narkotyki”, „Pasy”, „Telefony”; – pełnienie służby przez zespoły pn. „SPEED”, których zadaniem jest przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze, we wszystkich komendach wojewódzkich Policji / Komendzie Stołecznej Policji; – 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. 	<p>Kierunek</p>	<p>NADZÓR</p>
	<p>Lider</p>	<p>KGP</p>
	<p>Źródła finansowania</p>	<p>Środki budżetowe Policji</p>
	<p>WSKAŹNIK PRODUKTU</p>	
	<p>Zmniejszenie liczby wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym</p>	
<p>Stan na 31.12.2020</p>	<p>Stan na 31.12.2021</p>	<p>21</p>

<p>Osiągnięte rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w roku 2021 do służby średnio każdego dnia kierowano ok. 4000 policjantów ruchu drogowego; – pełnienie służby centralnie koordynowanej pozwoliło na utrzymanie dużej liczby policjantów na głównych ciągach komunikacyjnych kraju, co w znaczący sposób wpłynęło na kształtowanie właściwych postaw uczestników ruchu drogowego. 	23 540 wypadków	22 816 wypadków (wg stanu na dzień 13.02.2022 r.)
---	-----------------	---

C.13 Działania profilaktyczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego		
<p>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. Podejmowane inicjatywy wynikają ze zdiagnozowanych zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym i mają swoją ciągłość na przestrzeni lat. Zgodnie z „Krajowym programem działań profilaktycznych na rok 2021 koordynowanych przez Biuro Ruchu Drogowego KGP”, w pełni zrealizowano: „Bezpieczne Wakacje”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Świeć Przykładem”, „Twoje Światła – Nasze Bezpieczeństwo”. W związku ze stanem epidemii SARS-CoV-2 w ograniczonym zakresie zrealizowano: „Na Drodze – Patrz i Słuchaj”, „Jednośladem bezpiecznie do celu”, „Dla każdego jest miejsce na drodze”, „Nie Zabijaj!”, odwołano: „Bezpieczne Ferie”.</p> <p>Dodatkowo promowano „Dzień bezpiecznego kierowcy” oraz „Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych”. W czasie trwania Europejskiego Tygodnia Mobilności prowadzono akcję pod nazwą „ROADPOL SAFETY DAYS” (Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). Przeprowadzono akcję informacyjno-edukacyjną „Myśl Trzeźwo”. Policja była parterem merytorycznym przedsięwzięcia pn. „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca”.</p> <p>W związku ze stanem epidemii SARS-CoV-2, policjanci ruchu drogowego z jednostek organizacyjnych Policji, działania z zakresu profilaktyki realizowali w dużej mierze za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej (strony www, media społecznościowe), w stacjach radiowych i regionalnych stacjach telewizyjnych.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Prowadzone przez funkcjonariuszy Policji działania profilaktyczne przyczyniły się do wzrostu świadomości społecznej w Polsce na temat odpowiedzialnych zachowań na drodze, które mają również wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

C.14 Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych		
<p>Opis planowanych działań :</p> <p>1. Udział w pogadankach, spotkaniach oraz warsztatach profilaktycznych;</p> <p>2. Wykorzystanie do zajęć dostępnych symulatorów ze szczególnym uwzględnieniem wpływu substancji psychoaktywnych na percepcję kierowcy oraz alkoholu;</p> <p>3. Wykorzystanie walizek profilaktycznych, zawierających 24 atropy różnych substancji psychoaktywnych (placebo);</p> <p>4. Wykorzystanie prezentacji multimedialnych, jako narzędzia intensywnie oddziaływujące na potencjalnego odbiorcę.</p> <p>Harmonogram czasowy: 2021 - 2030</p>	Kierunek	EDUKACJA/Podniesienie świadomości nt. negatywnego działania substancji psychoaktywnych na uczestników ruchu drogowego
	Lider	Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość przeprowadzonych zajęć: 481;	
	Ilość uczestników zajęć: 14323;	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

C.15 Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym.		
<p>Zakres działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka – zajęcia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla uczniów szkół podstawowych oraz przedszkoli, prowadzone przez edukatorów GITD. Ze względu na sytuację epidemiczną realizowane w wersji online. • Mobilne Centrum Edukacji – stoisko edukacyjne GITD podczas wydarzeń zewnętrznych, m.in.: targów, zlotów, konferencji oraz innych imprez i spotkań branżowych. • Akcje i działania edukacyjne w sieci – realizacja działań edukacyjno-informacyjnych za pomocą strony www.gitd.gov.pl oraz social media, których celem jest rozwijanie i utrwalanie informacji dotyczących obowiązujących przepisów transportowych oraz z zakresu ruchu drogowego: <ul style="list-style-type: none"> a) „Czy wiesz, że...” – cykl infografik, przypominających najważniejsze przepisy i unormowania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa kierowcy zawodowego. 	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba odbiorców przekazu w ramach spotkań i akcji edukacyjnych organizowanych przez ITD	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	Liczba dzieci: ok 1000	Liczba dzieci: 20 333
Liczba placówek: 18	Liczba zrealizowanych lekcji online: 423	

<p>b) „Bądź obecny na drodze” – akcja przypominająca kierowcom o koncentracji podczas jazdy samochodem i przestrzeganiu najważniejszych zasadach obowiązujących w ruchu drogowym.</p> <p>c) „Czy jesteś SUPER KIEROWCĄ?” – zestaw quizów dla kierowców z pytaniami z zakresu transportu i ruchu drogowego udostępnionych na stronie internetowej GITD.</p> <p>d) „WSPÓLNIE NA DRODZE” - akcji edukacyjna przypominająca, że kultura, odpowiedzialność, wzajemny szacunek i przestrzeganie przepisów, to klucz do udanej współpracy wśród uczestników ruchu drogowego.</p> <p>e) #TANKUJĘKREW Z ITD - ogólnopolska akcja zbiórki krwi i osocza pod honorowym patronatem Narodowego Centrum Krwi.</p> <p>f) #TRZEŻWYKIEROWCA – kampania mająca na celu uświadomić uczestnikom ruchu drogowego, jakie zagrożenia niesie ze sobą stosowanie używek.</p> <p>g) #NIEBEZPIECZNYPOJAZD - akcja prowadzona na Instagramie, której celem jest ukazanie nietypowych oraz bardzo niebezpiecznych sytuacji dot. stanu pojazdów, z którymi inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego spotykają się podczas kontroli drogowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • #uczynysięwdomu, #uczynysięzTirkiem – przygotowany przez GITD zestaw materiałów edukacyjnych dla najmłodszych uczestników ruchu drogowego do pobrania ze strony internetowej GITD i samodzielnej nauki zasad brd. • Konkurs literacki na najciekawsze opowiadanie lub bajkę dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego – konkurs literacki o tematyce brd skierowany do dzieci i młodzieży w wieku od 10 do 15 lat. • Bezpieczny Autokar – wakacje 2021 – wakacyjne kontrole autobusów, mające na celu weryfikację nie tylko dokumentów, uprawnień i stanu technicznego pojazdu, ale również kondycji kierowcy, w tym jego czasu pracy. Priorytetem akcji jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa podróży. • Bezpieczna droga do szkoły - celem akcji jest zapewnienie dzieciom i młodzieży dojazdu do szkół bezpiecznymi środkami transportu. Kontrole autobusów, którymi codziennie dojeżdżają uczniowie, rozpoczęły się wraz z pierwszym szkolnym dzwonkiem. 	<p>Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 100</p> <p>Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: ok. 500 tys.</p> <p>Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi do pobrania: 16 tys.</p> <p>Liczba rozwiązań quizów: 2500</p> <p>Liczba prac konkursowych: 400</p>	<p>Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 1000</p> <p>Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: ok. 500 tys.</p> <p>Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi do pobrania: 20 tys.</p> <p>Liczba rozwiązań quizów: 6500</p> <p>Liczba prac konkursowych: 1124</p>
<p>Osiągnięte rezultaty: Głównym celem działań edukacyjnych prowadzonych przez GITD jest zwiększenie wiedzy i świadomości społeczeństwa na temat zasad i skutków niestosowania się do przepisów dotyczących bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. W tym celu w 2021 r. zrealizowano szereg działań edukacyjno-informacyjnych. Kontynuowano realizację zajęć w ramach „Bezpiecznej Szkoły Krokodylka Tirka”. W ciągu roku przeprowadzono 423 lekcje dla 20 333 dzieci z całej Polski. Ze względu na panującą pandemię lekcje bezpieczeństwa odbywały się w wersji online. Realizacja zajęć była dostosowana do czasu pandemii i wymogów nauki zdalnej.</p> <p>Ze względu na obostrzenia związane z pandemią Covid-19 ograniczona została możliwość realizacji działań w ramach Mobilnego Centrum Edukacji. GITD wzięło udział w kilku wydarzeniach: Dzień Dziecka w Szkole Podstawowej w Bieliszce, Bezpieczne wakacje z Parą Prezydencką, Wolin na fali, 17. Międzynarodowy</p>		

Zlot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych MASTER TRUCK, Piknik charytatywny #ArmiaAniołówDlaBlanki, Warsztaty BRD dla dzieci i młodzieży w Nowej Wsi Szlacheckiej, Pierwsze urodziny Polskiego Radia Kierowców.

Zbiórka krwi pełnej lub jej składników, w tym osocza od ozdrowieńców, dla wszystkich potrzebujących, w tym dla osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych prowadzona w ramach akcji #tankujękrew z ITD dała w rezultacie łącznie 9 900 ml krwi, 1 950 ml osocza i 1 150 ml koncentratu krwinek płytkowych. Okres pandemii wykluczył możliwość realizacji wydarzeń edukacyjnych w tradycyjnej formie, dlatego w 2021 r. GITD przygotowało cykl akcji edukacyjno-informacyjnych w social mediach, które mają rozwijać i utrwalać informacje dotyczące obowiązujących przepisów transportowych oraz z zakresu ruchu drogowego („Czy wiesz, że...”, „Bądź obecny na drodze...”, „Czy jesteś SUPER KIEROWCĄ?“).

Przygotowano także zestaw kolejnych quizów dla kierowców dostępnych online na stronie GITD. łącznie testy rozwiązało 6500 osób.

W ramach akcji #uczymysięwdomu, #uczymysięTirkiem dla najmłodszych przygotowano dedykowane materiały edukacyjne w ciekawej aranżacji graficznej, służące nauce poprzez zabawę (m.in. krzyżówki, rebusy, labirynty, kolorowanki oraz inne materiały do samodzielnego wykonania). Zakładka z materiałami edukacyjnymi do pobrania miała ponad 20 tys. odsłon w 2021 r. Ze względu na duże zainteresowanie dzieci, jak również środowiska nauczycielskiego, GITD wydało je również w formie drukowanej książeczki.

Dla dzieci do 15 lat zorganizowano konkurs literacki. Zadaniem uczestników konkursu było napisanie opowiadania lub bajki dotyczącej bezpieczeństwa w ruchu drogowym, która – poza wymogami technicznymi – musiała spełniać następujące warunki:

- a) mieć charakter edukacyjny,
- b) jednym z bohaterów miał być Krokodylek Tirek,
- c) zawierać odniesienie do co najmniej trzech zasad brd.

W ramach konkursu przesłanych zostało ponad 1124 prac, a zwycięzcy w trzech kategoriach wiekowych, otrzymali od GITD oraz partnerów konkursu zestawy atrakcyjnych nagród.

W ramach akcji Bezpieczny Autokar – wakacje 2021 inspektorzy skontrolowali 1768 autokarów przewożących dzieci i młodzież na wypoczynek. 57 kontroli (3,22% wszystkich kontroli) zakończyło się zatrzymaniem dowodów rejestracyjnych ze względu na stwierdzone usterki stanu technicznego. W 14 przypadkach (0,8% wszystkich kontroli) zakazano dalszej jazdy.

Podczas kampanii Bezpieczna droga do szkoły inspektorzy sprawdzali przede wszystkim stan techniczny pojazdów, ale również trzeźwość kierowców i ich uprawnienia. Do połowy października 2021 roku skontrolowali 1698 autobusów. 145 kontroli (ponad 8,5% 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 41 (2,4% wszystkich przypadków) przypadkach zakazem dalszej jazdy.

Wzmocnionym kontrolom w ramach wskazanych powyżej akcji, towarzyszyły działania informacyjne za pośrednictwem strony internetowej oraz social mediów GITD oraz briefingi i konferencje prasowe, popularyzujące zasady bezpiecznego podróżowania transportem publicznym oraz w trakcie indywidualnych wyjazdów.

W ramach prowadzonych działań edukacyjno-informacyjnych GITD przekazał ponad 9 tys. elementów odblaskowych uczestnikom ruchu drogowego.

C.16 Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego

<p>Opis planowanych działań :</p> <p>1. Kształtowanie nawyku jazdy z bezpieczną prędkością, uświadamianie konsekwencji nie zapięcia pasów w trakcie zdarzenia drogowego;</p> <p>2. Kształtowanie postawy świadomego i kulturalnego uczestnictwa ruchu drogowego, respektującego prawo i innych uczestników ruchu drogowego;</p> <p>3. Uświadamianie konsekwencji karnych i dyscyplinarnych, będących wynikiem popełnienia przestępstw i wykroczeń komunikacyjnych;</p> <p>4. Wzmocnienie społecznej świadomości nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego poprzez wykorzystanie w większym stopniu określonych prawem sankcji;</p> <p>5. Wykorzystanie do zajęć dostępnych symulatorów ze szczególnym uwzględnieniem przestrzegania prędkości jazdy oraz obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa;</p> <p>6. Udział w przedsięwzięciach organizowanych przez szkoły dla dzieci, a propagujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym;</p> <p>7. Uświadamianie konsekwencji karnych i dyscyplinarnych, będących wynikiem wypadków drogowych pod wpływem alkoholu lub innych środków psychoaktywnych;</p> <p>8. Uświadamianie konsekwencji przekraczania prędkości oraz jej wpływu na skutki potencjalnych zdarzeń drogowych.</p> <p>Harmonogram czasowy: 2021 - 2030</p>	Kierunek	EDUKACJA/Poszerzanie świadomości oraz pogłębianie wiedzy żołnierzy i pracowników wojska w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
	Lider	Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	- Ilość przeprowadzonych zajęć: 816;	
	- Ilość uczestników zajęć: 44417;	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

C.17 Edukacja żołnierzy i pracowników wojska nt. zasad bezpiecznego zachowania na drodze

<p>Opis planowanych działań :</p> <p>Działania polegające na promowaniu zasad bezpiecznego poruszania się po drogach oraz propagowaniu mody na używanie elementów odblaskowych na drogach wszystkich kategorii wśród pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów będących uczestnikami ruchu drogowego.</p> <p>Harmonogram czasowy: 2021 - 2030</p>	Kierunek	EDUKACJA/ Podniesienie poziomu wiedzy i świadomości nt. niechronionych uczestników ruchu drogowego
	Lider	Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	- Ilość przeprowadzonych zajęć: 32;	

	- ilość uczestników zajęć: 2458;	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

C.18 Projekt KROS- Knights for Road Safety, Ryszerze Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

<p>Zakres działania: Zmiana podejścia w europejskich szkołach do realizacji programów i inicjatyw w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wsparcie rozwoju zawodowego nauczycieli w tym obszarze. W ramach projektu powstaje partnerstwo strategiczne interesariuszy bezpieczeństwa ruchu drogowego: m.in. ekspertów bezpieczeństwa ruchu drogowego, pedagogów i twórców aplikacji edukacyjnych, władz lokalnych. W sieci szkół pilotażowo testowane są materiały edukacyjne KROS.</p> <p>OKRES PROJEKTU: Lata 2018-2021. W projekcie uczestniczyło 5 krajów UE.</p> <p>OPIS PROJEKTU: KROS opiera się na multidyscyplinarnym podejściu projektowym, które wymaga szerokiej współpracy pomiędzy szkołą i społecznością lokalną. 5 krajów, 7 instytucji i 100 szkół działa wspólnie na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W projekcie KROS zastosowano nowoczesne technologie w tym zasoby 3D i rzeczywistość wirtualna (VR), w celu wzmocnienia przekazu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego. W ramach realizacji projektu powstała platforma edukacyjna KROS, na której dostępne są materiały do realizacji zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym studia przypadków i przykłady dobrych praktyk zawierające wskazówki dla nauczycieli, dotyczące efektywnego realizowania treści związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego podczas lekcji.</p> <p>Szkoły, działające w sieci KROS otrzymują bezpłatny dostęp do materiałów szkoleniowych na stronie internetowej KROS dotyczących różnych zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Rezultatem projektu jest stworzenie platformy internetowej zawierającej materiały wspomagające nauczycieli w przygotowaniu zajęć z bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Erasmus + Unia Europejska
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

C.19 Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca” promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lat

<p>Zakres działania: Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca” promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-26 lat został w Polsce zorganizowany po raz trzeci. W konkursie mógł wziąć udział młody kierowca który chciał spróbować swoich sił i sprawdzić swoją wiedzę. Związek Motorowy od 2018 organizuje projekt pt. „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca” promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców, mający na celu szkolenie młodych kierowców, budzenie w nich świadomości bezpiecznego korzystania z przywilejów bycia uczestnikiem ruchu drogowego</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	środki własne oraz dofinansowanie z

<p>i poczucia odpowiedzialności za siebie i innych. W ramach projektu ogłaszany jest konkurs dla młodych kierowców w wieku 18 - 26 lat składający się z dwóch, a od 2019 roku trzech, etapów. Co roku do uczestnictwa w projekcie i konkursie zgłaszają się tysiące kierowców. Głównym organizatorem i pomysłodawcą jest Polski Związek Motorowy (PZM), partnerami projektu „FIA Region I International Best Young Driver 2021”, jak i fundatorem nagród była m.in. ŠKODA. Do wygrania był samochód osobowy do własnego użytkowania na miesiąc lub wideorejestratory, a także udział w finale europejskim. W finale europejskim do zdobycia były bilety na F1 w Barcelonie w 2022 roku, wideorejestratory oraz weekendowy pobyt w Bukowinie Tatrzańskiej.</p> <p>Przed wszystkim jednak do wygrania jest zmiana świadomości swojej, jako uczestnika ruchu drogowego i danie dobrego przykładu innym, że tak naprawdę od nas wszystkich zależy nasze życie na drodze. Według statystyk Komendy Głównej Policji, kierowcy w wieku 18-24 lat są w grupie najbardziej niebezpiecznych kierowców z najwyższym wskaźnikiem liczby wypadków na 10 tys. populacji. Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca”, na przekór statystykom, ma na celu wpłynąć na ten smutny trend, promować bezpieczną jazdę i zmienić tendencje młodych kierowców do ryzykownych zachowań na drodze.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: promowanie bezpiecznej jazdy w grupie wiekowej 18-24, zmiana świadomości swojej jako uczestnika ruchu drogowego i danie dobrego przykładu innym, że tak naprawdę od nas wszystkich zależy nasze życie na drodze.</p>		funduszu FIA
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość osób biorących udział w konkursie	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
2.400 osób	ok.2.000 osób (ze względu na pandemię Covid-19 mniejsza ilość zgłoszonych uczestników)	

C.20 Projekt europejski MOVING Safely To All RoadS – „Moving Stars”		
<p>Zakres działania: „Moving Stars” - Bezpieczne poruszanie się po wszystkich drogach - „Migające Gwiazdy”</p> <p>OPIS PROJEKTU: 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.</p> <p>CEL PROJEKTU: 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.</p> <p>OKRES REALIZACJI PROJEKTU: Lata 2020-2022</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Projekt jest w fazie realizacji.</p>	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
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

C.21 Upowszechniania wśród uczniów wiedzy o bezpieczeństwie, ochronie zdrowia własnego i innych ludzi, do kształtowania właściwych postaw wobec zagrożeń i sytuacji nadzwyczajnych na każdym etapie edukacyjnym.

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

Edukacja komunikacyjna stanowi obowiązkowy obszar nauczania i jest realizowana w szkole zgodnie z podstawą programową.

W 2021 r. obowiązywały podstawy programowe:

- wychowania przedszkolnego oraz kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, 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,
- kształcenia ogólnego dla szkół ponadpodstawowych, określone w 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 jednostki systemu oświaty 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 wymagania takie, jak:

- respektowanie przepisów poruszania się w miejscach publicznych, organizacji bezpiecznych zabaw i gier ruchowych (*Fizyczny obszar rozwoju*),
- dbanie o bezpieczeństwo własne i innych 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*),
- wdrażanie uczniów do respektowania przepisów ruchu drogowego w odniesieniu do pieszych, rowerzystów, rolkarzy, 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):

- na lekcjach przyrody uczniowie kształtowali umiejętności umożliwiające orientację w terenie,
- na lekcjach matematyki uczyli się obliczania drogi przy danej prędkości i czasie,
- realizowali wymagania zdefiniowane w dziale *Wychowanie komunikacyjne* zawartym w podstawie programowej przedmiotu technika, które wskazują, iż uczniowie zapoznają się z zasadami bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym jako pieszy, pasażer i rowerzysta oraz interpretują znaki drogowe dotyczące pieszego i rowerzysty, ponadto uczą się 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; poznali przykłady zagrożeń w środowisku ulicznym; zapoznali się z wyposażeniem apteczki

¹ Dz. U. poz. 356, z późn. zm.;

² Dz. U. poz. 467, z późn. zm.;

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; 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),
- podróży 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).

Minister Edukacji i Nauki kontynuuje 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.

Z uwagi na sytuację epidemiczną w Polsce, Krajowy Komitet Organizacyjny Turniejów po przeprowadzonych konsultacjach podjął decyzję o zawieszeniu Turniejów w roku szkolnym 2020/2021 w dotychczasowej formule. Na rok szkolny 2021/2022 Minister Edukacji i Nauki zaopiniował przedstawiony przez Komitet projekt regulaminu konkursu, upowszechnił o nim informację oraz przekazał kuratorom oświaty prośbę o uwzględnienie turnieju w wykazach zawodów wiedzy, artystycznych i sportowych³.

Na czas letniego wypoczynku dzieci i młodzieży, jak co roku Minister Edukacji i Nauki wystosował pismo do wszystkich kuratorów oświaty w sprawie zasad organizacji wypoczynku dzieci i młodzieży oraz przekazał wytyczne GIS, MZ i MEiN dla organizatorów wypoczynku letniego dzieci i młodzieży w 2021 r. Zalecenia zostały opracowane, aby zwiększyć bezpieczeństwo i minimalizować ryzyko zakażenia podczas zorganizowanego wypoczynku w czasie epidemii COVID-19. W wytycznych odrębnie określono zasady transportu uczestników wypoczynku.

Ministerstwo Edukacji i Nauki przywiązuje szczególną wagę, nie tylko do zapewnienia dzieciom i młodzieży bezpiecznych warunków w szkole, ale także w drodze do szkoły i domu. Mając to na względzie współpracuje z Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów w zakresie upowszechnienia przepisów dotyczących środków ochrony indywidualnej oraz przypomnienia o obowiązku noszenia elementów odbłaskowych. Minister Edukacji i Nauki udzielił w 2021 r. honorowego patronatu nad II edycją „Kampanii Kolejowe ABC” skierowaną do dzieci i

³ art. 148 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082);

młodzieży. Przedsięwzięcie jest realizowane przez Urząd Transportu Kolejowego do 2023 r. Upowszechniono również materiały promocyjno-edukacyjne kampanii. Minister Edukacji i Nauki był także jednym z patronów honorowych III Ogólnopolskiego Konwentu pt.: „Współpraca międzysektorowa i innowacje na rzecz bezpieczeństwa drogowego”.

Ministerstwo Edukacji i Nauki, po nowelizacji ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁴, upowszechniło w czerwcu na stronie internetowej resortu oraz pismem do kuratorów oświaty informację o kluczowych zmianach dotyczących zasad poruszania się po drogach <https://www.gov.pl/web/edukacja-i-nauka/dbajmy-o-nasze-wspolne-bezpieczenstwo--nowelizacja-przepisow-ustawy-prawo-o-ruchu-drogowym>.

Członkowie kierownictwa MEiN dwukrotnie uczestniczyli w zajęciach z bezpieczeństwa ruchu drogowego organizowanych w ramach projektu Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego „Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka”. Pierwsze z nich z udziałem Ministra Edukacji i Nauki Przemysława Czarnka, Sekretarza Stanu w MEiN Marzeny Machałek oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego Alvina Gajadhura odbyły się w formie online na początku stycznia 2021 r. W ramach półkolonii uczestniczyli w nich uczniowie ze Szkoły Podstawowej nr 5 w Świdniku. Podczas zajęć omawiano zagadnienia związane z poruszaniem się po drogach, bezpieczeństwem w podróży, stosowaniem pasów bezpieczeństwa, koniecznością noszenia elementów odbłaskowych i umiejętnością prawidłowego powiadamiania służb ratunkowych. Szczegóły dotyczące wydarzenia są dostępne na stronie <https://www.gov.pl/web/edukacja-i-nauka/zajecia-z-bezpieczenstwa-ruchu-drogowego-gitd-z-udzialem-kierownictwa-men>.

Kolejne zajęcia odbyły się w ramach Europejskiego Dnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który przypada 6 maja. Wzięły w nich udział dzieci ze szkół polskich na Ukrainie, Łotwie i we Francji. Podczas lekcji uczniowie m.in. obejrżeli filmik animowany z Krokodylkiem Tirkim oraz prezentację multimedialną „Podstawowe zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Szczegóły dotyczące zajęć są dostępne na stronie <https://www.gov.pl/web/edukacja-i-nauka/lekcja-bezpieczenstwa-ruchu-drogowego-dla-dzieci-z-polskich-szkol-za-granica-z-udzialem-ministra-edukacji-i-nauki>. Projekt edukacyjny „Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka” online został przygotowany z myślą o najmłodszych uczestnikach ruchu drogowego – uczniach klas 1-3 szkół podstawowych. Głównym celem tej inicjatywy jest kształtowanie świadomości dzieci w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ministerstwo Edukacji i Nauki włączyło się również w organizację konkursu na opowiadanie lub bajkę na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem konkursu było propagowanie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, kształtowanie odpowiednich postaw, a także zachęcenie młodych ludzi do kreatywnego uczestnictwa w wydarzeniach związanych z popularyzowaniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przedsięwzięcie wpisywało się w cykl wydarzeń organizowanych z okazji Europejskiego Dnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (6 maja 2021 r.) oraz Światowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (17-23 maja 2021 r.). Organizatorem przedsięwzięcia był Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

⁴ Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.

Bezpieczne Drogi

D.1 Realizacja inwestycji drogowych w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.		
<p>Zakres działania: Celem Funduszu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg jest kompleksowym narzędziem wsparcia lokalnej infrastruktury drogowej. Ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej (dróg gminnych i powiatowych oraz dróg o znaczeniu obronnym), a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Jednostki samorządu terytorialnego mogą uzyskać wsparcie finansowe na realizację zadań jednorocznych oraz dofinansowanie do projektów wieloletnich (ich przewidywany okres realizacji to ponad 12 miesięcy).</p> <p>W 2021 roku rozstrzygnięto dla wszystkich województw nabór dla zadań gminnych i powiatowych.</p> <p>Zgodnie z listami zatwierdzonymi przez Prezesa Rady Ministrów w 2021 r. dofinansowanie uzyskało 2 189 zadań, na drogach powiatowych i gminnych o długości 3 904,4 km, z tego:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 567 na drogach gminnych – 1 796,0 km, • 622 na drogach powiatowych – 2 108,4 km. <p>Łączna wartość środków RFRD przyznanych w 2021 roku na realizację zadań gminnych i powiatowych wyniosła 2,758 mld zł.</p> <p>W 2021 r. ze środków Funduszu na realizację zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych na drogach powiatowych i gminnych przyznano kwotę 524,8 mln zł. Maksymalny poziom dofinansowania jednego przejścia dla pieszych może wynieść 80 %, przy czym kwotowo nie może przekroczyć 200 tys. zł. Dało to możliwość realizacji łącznie 3 756 przejść dla pieszych na drogach powiatowych i gminnych, w ramach 2 493 zadań.</p> <p>Liczba zadań powiatowych i gminnych może ulec zmianie po otrzymaniu sprawozdań z realizacji zadań. Realizacja zadań przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lokalnej sieci drogowej.</p> <p>Ponadto, w ramach naboru wniosków o dofinansowanie zadań mostowych, dofinansowanie uzyskały 2 zadania, dla których koszty przygotowania inwestycji dofinansowano ze środków Programu Mosty dla Regionów. Program Mosty dla Regionów koordynowany jest przez ministra właściwego do</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	MI / Wojewodowie
	Źródła finansowania	Budżet państwa; wpłaty z NFOŚiGW, wpłaty z PGL Lasy Państwowe, dochody spółek Skarbu Państwa; środki pochodzące ze sprzedaży obligacji Skarbu Państwa i in.
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Wykorzystanie puli środków	
Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021	
Pula środków Funduszu w 2020 r. wynosiła 3,253 mld zł, z czego 2,743 mld na zadania gminne i powiatowe.	Pula środków Funduszu w 2021 r. wynosiła 3,374 mld zł, z czego 2,758 mld na zadania gminne i powiatowe oraz 524,8 mln zł na zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych na drogach powiatowych i gminnych	

<p>spraw rozwoju regionalnego. Lista zadań mostowych dofinansowanych z RFRD zawiera 3 zadania, z tego 1 zadanie zostało już zakończone.</p> <p>W 2021 r. przeprowadzono również nabór wniosków o dofinansowanie na zadania obwodnicowe, w zakresie budowy obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich.</p> <p>W dniu 20 grudnia 2021 r. listy zadań obwodnicowych zostały zatwierdzone przez Prezesa Rady Ministrów. W ramach Funduszu zostanie dofinansowanych 51 obwodnic, z łącznym dofinansowaniem 2,4 mld zł. Rozpoczął się proces związany z przygotowaniem do podpisania umów o udzielenie dofinansowania ze środków RFRD zadań obwodnicowych.</p>		
---	--	--

D.2 Przyjęcie i wdrożenie do realizacji Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024

<p>Zakres działania: Zakończenie procesu uzgodnień i konsultacji opracowanego w MI pierwszego programu wieloletniego dedykowanego poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego pn. Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024, przyjęcie przez Radę Ministrów uchwały w sprawie ustanowienia tego Programu oraz ustalenie procesu jego wdrażania.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Celem realizowanego procesu było przyjęcie przez Radę Ministrów opracowanego w Ministerstwie Infrastruktury pierwszego wieloletniego programu dedykowanego poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego pn. Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 (PBID). Powstanie tego dokumentu zostało zapowiedziane w exposé Pana Premiera. W 2021 r. realizowano zadania legislacyjne związane z przyjęciem PBID polegające na zakończeniu procesu uzgodnień i konsultacji tego Programu, skierowaniu projektu PBID do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów i Radę Ministrów. Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 został przyjęty Uchwałą Rady Ministrów nr 29/2021 z 23 lutego br. Niezwłocznie po przyjęciu dokumentu przez Radę Ministrów ustalone zostały zasady jego wdrażania.</p>	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MI/DDP
	Źródła finansowania	KFD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Przyjęcie przez Radę Ministrów uchwały w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 - 2024” i ustalenie procesu wdrażania tego Programu.	
Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021	
0	1	

D.3 Zarządzenie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych

<p>Zakres działania: Wykonanie audytów brd jako niezależne szczegółowe, techniczne oceny cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba przeprowadzonych audytów	

Osiągnięte rezultaty: Przeprowadzone audyty umożliwiły identyfikację i wyeliminowanie w projektach dróg i/oraz na etapie przed oddaniem do użytkowania, a także w pierwszej fazie eksploatacji, rozwiązań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego.	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	154	172

D.4 Realizacja punktowych działań inwestycyjnych poprawiających brd na istniejącej sieci dróg krajowych

Zakres działania: Działania inżynieryjne, w rezultacie których na danym odcinku drogi następuje uspokojenie ruchu, w tym w szczególności na przejściach dla pieszych. Zadanie to jest realizowane m. in. budowę sygnalizacji świetlnej, budowę zatok autobusowych, azyli na przejściach dla pieszych, doświetlanie przejść dla pieszych itp. Osiągnięte rezultaty: a) zmniejszenie ryzyka wypadków na drogach krajowych, b) poprawa jakości dróg krajowych, c) poprawa czytelności oznakowania pionowego i poziomego, d) poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa / KFD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba punktowych zadań uspokajania ruchu zakończonych w danym roku.	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	41	61

D.5 Przebudowa/rozbudowa dróg krajowych

Zakres działania: Przebudowa / rozbudowa dróg krajowych w celu poprawy warunków brd na odcinku objętym zadaniem oraz w celu poprawy parametrów technicznych drogi. Osiągnięte rezultaty: a) zmniejszenie ryzyka wypadków na drogach krajowych, b) poprawa jakości dróg krajowych, c) poprawa czytelności oznakowania pionowego i poziomego, d) poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa / KFD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Długość przebudów / rozbudów dróg krajowych zakończonych w danym roku (km).	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	90,7	34,1

D.6 Działania inwestycyjne na rzecz pieszych i rowerzystów na istniejącej sieci dróg krajowych		
<p>Zakres działania: Budowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych oraz dróg rowerowych w celu zapewnienia bezpiecznych warunków przemieszczania się wzdłuż dróg krajowych pieszym i rowerzystom.</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Budowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych oraz dróg rowerowych zapewniająca bezpieczne warunki przemieszczania się wzdłuż dróg krajowych pieszym i rowerzystom z uwagi na wydzielenie odrębnej infrastruktury dla niechronionych uczestników ruchu drogowego.</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa / KFD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Długość wybudowanych w danym roku chodników, ciągów pieszo-rowerowych oraz dróg rowerowych (km).	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
71,9	75,5	

D.7 Budowa obwodnic (nie uwzględnia obwodnic klas A i S)		
<p>Zakres działania: Budowa:</p> <p>a) DK26 obwodnica Myśliborza (3,4 km), b) DK46 obwodnica Niemodlina (ok. 11,5 km), c) DK63 od istniejącej drogi krajowej w rejonie Wygody do drogi ekspresowej S61, czyli do węzła Łomża Południe w ramach S61 Łomża Południe - Łomża Zachód (8,9 km), d) DK77 obwodnica Stalowej Woli i Niska (15,2 km), e) DK94 obwodnica Łańcuta (5,8 km).</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Budowa drogowych obejść miejscowości zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, a także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości życia mieszkańców.</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Długość odcinków dróg oddanych do ruchu (km).	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
14,6	44,8	

D.8 Budowa autostrad i dróg ekspresowych		
<p>Zakres działania:</p> <p>Budowa nowych połączeń drogowych o najwyższych parametrach technicznych i najwyższych standardach BRD.</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Budowa nowoczesnych autostrad i dróg szybkiego ruchu powoduje:</p> <p>a) zmniejszenie ryzyka wypadków na drogach krajowych, b) poprawę jakości dróg krajowych,</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa / KFD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

c) poprawę czytelności oznakowania pionowego i poziomego, d) poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, e) realizuje zapotrzebowanie na sprawne i bezpieczne przemieszczanie się.	Długość oddanych do ruchu dróg (km).	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	123,2	378,4

D.9 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 techniczna - budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz.U. Nr 12, poz. 116 z późn. zm). Wykonane zostały platformy pod kolumny alarmowe, kolumny alarmowe, urządzenia zasilania kolumn w energię. Osiągnięte rezultaty: Realizacja zadania podniesie poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, umożliwiając uzyskanie przez całą dobę pomocy poprzez kontakt przy użyciu kolumn alarmowych z operatorem systemu.	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba usytuowanych kolumn alarmowych (w danym roku).	
Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021	
286	483	

D.10 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. Fizyczna bariera pozwala na eliminację zagrożenia jakim jest upadek z wysokości pieszego w przypadku nagłych zdarzeń drogowych i przechodzenia poprzecznego pieszych/ przechodzenia pomiędzy jezdniami autostrady na obiektach inżynierskich.	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba usytuowanych siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich (w danym roku).	
Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021	
92	339	

D.11 Podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez określenie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu

<p>Zakres działania: <i>Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych</i> (Dz. U. 2021 r., poz. 2065) rozszerzyło zakres informacji przekazywanych użytkownikom dróg za pomocą znaków drogowych pionowych między innymi poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zmianę znaczenia tabliczki T-32 (umieszczanej pod znakiem D-37 „tunel”), poprzez doprecyzowanie, iż wskazuje ona minimalny odstęp od poprzedzającego pojazdu po zatrzymaniu. (dotychczasowe brzmienie przepisu budziło wątpliwości, czy tabliczka odnosi się do odstępu między pojazdami po zatrzymaniu, czy też w ruchu), – rozszerzenie znaczenia znaku D-50 „zatoka”. (dotychczasowe brzmienie przewidywało stosowanie tego znaku jedynie w tunelu). Wprowadzona zmiana rozszerza zakres zastosowania znaku także na drogi poza tunelem, co pozwoli na informowanie użytkowników dróg o bezpiecznym miejscu postoju (zwłaszcza na autostradach i drogach ekspresowych) w przypadku awarii pojazdu lub wypadku, co pozytywnie wpłynie na poziom bezpieczeństwa ruchu na tych drogach, – rozszerzenie znaczenia tabliczki T-1a, poprzez dodanie w treści przepisu, iż tabliczka ta wskazuje również odległość znaku informacyjnego do obiektu. Takie rozwiązanie pozwoli m.in. na umieszczanie tej tabliczki pod znakiem D-50 „zatoka”, – dodanie nowych znaków F-14d-f (tablice wskaźnikowe na drodze ekspresowej umieszczone przed pasem wyłączenia). Dotychczas analogiczne znaki (F-14a-c) były przewidziane jedynie dla autostrad. Rozporządzeniem wprowadzono znaki także dla dróg ekspresowych, co pozwoli na zapewnienie lepszej informacji dla kierujących pojazdami o odległości do wyjazdu z drogi ekspresowej, a tym samym pozytywnie wpłynie na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. <p>Osiągnięte rezultaty: Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2021 r., poz. 2065) weszło w życie 2 grudnia 2021 r., wprowadzone przepisy mają bezpośredni wpływ na kierujących pojazdami poprzez zapewnienie szerszego zakresu informacji przekazywanych użytkownikom dróg poprzez oznakowanie pionowe, co w rezultacie wpływa w korzystny sposób przekłada się na kwestię bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MI/DTD
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	Rozporządzenie ogłoszone	

D.12 Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w woj. dolnośląskim

<p>Zakres działania: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego .</p> <p>Osiągnięte rezultaty: W 2021 roku rozstrzygnięto 318 wniosków w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowy, przebudowy, remontów dróg gminnych, powiatowych; - poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych; 	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	Wojewoda Dolnośląski
	Źródła finansowania	Skarb Państwa

<p>Na dofinansowanie zadań gminnych, powiatowych w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach otrzymano środki w wysokości 134 233 876,92 zł, w tym wypłacono :</p> <ul style="list-style-type: none"> - na zadania gminne – 76 751 599,64 zł - na zadania powiatowe - 50 884 746,37 zł <p>Co daje łącznie 127 636 346,02 zł</p> <p>Pozostało 6 597 530,90 zł</p> <p>Na dofinansowanie zadań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych otrzymano środki w wysokości : 26 321 709,36 zł, w tym wypłacono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - na zadania gminne – 12 586 614,75 - na zadania powiatowe – 6 517 987,39 <p>Co daje łącznie – 19 104 602,14</p>	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Wykorzystanie puli środków finansowych na realizację projektu.	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	Wysokość dofinansowania: 160 555 586,28 zł	Pozostało niewypłaconych środków: 7 217 107,22 zł

D.13 Podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez określenie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu			
<p>Zakres działania: <i>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach</i> (Dz. U. 2021 r., poz. 2066), stanowi konsekwencję zmian zawartych w <i>rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2021 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych</i> (Dz. U. 2021 r., poz. 2065).</p> <p>Osiągnięte rezultaty: <i>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach</i> (Dz. U. 2021 r., poz. 2066) weszło w życie 2 grudnia 2021 r., przedmiotowe zmiany rozszerzają zakres informacji przekazywanych użytkownikom dróg za pomocą znaków drogowych pionowych. Wprowadzone przepisy mają bezpośredni wpływ na kierujących pojazdami poprzez zapewnienie szerszego zakresu informacji przekazywanych użytkownikom dróg poprzez oznakowanie pionowe, co w rezultacie wpływa w korzystny sposób przekłada się na kwestię bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>	Kierunek	LEGISLACJA	
	Lider	MI/DTD	
	Źródła finansowania		
	WSKAŹNIK PRODUKTU		
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021	
	Rozporządzenie ogłoszone		

D.14 Ocena organizacji ruchu na drogach krajowych 24-25.06.2021 r.

<p>Zakres działania: Wypełniając zobowiązanie ministra właściwego do spraw transportu, jako organu sprawującego nadzór nad zarządzaniem ruchem, Departament Transportu Drogowego w roku 2021 przeprowadził ocenę organizacji ruchu na drogach krajowych. Ocena obejmowała wybrane drogi krajowe województw: mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego i pomorskiego (odcinki dróg krajowych nr: 7, S7, 16, 55, 22, 91, S16, 53, 57, 61).</p> <p>Przedmiotowa ocena prowadzona była przez pracowników Departamentu Transportu Drogowego wraz z przedstawicielami Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – organu zarządzającego ruchem na drogach krajowych.</p> <p>Podczas oceny organizacji ruchu dokonano weryfikacji zgodności oznakowania zastosowanego w organizacji ruchu na drogach krajowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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. <p>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.</p>	Kierunek	NADZÓR/ zarządzaniem ruchem / ocena organizacji ruchu
	Lider	MI/DTD
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	Zobowiązanie GDDKiA do niezwłocznego wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości. Oczekiwanie na dokumentację zwrotną potwierdzającą usunięcie uchybień.	

Bezpieczny Pojazd

P.1: Podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez opracowanie wymagań technicznych dla hulajnog elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego		
<p>Zakres działania: W dniu 20 maja 2021 r. weszła w życie <i>ustawa z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> (Dz. U. poz. 720), która wprowadziła rozwiązania mające na celu uporządkowanie ruchu hulajnog elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego – na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu. W związku z tym w Ministerstwie Infrastruktury w 2021 r. prowadzone były prace nad projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury <i>zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</i>, w celu określenia wymaganych warunków technicznych dla tego rodzaju pojazdów, niezbędnych do bezpiecznego poruszania się tymi pojazdami w ruchu drogowym.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: W dniu 2 listopada 2021 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 października 2021 r. <i>zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</i> (Dz. U. poz. 1877). Rozporządzenie określa wymagania o charakterze technicznym dla hulajnog elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dopuszczalnych wymiarów (długość – 1,4 m, szerokość – 0,9 m), – konstrukcji ograniczającej prędkość do 20 km/h i zapewniającej możliwość skutecznego hamowania, – numeru rozpoznawczego lub kodu graficznego umożliwiającego identyfikację tych pojazdów, – oświetlenia. <p>Dodatkowo dla hulajnogi elektrycznej określono parametr masy własnej wynoszący 30 kg oraz wymagania w zakresie wyposażenia w hamulec, dzwonek lub inny sygnał ostrzegawczy oraz podpórki/podpórki zapewniające stabilne ustawienie urządzenia na podłożu. Przy określaniu wymagań technicznych oparto się na rozwiązaniach prawnych przewidzianych od wielu lat dla rowerów, jak również dokonano ich oceny w innych krajach i przyjęto najbardziej optymalne wartości i zasady wyposażenia, kierując się kwestiami bezpieczeństwa oraz głosami pochodzącymi ze strony branży związanej z mikromobilnością.</p>	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MI/DTD
	Źródła finansowania	-
WSKAŹNIK PRODUKTU		
-		
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	-	Ogłoszone rozporządzenie

P.2 Usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów		
<p>Zakres działania: Usprawnienie procesu nadzoru nad działalnością stacji kontroli pojazdów.</p> <p>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. 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.</p> <p>Zawarte w procedowanym przez Ministerstwo Infrastruktury projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw propozycje wychodzą również naprzeciw wnioskowi zawartemu w raporcie NIK. Przedmiotowy projekt reguluje całokształt zagadnień związanych z badaniami technicznymi poczynając od wymagań dla kandydatów dla diagnostów, zasad ich dopuszczania do zawodu diagnosty, systemu szkolenia oraz nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych.</p> <p>Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw pozostawia starostom nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, a zakłada wprowadzenie „technicznego” nadzoru nad prawidłowością badań technicznych pojazdów przeprowadzanego przez wykwalifikowane osoby.</p> <p>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.</p> <p>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 świadectwa kompetencji diagnosty 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 diagnostów przeprowadzających badania techniczne.</p> <p>Projekt ustawy wprowadza obowiązkowe okresowe szkolenia (warsztaty doskonalenia zawodowego) umożliwiające pozyskanie wiedzy z zakresu nowych technologii mających zastosowanie w pojazdach.</p> <p>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.</p>	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MI / DTD / Transportowy Dozór Techniczny
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

W dniu 10 stycznia 2022 r. projekt <i>ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> został przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów. Obecnie znajduje się na etapie rozpatrywania przez komisję prawniczą.		
---	--	--

P.3 Akcja poświęcona oświetleniu pojazdów oraz bezpłatnego ustawiania świateł samochodowych.

<p>Zakres działania: Po raz kolejny Polski Związek Motorowy włączył się w ogólnopolską kampanię poświęconą oświetleniu pojazdów.</p> <p>Kampania „Twoje światła – Nasze bezpieczeństwo”, która odbyła się w dniach 21 października - 15 grudnia 2021 r. ma na celu zwrócenie uwagi kierujących 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 ustawieniem ich wysokości, prawidłowym rozkładem granicy światła i cienia oraz natężeniem emitowanego światła. Wymienione elementy często wymagają profesjonalnej oceny i dlatego, w ramach prowadzonej kampanii, odbyły się ogólnopolskie „dni otwarte” na wybranych stacjach kontroli pojazdów, na których można było bezpłatnie sprawdzić światła w swoim pojeździe. Bezpłatne sprawdzanie świateł odbyło się: 23 października, 6 listopada, 20 listopada i 4 grudnia 2021 r. Polski Związek Motorowy był jednym z partnerów akcji.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wzrost świadomości kierowców na temat prawidłowego działania świateł pojazdów mającego wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	Własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
-	-	

Ratownictwo i Opieka Powypadkowa

R.1 Rozwój systemu ratownictwa medycznego		
Zakres działania: a) wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych; b) rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (LPR) (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR); c) koncentracja 39 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r.	Kierunek	RATOWNICTWO
	Lider	MZ
	Źródła finansowania	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, środki własne podmiotów leczniczych
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych b) liczba lądowisk przyszpitalnych c) zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
a) 239	a) 241	
b) 269	b) 271	
c) 37	c) 25	
Osiągnięte rezultaty: a) wzrost w 2021 r. o 2 szpitalne oddziały ratunkowe b) wzrost w 2021 r. o 2 lądowiska przyszpitalne c) zmniejszenie w 2021 r. liczby dyspozytorni o 12		
<p>W 2021 r. funkcjonowało w kraju łącznie 241 szpitalnych oddziałów ratunkowych posiadających umowy z Narodowym Funduszem Zdrowia. W Instrukcji Operacyjnej Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wpisanych było łącznie 271 lądowisk przyszpitalnych. Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na koniec 2021 r. działało 25 dyspozytorni medycznych z 230 stanowiskami dyspozytorów medycznych łącznie. Z danych przekazanych przez urzędy wojewódzkie wynika również, że na potrzeby zespołów ratownictwa medycznego w 2021 r. zakupiono 327 ambulansów medycznych (z różnych źródeł finansowania, w tym również z budżetu MZ).</p> <p>Ponadto na dzień 31 grudnia 2021 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 2021 r. funkcjonowało 10 centrów urazowych dla dzieci.</p> <p>Wśród działań podejmowanych przez Ministerstwo Zdrowia należy wskazać ogromne wsparcie finansowe infrastruktury ratownictwa medycznego ze środków krajowych i unijnych w wysokości powyżej 1 mld zł, w tym m.in. wsparcie istniejących i tworzenie nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych w zakresie robót budowlanych i doposażenia w sprzęt (783 722 tys. zł), budowa lub remont całodobowych lotnisk lub lądowisk dla śmigłowców przy jednostkach organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego (5 029 tys. zł), wyposażenie śmigłowców ratowniczych w sprzęt umożliwiający loty w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy (27 626 tys. zł), wsparcie baz Lotniczego Pogotowia Ratunkowego w zakresie robót budowlanych i doposażenia (87 899 tys. zł), system TOPSOR -</p>		

Tryby Obsługi Pacjenta w Szpitalnym Oddziale Ratunkowym (33 771 tys. zł) oraz zakup ambulansów i środków ochrony indywidualnej dla zespołów ratownictwa medycznego oraz środków do dezynfekcji (120 548 tys. zł).

R.2.1 Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego

Zakres działania: wymiana ambulansów PRM Osiągnięte rezultaty: Wzrost o 327 ambulansów. Cel na lata 2021-2030 – 1000 nowych ambulansów.	Kierunek	RATOWNICTWO
	Lider	MZ
	Źródła finansowania	Budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, środki własne podmiotów leczniczych
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba nowych ambulansów PRM	
	Stan na 31.12.2020*	Stan na 31.12.2021*
	nd	327
Osiągnięte rezultaty: Wzrost o 327 ambulansów. Cel na lata 2021-2030 – 1000 nowych ambulansów.		
<p>Wśród działań podejmowanych przez Ministerstwo Zdrowia w 2021 r. należy wskazać wsparcie finansowe infrastruktury ratownictwa medycznego ze środków krajowych i unijnych - w tym zakup ambulansów i środków ochrony indywidualnej dla zespołów ratownictwa medycznego oraz środków do dezynfekcji w kwocie 120 548 tys. zł.</p>		

*Jeśli został wyznaczony lub jest możliwość określenia wskaźnika dla zadania.

R.2.2: Modernizacja i doposażenie służb ratownictwa drogowego

Zakres działania: W roku 2021 jednostki PSP kontynuowały realizację projektu finansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 pn.: „Usprawnienie	Kierunek:	RATOWNICTWO
	Lider:	MSWiA

<p>systemu ratownictwa na drogach – etap IV”, oraz opracowywano dokumentację aplikacyjną projektu pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap V”.</p> <p>Przedmiotem projektów są: zakupy sprzętu drogowego ratownictwa technicznego dla jednostek ratowniczo-gaśniczych Państwowej Straży Pożarnej, w tym pojazdów z niezbędnym specjalistycznym wyposażeniem np. samochody ratowniczo-gaśnicze ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, samochody specjalne i specjalistyczny sprzęt do ratownictwa drogowego, samochody i sprzęt do organizacji i wsparcia działań na drogach dla jednostek ochrony przeciwpożarowej na terenie całego kraju, stanowiących zabezpieczenie drogowych szlaków komunikacyjnych.</p> <p>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 naturalnego na terenie Polski. Przewiduje się, że nastąpi znaczny wzrost efektywności systemu ratownictwa na drogach realizowany przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej.</p> <p>Modernizacja sprzętu odbywa się na bieżąco w ramach przyznanych dotacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji dla jednostek ochotniczych straży pożarnych.</p> <p>W 2021 roku jednostki organizacyjne PSP zakupiły łącznie 499 samochodów pożarniczych, w tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 114 szt. średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych, – 65 szt. ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych, – 7 szt. ciężkich samochodów ratownictwa drogowego z rotatorem, – 2 szt. średnich samochodów ratownictwa technicznego, – 1 szt. lekkiego samochodu ratownictwa technicznego, – 67 szt. lekkich samochodów rozpoznawczo-ratowniczych, – 27 szt. samochodów z drabiną mechaniczną lub podnośnikiem hydraulicznym. <p>Wzrost potencjału następuje poprzez rozbudowę sieci krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego realizowaną zgodnie ze Zbiorczym Planem sieci jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych przewidzianych do włączenia do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego w latach 2021-2024, zatwierdzonym przez Komendanta Głównego PSP.</p> <p>Skuteczność prowadzonych działań uzyskuje się również poprzez szkolenia i kursy prowadzone dla funkcjonariuszy PSP jak również dla członków OSP.</p> <p>Do najczęściej poruszanych zagadnień w ramach doskonalenia zawodowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego można zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ratownictwo techniczne w transporcie drogowym, – ratownictwo w transporcie szynowym, – transport towarów niebezpiecznych, – techniki i taktyka prowadzenia działań ratowniczych na drogach, – kierowanie ruchem drogowym, – doskonalenie techniki jazdy dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych, – kwalifikowana pierwsza pomoc. 	Źródło finansowania:	budżet państwa /MSWiA							
	WSKAŹNIK PRODUKTU								
	<ul style="list-style-type: none"> – liczba samochodów ratownictwa technicznego – liczba sprzętu ratownictwa technicznego (sprzęt hydrauliczny) – stan zestawów ratownictwa medycznego R1 								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Stan na 31.12.2020</th> <th style="text-align: center;">*) Stan na 31.12.2021</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">– 1 302</td> <td style="text-align: center;">– 1 400</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">– 51 452</td> <td style="text-align: center;">– 49 653</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">– 15 536</td> <td style="text-align: center;">– 10 434</td> </tr> </tbody> </table>	Stan na 31.12.2020	*) Stan na 31.12.2021	– 1 302	– 1 400	– 51 452	– 49 653	– 15 536	– 10 434
Stan na 31.12.2020	*) Stan na 31.12.2021								
– 1 302	– 1 400								
– 51 452	– 49 653								
– 15 536	– 10 434								

<p>Osiągnięte rezultaty: Jednostki ochrony przeciwpożarowej są systematycznie doposażane w sprzęt ratowniczy, wykorzystywany podczas działań na drogach.</p> <p>W roku 2021 jednostki PSP kontynuowały realizację trzech projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) projekt „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach - etap IV”, 2) projekt „Usprawnienie ratownictwa w transporcie kolejowym - etap I”, 3) projekt „Zwiększenie skuteczności prowadzenia długotrwałych akcji ratowniczych”. <p>W ramach w/w projektów zakupiono i wprowadzono do użytkowania w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP m.in. następujące pojazdy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 8 szt. średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, - 6 szt. ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, - 2 szt. ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zbiornikiem wody o pojemności min. 7000 dm³, - 7 szt. ciężkich samochodów ratownictwa technicznego do usuwania skutków kolizji drogowych (z rotatorem). <p>W roku 2021 do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego włączono 128 nowych jednostek ochotniczych straży pożarnych oraz 2 jednostki wojskowej straży pożarnej. Stan jednostek OSP włączonych do ksrq na dzień 31.12.2021 r. wynosi 4.736.</p> <p>Rozbudowa sieci jednostek krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego przyczynia się do skrócenia czasu dojazdu do zdarzenia, a co za tym idzie ma wpływ na szybsze udzielanie pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych.</p>		
---	--	--

R.3 Działania edukacyjno – informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych		
<p>Zakres działania: Co roku, w trzecią niedzielę miesiąca obchodzony jest Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. Minister Andrzej Adamczyk jako przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w 2016 roku wziął udział w obchodach tego święta w miejscowości Zabawa pod Tarnowem, pod Pomnikiem Ofiar Wypadków Drogowych „Przejście”. Wówczas też podpisał (20.11.2016r.) deklarację dotyczącą współpracy w zakresie pomocy ofiarom wypadków drogowych oraz wspierania działań edukacji społecznej w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Jednym z punktów dokumentów była deklaracja sygnatariuszy dotycząca zaangażowania w organizację ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych.</p>	Kierunek	OPIEKA POWYPADKOWA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

<p>W trzeci weekend listopada 2021 r., jak co roku, odbyły się obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych, natomiast ze względu na wprowadzony i trwający nadal na terenie Polski stan epidemii większość zaplanowanych działań była prowadzona przy zachowaniu wytycznych sanitarnych i była dostępna również w Internecie.</p> <p>W organizowanych z tej okazji uroczystościach 21 listopada 2021 r. w Zabawie k. Tarnowa w Sanktuarium Błogosławionej Karoliny Kózkówny wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz zaproszeni goście. W sanktuarium odbyła się Msza Święta, z zachowaniem wytycznych sanitarnych, 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.</p> <p>W tym samym dniu na terenie całego kraju, z uwzględnieniem obostrzeń sanitarnych odbyły się akcje i wydarzenia poświęcone upamiętnieniu ofiar wypadków drogowych oraz działań profilaktycznych z apelem o bezpieczną jazdę na polskich drogach.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Co roku na Polskich drogach ginie ok. 3 tys. osób (w roku 2020 śmierć w wyniku wypadków drogowych poniosło 2 491 osób). Obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych spełniają rolę zarówno terapeutyczną dla osób, które straciły bliskich na drodze jak i prewencyjną. W obu przypadkach konieczna jest odpowiednia oprawa tego wydarzenia. Z jednej strony zapewniająca podniosły charakter wydarzenia, z drugiej zapewniająca dotarcie z informacją o obchodach do szerokiej publiczności.</p>	<p>Działanie edukacyjno - informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych.</p>	
	<p>Stan na 31.12.2020</p> <p>1</p>	<p>Stan na 31.12.2021</p> <p>1</p>

R.4 Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych

<p>Zakres działania: Na koniec 2020 roku działa blisko 2000 wolontariuszy (Ratowników Drogowych PZM i Instruktorów Ratownictwa Drogowego PZM) - część z nich odbyła przeszkolenie w zakresie Kwalifikowanej Pierwszej Pomocy zdobywając tytuł Ratownika.</p> <p>Zakres działań to szkolenie nowych kadr. Ratownicy Drogowi uświadamiają potrzebę znajomości zasad udzielania pierwszej pomocy. Uczestniczenie Ratowników Drogowych PZM w różnego rodzaju imprezach masowych, jak np.: Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy, spotkania młodych, obchody Światowego Dnia Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych. W ramach tego typu imprezach organizowanie atrakcyjnych pokazów ratowniczych lub stoisk, które stanowią punkty informacji i instruktażu.</p> <p>Podczas Światowego Dnia Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych w dniu 21 listopada 2021 r. przeprowadziliśmy pokazy, prelekcje, spotkania poświęcone bezpieczeństwu na drogach.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Kontynuacja rozwoju Ratownictwa Drogowego. Niesienie pomocy przedmedycznej poszkodowanym w wypadkach drogowych i nie tylko im, zmniejszenie ciężkości wypadków. Promowanie działań oraz podniesienie świadomości w zakresie obowiązku udzielania pierwszej pomocy osobom poszkodowanym. Rozwój Ratownictwa Drogowego. Utrzymanie ilości wolontariuszy (Ratowników Drogowych i Instruktorów Ratownictwa Drogowego).</p>	<p>Kierunek</p> <p>RATOWNICTWO</p>	
	<p>Lider</p> <p>PZM</p>	
	<p>Źródła finansowania</p> <p>Środki własne</p>	
	<p>WSKAŹNIK PRODUKTU</p> <p>Ilość Ratowników Drogowych PZM</p>	
	<p>Stan na 31.12.2020</p> <p>1.900 osób</p>	<p>Stan na 31.12.2021</p> <p>1.900 osób</p>

R.5: Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych

<p>Opis planowanych działań :</p> <p>Koordinacja szkoleń i warsztatów w zakresie pierwszej pomocy. Podniesienie świadomości, pogłębienie wiedzy oraz nabycie, utrwalenie umiejętności w zakresie udzielania pierwszej pomocy.</p> <p>Harmonogram czasowy: 2021 – 2030.</p>	Kierunek	RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	- ilość przeprowadzonych zajęć: 24;	
	- ilość uczestników zajęć: 74;	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

System Zarządzania BRD

S.1. Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD w wybranych obszarach.		
<p>Zakres działań: EU Road Safety Exchange” to trzyletni projekt twinningowy (2019–2021, z powodu pandemii przedłużony do 2022 r.), który wspiera poprawę zdolności instytucjonalnych oraz wymianę wiedzy i najlepszych praktyk w kwestiach bezpieczeństwa drogowego między państwami członkowskimi UE. Projekt koncentruje się na sześciu państwach członkowskich (w tym Polsce) zidentyfikowanych jako mających największy potencjał w zakresie osiągnięcia znaczącej poprawy bezpieczeństwa drogowego.</p> <p>Istotą projektu jest seria działań twinningowych, w ramach których wiodący unijni specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego wymieniają ze swoimi odpowiednikami z wybranych państw członkowskich doświadczenia w zakresie skutecznych strategii i polityk bezpieczeństwa drogowego. Działania obejmują warsztaty tematyczne, seminaria internetowe, wizyty studyjne, a także seminarium podsumowujące na temat najlepszych praktyk.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Celem projektu jest zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar i liczby ciężko rannych w wypadkach drogowych na drogach UE oraz pomoc w zlikwidowaniu różnic / dysproporcji w zakresie bezpieczeństwa drogowego pomiędzy państwami członkowskimi UE poprzez zapewnienie wsparcia tym, którzy mają największy potencjał, aby dokonać znaczących ulepszeń.</p> <p>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.</p> <p>W ramach projektu odbyły się dwie wizyty studyjne przedstawicieli polskiej administracji publicznej we Francji w styczniu 2021 roku i Austrii w kwietniu 2022 roku.</p> <p>Ponadto w dniu 29 października 2020 roku miały miejsce pierwsze internetowe warsztaty UE nt. bezpieczeństwa ruchu drogowego z udziałem przedstawicieli z Polski (w tym MI), Austrii i Francji. Spotkanie, współorganizowane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, obecności on-line przedstawicieli wszystkich właściwych organów, w tym Policji Państwowej, GITD CANARD i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych, jak również ekspertów z austriackiego Federalnego Ministerstwa Mobilności, austriackiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego KfV i francuskiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych było okazją do wymiany doświadczeń i najlepszych praktyk.</p>	Kierunek	SYSTEM
	LIDER	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
Realizacja współpracy eksperckiej - wymiana wiedzy		
Link do strony projektu: https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/		
Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021	
1	1	

S.2: Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego

<p>Zakres działania: Celem prac Forum jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> • szeroki dialog między zarządcami dróg, organami zarządzającymi ruchem, służbami oraz jednostkami naukowymi, • zidentyfikowanie wspólnych problemów z zakresu organizacji ruchu i brd, • przekucie doświadczeń i wiedzy uczestników Forum na propozycje dobrych zmian i rozwiązań w zakresie organizacji ruchu i brd. <p>Zakładanym efektem prac jest wypracowanie propozycji zmian w zakresie uregulowań dotyczących organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego, których wdrożenie skutkowałoby poprawą brd, wzrostem efektywności funkcjonowania systemu transportowego oraz ułatwiłoby wdrażanie rozwiązań z powodzeniem stosowanych w innych krajach.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Dnia 21 października 2021 r. odbyło się pierwsze spotkanie inaugurujące prace Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do udziału w tym przedsięwzięciu zgłosiło się ponad 100 osób - przedstawiciele zarządców dróg, Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Polskiej Organizacji Turystycznej, świata nauki, organizacji branżowych oraz pracownicy GDDKiA.</p> <p>Zgodnie z przyjętymi założeniami członkowie Forum uczestniczą w pracach sześciu grup tematycznych:</p> <ol style="list-style-type: none"> oznakowanie pionowe, oznakowanie poziome, sygnały drogowe, urządzenia BRD, systemy zarządzania ruchem, oznakowanie czasowe. <p>Zakończenie prac Forum przewidziane jest na koniec sierpnia 2022 r. Zgodnie z założeniami planowane jest wówczas przekazanie do Ministerstwa Infrastruktury wypracowanych w ramach Forum propozycji zmian do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.</p>	Kierunek	SYSTEM
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	-
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Powołanie Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego.	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
0	1	

S.3 : Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach w latach 2021 – 2022.

<p>Zakres działania: Realizacja monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego obejmuje dwa etapy:</p> <p>etap I - przeprowadzenie w 2021 r. monitoringu zachowań użytkowników pojazdów w zakresie nieustępowania pierwszeństwa przejazdu w wybranych lokalizacjach w 3 województwach wg. geometrii i wyposażenia drogi, wraz z opracowaniem wyników oraz wniosków z realizacji monitoringu.</p> <p>etap II - przeprowadzenie w 2022 r. monitoringu zachowań użytkowników pojazdów jednośladowych w tym pomiarów prędkości pojazdów</p>	Kierunek	BADANIA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	




<p>jednośladowych (motocyklistów, motorowerzystów, rowerzystów, użytkowników urządzeń transportu osobistego w tym hulajnóg elektrycznych) oraz monitoringu stosowania przez kierujących pojazdami biernych urządzeń zabezpieczających i elementów odblaskowych w wybranych lokalizacjach na obszarze 3 województw, wraz z opracowaniem wyników oraz wniosków z realizacji monitoringu.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: 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. Zgodnie z przyjętą metodyką badania terenowe zostały przeprowadzone:</p> <ul style="list-style-type: none"> // na skrzyżowaniach dróg z pierwszeństwem przejazdu w obszarach zabudowanych i poza obszarami zabudowanymi: <ul style="list-style-type: none"> • bez sygnalizacji świetlnej, • wyposażonych w sygnalizację świetlną, • wyposażonych w sygnalizację świetlną oraz sygnalizację świetlną z sekundnikami, // na skrzyżowaniach równorzędnych bez sygnalizacji świetlnej tylko w obszarach zabudowanych. <p>Badania terenowe były prowadzone metodą obserwacji z zewnątrz przy wykorzystaniu rejestracji obrazu, a następnie kodowania i przetwarzania nagrań wideo w celu analizy relacji kierowców pojazdów wjeżdżających na skrzyżowanie z wlotu podporządkowanego z kierowcami poruszającymi się drogą z pierwszeństwem przejazdu. Analizie poddano 1 587 738 relacji między pojazdami.</p>	Zakończone ETAPY monitoringu zachowań	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	-	1

S.4 Podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez zmianę wymagań technicznych w zakresie oznakowania pojazdów Policji		
<p>Zakres działania: W 2021 r. w Ministerstwie Infrastruktury prowadzone były prace nad projektem <i>rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</i>, w celu wprowadzenia zmian do warunków dodatkowych dla pojazdów uprzywilejowanych.</p> <p>Zmiany w zakresie uprzywilejowania oraz oznakowania pojazdów Policji mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonariuszy Policji pełniących służbę bezpośrednio na drodze oraz innych uczestników ruchu drogowego poprzez poprawę widoczności i rozpoznawalności pojazdów policyjnych.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: W dniu 2 lutego 2022 r. weszło w życie <i>rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 stycznia 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</i> (Dz. U. poz. 122). Rozporządzenie wprowadza zmiany w zakresie oznakowania pojazdów Policji, które mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonariuszy Policji pełniących służbę bezpośrednio na drodze oraz innych uczestników ruchu drogowego poprzez poprawę widoczności i rozpoznawalności pojazdów policyjnych.</p>	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MI/DTD
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
-	Przed ogłoszeniem rozporządzenia	

<p>Zmiany odnoszą się do trzech zasadniczych elementów oznakowania pojazdów policyjnych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zwiększenia liczby ostrzegawczych sygnałów błyskowych z dziesięciu na trzydzieści. Zmiana poprawi widoczność pojazdów uprzywilejowanych. Wprowadzenie zmiany w tym zakresie jest uwarunkowane obecnie szeroką dostępnością zminiaturyzowanych, wysokowydajnych i jednocześnie homologowanych źródeł oświetlenia ostrzegawczego wytwarzanego w technologii LED; 2. wprowadzenia dodatkowych elementów odblaskowych w postaci pasów barwy żółto-zielonej fluorescencyjnej. Wpłynie to pozytywnie na poprawę widoczności pojazdu niezależnie od rodzaju oświetlenia i warunków atmosferycznych, a także znacząco poprawi rozpoznawalność pojazdów policyjnych w dzień, z uwagi na wykorzystanie materiałów fluorescencyjnych. Ponadto dzięki stosowaniu dodatkowych elementów odblaskowych nastąpi zwiększenie kontrastu pomiędzy otoczeniem a pojazdem, co spowoduje, że pojazd będzie lepiej dostrzegalny i rozpoznawalny w warunkach ruchu drogowego; 3. odstąpienia od określenia barwy i tła dla napisu świetlnego „POLICJA” umieszczanego na dachu pojazdu, umożliwi to stosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w tym zakresie. Zmiana zapewni lepszą widoczność i rozpoznawalność pojazdu policyjnego. <p>Widoczność i rozpoznawalność patroli policyjnych są nie tylko jednymi z istotnych elementów oddziaływania prewencyjnego, skłaniającymi użytkowników dróg do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, ale przede wszystkim poprawiają bezpieczeństwo w miejscach prowadzonych kontroli ruchu drogowego bądź innych interwencji albo przy zabezpieczaniu wypadków drogowych.</p>		
--	--	--

S.5. Czas pracy kierowców – zmiany porządkujące przepisy.		
<p>Zakres działania: W latach 2020 - 2021 r. w Ministerstwie Infrastruktury prowadzone były prace nad projektem <i>ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw</i> m.in. w celu dostosowania polskiego porządku prawnego do przepisów Unii Europejskiej tworzących tzw. Pakiet Mobilności I, a także w celu nowelizacji ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców o charakterze porządkującym, polegającą na doprecyzowaniu przepisów, które w obecnym brzmieniu budziły wątpliwości interpretacyjne i często stwarzały możliwość nadużyć, które pośrednio przyczyniały się obniżenia stanu bezpieczeństwa na drogach.</p>	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MI/DTD
	Źródła finansowania	
<p>Osiągnięte rezultaty: <i>Ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym, czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw</i> została przyjęta przez Sejm i podpisana przez Prezydenta RP w dniu 27 stycznia 2022 r. i opublikowana w Dzienniku Ustaw pod pozycją nr 209. Ustawa wprowadza w zakresie ustawy o czasie pracy kierowców (t.j. Dz. U. 2019 r. poz. 1412, z późn. zm.) kilka zmian wpływających pośrednio na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Przedmiotowe zmiany odnoszą się do:</p> <ul style="list-style-type: none"> – rozbudowania brzmienia art. 26 ustawy, który zakazuje uzależniania warunków i wysokości wynagrodzenia kierowców od liczby przejechanych kilometrów, szybkości dostawy lub ilości przewiezionego ładunku, jeżeli ich 	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	-	Przed ogłoszeniem ustawy

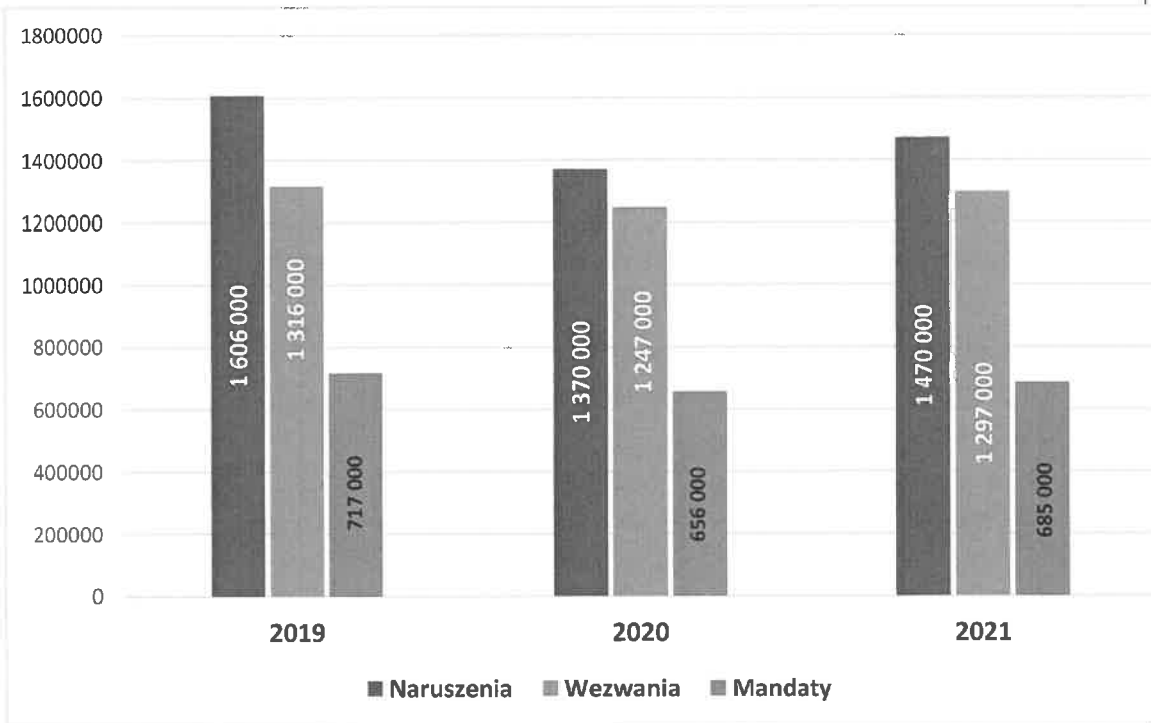
<p>stosowanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszania przepisów, co ma na celu m.in. poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego;</p> <p>– zmiany art. 31b ustawy, w myśl którego kierowcy wykonującym przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, mają obowiązek wykorzystać przerwę przeznaczoną na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Ponadto przerwy te mogą być dzielone na okresy krótsze trwające co najmniej 15 minut każdy, które są wykorzystywane zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy. W związku z powyższym, przerwy między kursami autobusu trwające poniżej 15 min nie mogą być traktowane jako przerwa przeznaczona na odpoczynek w rozumieniu art. 31 b przedmiotowej ustawy, gdyż kilkuminutowe przerwy w pracy nie gwarantują odpoczynku; są również zbyt krótkie by spożyć posiłek, a więc nie spełniają roli, dla której są udzielane.</p> <p>Celem projektowanej zmiany jest również wyeliminowanie przypadków, gdy kierowca przychodzi rano do pracy, a pracodawca proponuje mu żeby sobie odebrał teraz przerwę albo wcześniej zakończył pracę, co w efekcie skutkuje tym, że kierowca jeździ przez cały dzień bez żadnej przerwy. Powyższe wpływa na przemęczenie kierowcy podczas jazdy, co zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego. Wprowadzona zmiana na celu zapobieżeniu takim sytuacjom.</p>		
--	--	--

S.6 Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego			
<p>Zakres działania: realizacja zadań w zakresie wyposażenia policjantów ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt specjalistyczny.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: W 2021 r. w ramach projektu „Bezpieczniej na drogach – Ambulans Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 dla pionu ruchu drogowego zakupiono 77 pojazdów VW Crafter w policyjnej wersji Ambulans Pogotowia Ruchu Drogowego wraz z 77 tachimetrami z oprogramowaniem.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <p>W ramach „Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej” zakupiono 7 pojazdów VW Crafter dla Ekip Techniki Drogowej i Ekologii.</p> <p>Ponadto w 2021 r. zakupiono dla jednostek całego kraju:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 343 elektroniczne urządzenia do badania zawartości narkotyków w ślinie AQUILASCAN WDTP-10 oraz 150 dedykowanych kaset do każdego urządzenia; – 320 laserowych mierników prędkości LTI 20/20 TruCAM II; – 200 przyrządów do pomiaru przepuszczalności światła w szybach pojazdów EGN-1 Elhos Glass Meter; 	Kierunek	NADZÓR	
	Lider	KGP	
	Źródła finansowania	<p>Środki krajowe (współfinansowanie),</p> <p>Budżet środków europejskich,</p> <p>Środki budżetowe Policji i rezerwy celowej budżetu państwa.</p>	
	WSKAŹNIK PRODUKTU		
Liczba zakupionego sprzętu służącego poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego			
Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021		
292 szt.	1 178 szt.		

- 4 laserowe mierniki prędkości z rejestracją obrazu LTI 20/20 Tru-CAM II.		
--	--	--

S.7 Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym (na wszystkich kategoriach dróg).		
<p>Opis planowanych działań: Działania CANARD związane z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego są realizowane w szczególności w ramach realizowanego obecnie projektu pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie 2014-2020.</p> <p>Realizacja projektu rozpoczęła się w 2017 r., natomiast zakończenie planowane jest na rok 2023. Najważniejsze cele projektu dotyczą:</p> <p>1) rozbudowy infrastruktury kontrolno-pomiarowej poprzez zakup nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg,</p> <p>2) zapewnienia zaplecza funkcjonalnego projektu, tj. zakup pojazdów, oprogramowania, wyposażenie stanowisk pracy, sprzętu typu hardware oraz utworzenie mapy interaktywnej.</p> <p>W ramach rozbudowy infrastruktury kontrolno-pomiarowej zaplanowano zakup 358 nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg. W ramach powyższej liczby zakłada się zakup 11 nowych przenośnych urządzeń rejestrujących wraz z pojazdami do ich zastosowania, a także instalację 247 stacjonarnych urządzeń rejestrujących w dotychczas wykorzystywanych lokalizacjach oraz 100 urządzeń stacjonarnych w nowych lokalizacjach, z tego:</p> <p>1) 273 urządzenia rejestrujące do punktowego pomiaru prędkości (w trakcie realizacji jest umowa na zakup i instalację 26 stacjonarnych urządzeń rejestrujących),</p> <p>2) 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru prędkości,</p> <p>3) 30 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle,</p> <p>4) 5 urządzeń rejestrujących monitorujących niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych.</p> <p>Instalacja urządzeń rejestrujących jest przeprowadzana w oparciu o wytworzoną przez Instytut Transportu Samochodowego „Analizę stanu bezpieczeństwa na potrzeby instalacji nowych urządzeń rejestrujących”.</p>	Kierunek	NADZÓR
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet państwa, Budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	<p>1) Stosunek liczby spraw zakończonych ukaraniem sprawcy wykroczenia do ogólnej liczby zweryfikowanych w danym roku naruszeń polegających na przekroczeniu dozwolonej prędkości bądź przejeździe na czerwonym świetle.</p> <p>2) Liczba zakupionych urządzeń rejestrujących służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.). Osiągnięcie wartości docelowej wskaźnika (tj. 358 sztuk urządzeń) planowane jest na 2023 rok:</p>	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	52,6%	53%
	0/358	25/358
<p>Osiągnięte rezultaty: W 2021 r. wskutek prowadzenia kontroli z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących należących do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zarejestrowano łącznie 1 470 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 1 297 tys. wezwań do</p>		

właścicieli pojazdów w trybie art. 78 ust. 4 i 5 Prawa o ruchu drogowym. Jednocześnie, wskutek działań prowadzonych przez Inspekcję, w 2021 r. nałożono łącznie 685 tys. grzywien w drodze mandatu karnego (mandaty wystawione w systemie teleinformatycznym CPD CANARD oraz „z bloczka”, przy czym dane dotyczą także naruszeń zarejestrowanych przed 2020 r.).



W ramach prowadzonej działalności kontrolnej, przy użyciu mobilnych urządzeń rejestrujących w ramach automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, inspektorzy (CANARD oraz Delegatur Terenowych) przeprowadzili w 2021 r. łącznie 6 536 kontroli w wyniku których wystawiono 7 407 mandatów, zatrzymali 339 dowodów rejestracyjnych oraz 31 praw jazdy. 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 do ich lokalizacji. Inspektorzy GITD wykonujący zadania z zakresu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, w wyniku działań kontrolnych, zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2021 r., nałożyli na kierowców spoza UE 1 976 grzywien w drodze mandatu karnego na łączną kwotę 193 020 zł za naruszenia ujawnione przez urządzenia rejestrujące w ramach ww. systemu.

Według stanu na 31 grudnia 2021 r. do GITD wpłynęły 573 wnioski 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 2021 r. zainstalowano 25 spośród zaplanowanych 26 stacjonarnych urządzeń rejestrujących. Zakup pozostałych urządzeń do punktowego pomiaru

prędkości jest planowany w ramach umowy ramowej zawartej dla części I postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego pn. „Dostawa stacjonarnych urządzeń rejestrujących”. Zgodnie z harmonogramem realizacji projektu zadanie polegające na zakupie i instalacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących będzie kontynuowane w roku 2022, a zakończenie jego realizacji nastąpi do 30 września 2023 r.. W ramach kolejnych działań zmierzających do rozbudowy CANARD w 2021 r. przeprowadzono następujące działania:

- Przeprowadzono postępowanie na dostawę i instalację 30 urządzeń rejestrujących wykroczenia niestosowania się do sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu - umowa z Wykonawcą została podpisana w dniu 29 grudnia 2021 r. natomiast zakup i instalacja urządzeń rejestrujących jest planowana w latach 2022-2023.
- Przeprowadzono postępowanie, którego przedmiotem jest: „Dostawa 11 pojazdów z urządzeniami do rejestracji wykroczeń w ruchu drogowym dla GITD” - umowa z Wykonawcą została podpisana w dniu 29 grudnia 2021 r. Zakończenie realizacji umowy jest przewidziane w III kwartale 2022 r.
- Zawarcie umowy ramowej na podstawie której przewiduje się udzielenie zamówienia wykonawczego na zakup 5 zestawów urządzeń rejestrujących służących do monitorowania niestosowania się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowo-drogowych. Podpisanie umowy z Wykonawcą oraz zakup i instalację urządzeń rejestrujących planuje się na rok 2022.
- Przeprowadzono postępowanie o zamówienie publiczne w trybie konkurencyjnym na zakup 39 urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości. W związku z otrzymaniem oferty przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający zamierzał przeznaczyć na realizację zamówienia na zakup urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego, wystąpiono do Centrum Unijnych Projektów Transportowych o zwiększenie wartości zadania pn. „Zakup urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości”. GITD planuje kontynuację realizacji zadania w roku 2022 oraz zakończenie jego rzeczowej realizacji w roku 2023.

W 2021 r. podjęto również czynności związane zakupem sprzętu typu hardware wraz z oprogramowaniem (zakup i wyposażenie serwerowni, urządzeń sieciowych) oraz utworzeniem mapy interaktywnej. Publikacja postępowań o zamówienie publiczne w tym zakresie jest planowana na I kwartał 2022 r.

S.8: Ocena wpływu informacji wyświetlanych na tablicach o zmiennej treści, zlokalizowanych na drogach sieci TEN-T, na prędkość pojazdów w ramach projektu pt. *Ocena wpływu informacji wyświetlanych na tablicach o zmiennej treści na zachowania kierujących pojazdami na drogach sieci TEN-T,*

Zakres działania: Opis działania: Prowadzenie badań na sieci TEN-T wynika z faktu, że przedmiotowa praca badawcza wykonywana jest w ramach działania A5 „Ewaluacja” projektu European ITS Platform, nr. 2014-EU-TM-0317-S, dofinansowanego z środków Unii Europejskiej, z instrumentu CEF – Connecting Europe Facility (Łącząc Europę). Ogólnym celem działania A5 jest	Kierunek	BADANIA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Środki UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

przedstawienie globalnego wpływu wdrożenia ITS na europejską sieć drogową oraz zademonstrowanie obywatelom Europy korzyści z inwestycji w ITS, zrealizowanych dzięki dofinansowaniu z funduszu CEF.		
<p>Osiągnięte rezultaty: W ramach projektu opracowano metodykę badań obejmującą badania ankietowe, terenowe i badania z wykorzystaniem danych pomiarowych dostarczonych przez GDDKiA. W projekcie wykazano pozytywny wpływ oddziaływania komunikatów na prędkość pojazdów, w szczególności w przypadku komunikatów o lokalnych zagrożeniach połączonych ze znakiem o ograniczeniu prędkości jazdy. Z analiz danych ankietowych wynikało, że w opinii kierujących pojazdami znaki powinny być powszechniej stosowane na polskich drogach oraz, że są one skuteczniejsze niż tradycyjne (statyczne) oznakowanie pionowe dróg.</p>		

S.9 Realizacja badań symulatorowych mających na celu weryfikację modelu szkolenia kierowców z zakresu systemów automatyzujących jazdę, w ramach projektu: Trustonomy: "Building Acceptance and Trust in Autonomous Mobility", H2020 MG 3.3 Grant no. 815003

<p>Zakres działania: Opis działania: Badania weryfikujące model szkolenia kierowców z zakresu systemów automatyzujących jazdę przeprowadzone były na symulatorze samochodu osobowego o poziome automatyzacji L4. Badania przeprowadzono w 2021 roku, ich wykorzystanie zaplanowano w dalszej części projektu trwającego do II kwartału 2022 roku.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Badania pokazały różnice w przyswajaniu wiedzy przy zastosowaniu 3 różnych wariantów szkolenia, w tym także nowatorskiej aplikacji do szkolenia kierowców opracowanej w ramach projektu Trustonomy.</p>	Kierunek	BADANIA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Środki europejskie, dotacja celowa wkład własny grant.
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

S.10 Centrum wiedzy o dostępności do transportu i mobilności osób o szczególnych potrzebach

<p>Zakres działania: Projekt realizowany jest w ramach Osi priorytetowej III Szkolnictwo wyższe dla gospodarki i rozwoju Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020. Liderem projektu jest Wojskowa Akademia Techniczna (WAT), partnerami zaś Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego (UKSW) i Instytut Transportu Samochodowego (ITS). W ramach projektu powstaje Centrum Wiedzy o Dostępności (CWD) w ramach obszaru „Transport i mobilność” oraz przewidziana jest realizacja następujących zadań: •wsparcie organizacyjne w powołaniu i prowadzeniu działalności centrum wiedzy o dostępności, •prowadzenie punktów informacyjno-konsultacyjnych dla podmiotów zewnętrznych w zakresie dostępności i projektowania uniwersalnego,</p>	Kierunek	SYSTEM
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Środki europejskie, dotacja celowa wkład własny
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

<ul style="list-style-type: none"> •wsparcie uczelni w przygotowaniu do prowadzenia 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. <p>Okres realizacji projektu: 01.10.2021 – 30.09.2023</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Projekt jest w fazie realizacji.</p>		
---	--	--

S.11 Projekt Baseline		
<p>Zakres działania: Europejskie badania w celu wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety)</p> <p>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. W projekcie BASELINE wskazano 8 podstawowych wskaźników brd, z czego Polska bada 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> - KPI 1: Prędkość - KPI 2: Pasy bezpieczeństwa i urządzenia do przewożenia dzieci - KPI 3: Kaski: % osób stosujących kaski - KPI 4: Alkohol - KPI5: Rozproszenie uwagi <p>Dane potrzebne do wyznaczenia KPIs są zbierane przez partnerów projektu w latach 2020-2022.</p> <p>CEL PROJEKTU: Celem projektu jest opracowanie metodologii badania w celu wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przeprowadzenie pomiarów w krajach partnerskich. Projekt ma za zadanie wspierać rządy krajów członkowskich UE w zbieraniu i raportowaniu tych wskaźników.</p> <p>OKRES REALIZACJI PROJEKTU: Lata 2020-2022</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Projekt jest w fazie realizacji.</p>	Kierunek	SYSTEM/BADANIA
	Lider	konsorcjum partnerów z 19 państw członkowskich Unii Europejskiej
	Źródła finansowania	Grant DG MOVE KE budżet państwa w ramach programu "Projekty Międzynarodowe Współfinansowane" wkład własny
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

S.12 Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego		
<p>Zakres działania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego. 	Kierunek	LEGISLACJA/SYSTEM Prace nad przepisami z

2. Dostosowanie przepisów do postępu technicznego oraz oczekiwań społecznych.		obszaru ruchu drogowego
3. Przygotowanie projektów aktów wykonawczych z obszaru przepisów o ruchu drogowym, pozostających we właściwości MSWiA.	Lider	KGP
Osiągnięte rezultaty:		
1. Udział w pracach nad projektem ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2328), którą m.in. wprowadzono pakiet zmian w przepisach karnych polegających na zdefiniowaniu nowych czynów w ustawie – Kodeks wykroczeń, zwiększeniu górnej granicy grzywny orzekanej przez sąd oraz górnej granicy grzywny nakładanej w drodze mandatu karnego za wybrane wykroczenia w ruchu drogowym, czy też na surowszym karaniu osób wielokrotnie dopuszczających się takich naruszeń. W ustawie zdefiniowano ponadto nowe zasady prowadzenia ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, które zaczną obowiązywać z dniem 17 września 2022 r.	Źródła finansowania	
2. Udział w pracach nad projektem ustawy z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. 463), której celem było zwiększenie bezpieczeństwa pieszych wchodzących i znajdujących się na przejściu dla pieszych, a także w której wprowadzono zakaz korzystania na przejściu dla pieszych z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego oraz minimalny odstęp między pojazdami na autostradzie i drodze ekspresowej.	WSKAŹNIK PRODUKTU	
3. Udział w pracach nad projektem ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 720), której celem było uporządkowanie ruchu hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz pieszych korzystających z urządzeń wspomagających ruch.		
4. Udział w pracach nad projektem ustawy z dnia 15 kwietnia 2021 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1005), w której zrezygnowano z punktów poboru opłat i wprowadzono nowe formy płatności, m.in. bilet autostradowy.	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
5. Przygotowanie i procedowanie projektu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 13 stycznia 2022 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. z 2021 r. poz. 163) w zakresie programu szkolenia strażników gminnych (miejskich) oraz zakresu upoważnienia do wykonywania przez nich kontroli ruchu drogowego, adekwatnie do zmian dotyczących hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobowego i osób poruszających się przy użyciu urządzeń wspomagających ruch oraz sprawdzania nacisków osi. Ponadto w rozporządzeniu zmodyfikowano treść pouczenia zawartego na odwrocie pokwitowania za zatrzymany dokument, aktualizując podstawy prawne zatrzymania prawa jazdy.		
6. Przygotowanie i procedowanie projektu rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2021 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. poz. 2484), celem dostosowania treści tabeli B załącznika do zmian wprowadzonych ustawą z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, o której mowa w poz. 1.		
7. Przygotowanie Zarządzenia nr 38 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 grudnia 2021r. zmieniającego zarządzenie w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP z 2021 r. poz. 181) w zakresie dostosowania karty zdarzenia drogowego oraz instrukcji jej wypełniania do przepisów, które wprowadziły nowe		

<p>kategorie pojazdów i uczestników ruchu: hulajnoga elektryczna, UTO, UWR oraz zasady korzystania z dróg przez tych użytkowników.</p> <p>8. Prace nad projektem rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie warunków i sposobu prowadzenia ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego, stanowiącego wykonanie upoważnienia zawartego w art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, o której mowa w poz. 1.</p>		
---	--	--

S.13 Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych		
<p>Zakres działania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 zmianą funkcjonalności w zakresie automatycznej rejestracji naruszeń. <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <ol style="list-style-type: none"> Przygotowano szereg opracowań dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in.: <ul style="list-style-type: none"> Analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ujęciu miesięcznym; „Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku”; Analizę czasów reakcji na autostradach i drogach ekspresowych; Sprawozdanie z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2021-2023”; Sprawozdanie z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów na lata 2021-2023”; Sprawozdanie z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa motocyklistów na lata 2021-2023”. Wdrożono aplikację do rejestracji danych dot. naruszeń przepisów w ruchu drogowym bezpośrednio podczas kontroli drogowej. 	Kierunek	BADANIA /Analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

S.14 Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego		
<p>Zakres działania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <ol style="list-style-type: none"> Udział w pracach Op Group ROADPOL <ul style="list-style-type: none"> 12-13 kwietnia 2021 r. (spotkania miały charakter wirtualny – z uwagi na stan epidemii SARS-CoV-2 spotkania odbywały się przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej); udział policjantów ruchu drogowego w działaniach pn. Roadpol Safety Days (16-22 września 2021 r.); 	Kierunek	SYSTEM
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji Budżet ROADPOL Budżet NMF i

<p>– udział policjantów ruchu drogowego w działaniach pn. „PRĘDKOŚĆ” prowadzonych pod patronatem ROADPOL.</p> <p>2. Projekt „POL-NOR II Współpraca w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego – wymiana doświadczeń i dobrych praktyk”, finansowany w ramach Funduszu Współpracy Dwustronnej Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego na lata 2014-2021 i Norweskiego Mechanizmu Finansowego na lata 2014-2021 – jego realizacja miała rozpocząć się w drugim kwartale 2020 r., jednakże w związku ze stanem epidemii SARS-CoV-2, rozpoczęcie zostało przesunięte (BRD KGP w porozumieniu z partnerem norweskim przesunęło termin realizacji wstępnie na rok 2023).</p>		FWD EOG
	WSKAŹNIK PRO-DUKTU	
	Stan na 31.12. 2020	Stan na 31.12.20 21

S.15 Zwiększenie efektywności działań kontrolnych ITD.

<p>Zakres działania:</p> <p>Głównym celem projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego, które będzie możliwe poprzez zakup nowoczesnego sprzętu i pojazdów wraz ze specjalistycznym wyposażeniem. Zakres rzeczowy projektu zakłada wyposażenie 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.</p>	Kierunek	NADZÓR
	Lider	GITD
<p>Osiągnięte rezultaty: W grudniu 2018 r. zostały zakupione 64 zestawy kontrolne do kontroli pojazdów i tachografów, które w I kwartale 2019 r. zostały przekazane wojewódzkim inspektorom transportu drogowego. Zakupione zestawy kontrolne są zaawansowanymi technologicznie urządzeniami, umożliwiającymi kontrolę tachografów oraz systemów i układów pojazdu, pozwalające m.in. na wykrywanie pojazdów poruszającym się z zamontowanymi emulatorami Adblue. W 2020 r. Inspekcja Transportu Drogowego została wyposażona w kolejne środki trwałe – 64 pojazdy specjalne (furgony) wraz ze specjalistycznym wyposażeniem, w skład których wchodzi między innymi: przedział biurowy (z zabudowanymi szafkami i sprzętem informatycznym: drukarka i komputerem przenośnym dla każdego członka załogi), agregat, dymomierz, komplet wag przenośnych, zestaw do kontroli paliwa, miernik poziomu dźwięku, termometr laserowy, przymiar wstępowy, aparat cyfrowy, alkomat, świetlny dysk sygnalizacyjny, tester diagnostyczny EOBD wraz z licencją.</p> <p>Ponadto w ramach projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” zaplanowano w IV kwartale 2021 r. odbiór 4 mobilnych jednostek diagnostycznych oraz kolejnych 12 jednostek w 2022 r., jednakże w związku z okolicznościami związanymi z wystąpieniem COVID-19 wpływającymi i mogącymi wpłynąć na należyte wykonanie Umowy, tj.: opóźnione dostawy komponentów wymaganych do budowy Mobilnych Jednostek Diagnostycznych oraz wystąpienie u podwykonawcy ogniska zachorowań na Covid-19, uniemożliwiające wykonanie kluczowych dla zamówienia zadań, niemożliwe było zrealizowanie w 2021 r. przez Wykonawcę dostawy pierwszej transzy zamówienia. W związku z powyższym, działając na podstawie art. 15r ust. 4 pkt 1 i ust. 4a ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych</p>	Źródła finansowania	Budżet państwa (15%) oraz budżet UE (85%)
	WSKAŹNIK PRO-DUKTU	
	a) zestawy kontrolne do kontroli tachografów;	
	b) samochody typu furgon ze specjalistycznym z wyposażeniem;	
	c) mobilne jednostki diagnostyczne	
	Stan na 31.12. 2020	Stan na 31.12.20 21
	a) 64	a) 64
	b) 64	b) 64
	c) 0	c) 0

<p>z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2021 r. poz. 2095, z późn. zm.), zostały podpisane aneksy do umowy z Wykonawcą zamówienia, zgodnie z którymi odbiór Mobilnych Jednostek Diagnostycznych będzie możliwy w 2022 r.</p> <p>Poza tym, w związku z oszczędnościami poprzetargowymi, powstałymi w ramach projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego”, za zgodą Instytucji Pośredniczącej oraz Instytucji Zarządzającej, planuje się zakup dodatkowych pojazdów specjalnych (furgonów) wraz ze specjalistycznym wyposażeniem, których odbiór będzie możliwy w 2023 r.</p>		
--	--	--

S.16 : Szkolenie połączone z XIII konferencją profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów wojskowych Sił Zbrojnych RP.		
<p>Zakres działania: ogólnopolski. W dniach 04-07.10.2021 r. w Krakowie zaplanowano i zorganizowano szkolenie połączone z XIII konferencją profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP. Celem konferencji było doskonalenie wiedzy i umiejętności osób odpowiedzialnych za kształtowanie systemu bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów wojskowych oraz wymiana doświadczeń w zakresie metodyki profilaktycznego oddziaływania na kierowców. Odczytany został także list skierowany do uczestników podpisany przez Ministra Infrastruktury Pana Andrzeja Adamczyka. W konferencji uczestniczyło 70 osób, które reprezentowały wszystkie szczeble organizacyjne Sił Zbrojnych oraz środowiska naukowe wojskowe i cywilne.</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. W opinii uczestników konferencji, zarówno referaty, jak i wnioski wygenerowane podczas dyskusji powinny być wykorzystane do dalszej działalności profilaktycznej na wszystkich szczeblach Sił Zbrojnych mającej na celu dążenie do zmniejszenia liczby i łagodzenia skutków powstawania wypadków i kolizji drogowych. 2. Prezentowane podczas zajęć systemy bezpieczeństwa pojazdów oraz wpajanie wiedzy wynikającej z referatów wygłoszonych podczas konferencji powinno prowadzić do profesjonalnego zachowania kierowców pojazdów mechanicznych w czasie poruszania się po drogach. 3. Trzeba mieć pełną świadomość, że działalność: profilaktyczna, prewencyjna, szkoleniowa, wychowawcza w szeroko pojętym zakresie bezpieczeństwa na drogach powinna być prowadzona w sposób ciągły, długofalowo i z wykorzystaniem różnorodnych metod dydaktyczno-poznawczych. Pomogą w tym materiały konferencyjne i filmy profilaktyczne, które są przekazywane jednostkom wojskowym, jako materiały pomocnicze w prowadzeniu działalności szkoleniowej i profilaktycznej z kierowcami pojazdów mechanicznych 	Kierunek	EDUAK-CJA/SYSTEM Profilaktyka w ruchu drogowym.
	Lider	STIRW-CKRW
	Źródła finansowania	Budżet MON oraz PZU
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Brak	
	Stan na 31.12.2020*	Stan na 31.12.2021*
Zaplanowano	Zrealizowano	

S.17: Opracowanie Raportu TEN-T w zakresie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego		
<p>Zakres działania: W listopadzie 2021 roku opracowano w Ministerstwie Infrastruktury materiał dla Komisji Europejskiej pod nazwą: „Bezpieczeństwo ruchu drogowego na korytarzach sieci bazowej TEN-T w Polsce.</p>	Kierunek	BADANIA/Analizy
	Lider	MI/DST

<p>Osiągnięte rezultaty: Opracowanie poświęcone zostało kwestiom bezpieczeństwa ruchu drogowego na Korytarzach Sieci Bazowej TEN-T przebiegających przez Polskę. Drogi tworzące Korytarze Sieci Bazowej TEN-T w Polsce mają znaczenie transeuropejskie oraz jednocześnie stanowią bardzo ważne połączenia transportowe wewnątrz kraju. Ich rozbudowa i modernizacja przyczynia się zarówno do poprawy jakości i efektywności systemu transportowego, jak i poprawy bezpieczeństwa. Między innymi z uwagi na ich rolę i znaczenie w systemie transportowym kraju, bezpieczeństwo na polskich drogach systematycznie rośnie, a liczba wypadków i ofiar z roku na rok jest coraz mniejsza. W raporcie wykorzystano szereg źródeł i materiałów dotyczących tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostępne publikacje i dane źródłowe. W szczególności oparto się o dokumenty i materiały opracowane przez Ministerstwo Infrastruktury, Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.</p>	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Opracowanie Raportu	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	0	1

S.18 Spotkanie ekspertów BRD państw grupy V4

<p>Zakres działania: Wiceminister infrastruktury Rafał Weber i Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik wzięli udział w międzynarodowej wideokonferencji poświęconej bezpieczeństwu ruchu drogowego. W zorganizowanym 22 kwietnia 2021 r. w ramach prezydencji Polski w Grupie Wyszehradzkiej spotkaniu uczestniczyli także eksperci z Czech, Słowacji i Węgier oraz przedstawiciel Komisji Europejskiej, Europejski Koordynator ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego Matthew Baldwin.</p> <p>Wiceminister Rafał Weber zaprezentował opracowaną w Ministerstwie Infrastruktury nowelizację przepisów dotyczących m.in. ochrony i bezpieczeństwa pieszych, zarządzania prędkością i uspokojenia ruchu. Sekretarz KRBRD Konrad Romik przedstawił działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. W grudniu 2019 r. weszły w życie przepisy wprowadzające obowiązek formowania korytarzy życia, dzięki czemu służby ratownicze mogą sprawnie dojechać na miejsce zdarzenia drogowego i szybciej udzielić pomocy poszkodowanym. Ta sama ustawa wprowadziła jazdę na suwak, czyli naprzemienne włączanie się do ruchu, co sprzyja płynności i bezpieczeństwu jazdy na zwiężającej się drodze. Działania te pozytywnie oceniają służby ratownicze, bo ułatwiają wykonywanie ich odpowiedzialnych zadań, zwłaszcza w czasie pandemii.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Uczestnicy konferencji omówili główne problemy i wyzwania obszaru BRD oraz doświadczenia w zakresie rozwiązań wprowadzających poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach w państwach Grupy V4.</p>	Kierunek	SYSTEM
	Lider	MI/SKRBRD
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
0	1	

Inne działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane w 2021 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	Kontynuacja i aktualizacja ogólnopolskiej kampanii „Bez Chemii na Drodze”	KCPU (KBDSPN)
12	Wyposażenie miejskich przedsiębiorstw transportowych w materiały edukacyjne dotyczące problemu nietrzeźwych kierowców	KCPU (PARPA)

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

<p>Zakres działania: W celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, trwają prace związane z testowaniem oraz 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.</p>	Kierunek	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych
	Lider	UTK
	Źródła finansowania	Budżet UTK, Budżet zarządcy infrastruktury, współpracujących firm
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	-	-

Osiągnięte rezultaty: Według danych na 31 grudnia 2020 r. na czynnych liniach krajowej sieci kolejowej funkcjonowało 12 457 przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych wszystkich kategorii. 5 865 z nich to przejazdy należące do kategorii D - wyposażone wyłącznie w tzw. bierne systemy zabezpieczeń. Są one zabezpieczone jedynie odpowiednim oznakowaniem - krzyżami św. Andrzeja i ewentualnie znakiem „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 zmniejszające liczbę zdarzeń na przejazdach kategorii D.

Nie ulega wątpliwości, że zdecydowaną większość wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych powodują kierowcy samochodów. Do zdarzeń na przejazdach kategorii D dochodzi wskutek niezachowania ostrożności przy zbliżaniu się do przejazdu. Zbyt szybka jazda czy brak zatrzymania przed znakiem „Stop” uniemożliwia kierowcy rozejrzenie się i upewnienie, czy do przejazdu nie zbliża się pociąg. Aby przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kategorii D konieczna jest zatem odpowiednia korekta zachowania kierujących pojazdami drogowymi.

Z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, trwa testowanie innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych, których zadaniem jest korekta zachowań kierowców. Technologie zastosowane w systemach umożliwiają wykrycie ryzykownych zachowań kierowców i uruchomienie działania mającego na celu korektę jego zachowania. Takim działaniem może być ostrzeżenie przy pomocy sygnalizacji wizualnej - aktywnych (podświetlanych) znaków drogowych czy zastosowania znaków i tablic informacyjnych zmiennej treści. Podstawą do uruchomienia funkcji ostrzegania może być np. wykrycie pojazdu dojeżdżającego do przejazdu ze zbyt dużą prędkością.

Działania wyłącznie o charakterze ostrzegawczym mogą okazać się niewystarczające w odniesieniu do wszystkich kierowców. Z tego względu systemy przejazdowe mogą również funkcjonować na podobnej zasadzie jak fotoradary. W przypadku niezastosowania się prowadzącego pojazd drogowy do przepisów ruchu drogowego system automatycznie zarejestruje wykroczenie. Świadomość otrzymania mandatu np. za niezatrzymanie się przed znakiem „Stop” będzie skutecznym środkiem dyscyplinującym kierowców. Warto przy tym zauważyć, że ta funkcjonalność - choć szczególnie cenna na przejazdach kategorii D - może być stosowana na przejazdach wszystkich kategorii wykrywając np. przypadki omijania rogatek czy wjazd na przejazd przy sygnałach zabraniających.

Rozwiązania zaproponowane przez firmy, po uzyskaniu zgody zarządcy infrastruktury są testowane w wybranych lokalizacjach na przejazdach kolejowo-drogowych.

Na przełomie lutego i marca 2021 r. na czterech przejazdach kolejowo-drogowych uruchomiony został system ProTV firmy Przedsiębiorstwo Robót Telekomunikacyjnych i Elektroenergetycznych PROTEL sp. z o.o.: na infrastrukturze PKP PLK (linia 274, km 100,843, Sędziszów, przejazd kat. B) oraz DSDiK we Wrocławiu (linia 341, km 1,86, Bielawa, przejazd kat. C oraz km 2,690, przejazd kat. C; linia 326, km 8,283, Pasikurówice, przejazd kat. D). System wyposażony został w ogniwa fotowoltaiczne i jest to pierwsze rozwiązanie wykorzystujące taką technologię.

W lipcu uruchomiono system IVA Analityki Video firmy Comarch S.A. na infrastrukturze PKP PLK (linia 213, km 26,910, Władysławowo, przejazd kat. A). Zastosowanie tego systemu na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A charakteryzuje się dodatkową funkcjonalnością, polegającą na nadawaniu komunikatów o zagrożeniu dla pieszych, którzy wtargnęli w obszar przejazdu przy zamkniętych rogatkach.

We wrześniu nastąpiło uruchomienie systemu SafeCross firmy Elmontaż sp. z o.o. na infrastrukturze PKP PLK (linia 139, km 32,986 Pszczyna/Piasek, przejazd kat. D, km 91,545 Milówka, przejazd kat. D).

Funkcjonalności wszystkich systemów, podobnie jak pierwszego testowanego w 2020 r. systemu SPW-1M firmy Monat sp. z o.o. są podobne - ich głównym zadaniem jest wykrywanie przypadków złamania przepisów drogowych przez kierowców. Systemy dzięki zastosowanym technologiom analizy obrazów oraz rozpoznawania wzorców mają możliwość odczytywania numerów tablic rejestracyjnych, co pozwala na identyfikację pojazdu biorącego udział w niebezpiecznym zdarzeniu. Ponadto dzięki funkcji rejestracji obrazu mają możliwość automatycznego wysyłania informacji o wykroczeniu.

W czerwcu 2021 r. Prezes UTK rozpoczął również patronat nad wspólnym projektem systemu nawigacji firm REDS S.A. oraz AutoMapa sp. z o.o., którego celem jest rozszerzenie funkcjonalności nawigacji samochodowej w zakresie ostrzegania kierowców znajdujących się w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego o zbliżającym się pojeździe szynowym.

W lipcu 2021 r. Prezes UTK objął patronatem także projekt systemu firmy P.P.H.U. ZALFON Daniel Zalewski, który będzie mieć również możliwość wykrywania i rejestracji niebezpiecznych zachowań użytkowników przejazdu. Pierwsze testy systemu planowane są na rok 2022.

W 2021 r. swoje prace kontynuowała również firma Monat sp. z o.o., która we wrześniu uruchomiła system SPW-1M na przejeździe kolejowo-drogowym kat D w Rajczy.

Z analiz uzyskanych dzięki testowej pracy systemów wynika, że działanie prewencyjne systemów monitoringu miało najbardziej pozytywny efekt w początkowym etapie, tuż po zamontowaniu, natomiast z uwagi na brak konsekwencji prawnych wobec użytkowników przejazdu naruszających przepisy, działanie to słabło. Te informacje, wraz z opisem prowadzonych i planowanych działań zmierzających do wprowadzenia systemów zabezpieczeń na przejazdach kat. D jako mniej kosztownej alternatywy dla modernizacji tych przejazdów do kategorii wyższych zostały przekazane w 2021 r. do Ministerstwa Infrastruktury w projekcie strategii „Innowacyjne systemy zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D”. Ponadto została również wskazana propozycja zmian legislacyjnych, mająca na celu m.in. nadanie odpowiednich uprawnień do wystawiania mandatów na podstawie uzyskanych dzięki systemom nagrań naruszeń bezpieczeństwa. W 2022 r. działania te będą kontynuowane.

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

Zakres działania: Prowadzenie działań nadzorczych, obejmujących w szczególności bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Celem działań jest eliminowanie czynników ryzyka występujących w systemie kolejowym, które mogą prowadzić do powstania sytuacji niebezpiecznych.	Kierunek	Działania nadzorcze
	Lider	UTK

W toku realizowanych czynności kontrolnych weryfikacji podlega stan techniczny infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale także poprawność oznakowania przejazdu oraz stan drogi dojazdowej.	Źródła finansowania	Budżet UTK
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

Osiągnięte rezultaty: Przejazdy kolejowo-drogowe, czyli skrzyżowania linii kolejowych z drogami kołowymi w jednym poziomie, należą do najbardziej newralgicznych miejsc w systemie kolejowym. Obszar ten jest szczególnie narażony na potencjalne zagrożenia, które związane są przede wszystkim z połączeniem dwóch rodzajów transportu - kolejowego i drogowego. W tych miejscach podmioty sektora kolejowego mają ograniczony wpływ na minimalizację ryzyka, które generowane jest w przeważającej mierze przez czynniki funkcjonujące poza systemem kolejowym - kierowców i pieszych. Nie bez znaczenia pozostają również przypadki zaniedbania obowiązków przez zarządców dróg oraz zarządców infrastruktury kolejowej. Takie zróżnicowanie potencjalnych źródeł zagrożeń wymaga szczególnej uwagi, ponieważ konsekwencją zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych są często ofiary śmiertelne, ciężko ranni, znaczne szkody materialne oraz istotne ograniczenia lub przerwy w ruchu zarówno kolejowym, jak i drogowym.

Wobec tego, bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych jest jednym z priorytetów nadzoru Prezesa UTK. Realizowany jest wieloaspektowy program poprawy bezpieczeństwa na przejazdach obejmujący działania nadzorcze, edukacyjne i informacyjne, a także monitorowanie oraz analizę gromadzonych danych dotyczących niepokojących trendów, które umożliwiają podjęcie właściwych kroków dla zapewnienia bezpieczeństwa.

Rezultaty działań nadzorczych, a dokładnie działań kontrolnych, zawierane są w protokole kontroli lub innej dokumentacji z przeprowadzonych czynności. 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, wdrażane są też stosowne postępowania administracyjne.

Postępowanie administracyjne wszczynane jest, co do zasady, gdy ustalony w toku postępowania kontrolnego stan faktyczny świadczy o naruszeniu przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności spełniania warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych.

W 2021 r. przeprowadzono 112 kontroli, podczas których dokonano weryfikacji przejazdów kolejowo-drogowych. Jednak w toku jednej czynności kontrolnej weryfikacji może zostać poddana większa liczba przejazdów

znajdujących się w bliskiej lokalizacji. W podanym okresie czynnościami kontrolnym objęto łącznie 370 przejazdów.

W wyniku podjętych czynności stwierdzono nieprawidłowości dotyczące m.in.:

- uszkodzenia nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego,
- nieprawidłowości w zakresie oznakowania i sygnalizacji przejazdu,
- niewłaściwego stanu technicznego infrastruktury kolejowej w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego,
- nieprawidłowości w dokumentacji przejazdu kolejowo-drogowego,
- braku zapewnienia właściwej widoczności,
- nieprawidłowości w zakresie utrzymania urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowo-drogowy.

W wyniku stwierdzonych nieprawidłowości, wskazujących na naruszenie przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w roku 2021 wydano 5 decyzji Prezesa UTK stwierdzających naruszenia dotyczące stanu technicznego i eksploatacji przejazdów kolejowo-drogowych. Ponadto wydano 18 decyzji wprowadzających ograniczenia ruchu kolejowego, z uwagi na naruszenia w całości lub w części związane z przejazdami kolejowo-drogowymi.

Informacje o stwierdzonych w toku kontroli nieprawidłowościach są także kierowane do zarządców dróg. W 2021 roku skierowano do nich 64 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).	Kierunek	Informacja i promocja/edukacja
	Lider	UTK
	Źródła finansowania	Budżet UTK
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Nie dotyczy	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
	-	-

Osiągnięte rezultaty: Celem publikacji artykułów na stronie utk.gov.pl jest propagowanie zasad bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

W 2021 r. komunikacja dotycząca bezpieczeństwa na przejazdach prowadzona przez UTK skupiona była wokół promowania nowych technologii i rozwiązań, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych oraz edukacji w zakresie zachowania się w ich pobliżu.

Na stronie internetowej UTK ukazały się następujące materiały promujące bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo drogowych:

- Inteligentne systemy zwiększą bezpieczeństwo przejazdów,
- Bezpieczne przejazdy nagrodzone,
- Przeprosiny za spowodowanie wypadku,
- Międzynarodowy Dzień Bezpieczeństwa na Przejazdach Kolejowych.

Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych to także jeden z najważniejszych priorytetów opublikowanej na stronie internetowej UTK Strategii nadzoru Prezesa UTK na 2021 rok.

Rok 2021 był Europejskim Rokiem Kolei. Wśród inicjatyw zgłoszonych w ramach ERK na stronie internetowej UTK promowana była konferencja organizowana przez Fundację Pro Kolej, pt. „Przejazdy kolejowo-drogowe 2021 - bezpieczeństwo, innowacje, technologie”.

Film UTK pt. „Bezpieczne przejazdy” został wyświetlony w 2021 roku na kanale You Tube prowadzonym przez UTK 16 872 razy. Jego premiera odbyła się w połowie października 2019 r. Powstał jako odpowiedź na dużą liczbę wypadków na przejazdach kolejowych z myślą o kierowcach 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 mln wyświetleń.

Ponadto przedstawiciele UTK w trakcie wystąpień medialnych (TV, radio) informowali o działaniach UTK prowadzących do wprowadzania nowych rozwiązań i technologii, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych.

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

Zakres działania: „Kampania Kolejowe ABC” - ogólnopolski program z zakresu edukacji na temat bezpieczeństwa skierowany do dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym. Inicjatywa rozpoczęta przez Prezesa UTK w 2016 r. została objęta patronatem honorowym przez Rzecznika Praw Dziecka, Ministra Edukacji Narodowej oraz Ministra Infrastruktury. „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 został objęty patronatem honorowym przez Rzecznika Praw Dziecka oraz Ministra Edukacji i Nauki.	Kierunek	Edukacja
	Lider	UTK
	Źródła finansowania	Fundusz Spójności w ramach POIŚ 2014-2020, budżet UTK
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba dzieci biorących udział w zajęciach edukacyjnych	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
15 238	21 451	

Osiągnięte rezultaty: Celem kampanii jest propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz wartości i wzorców związanych z odpowiedzialnym zachowaniem podczas korzystania z transportu kolejowego, a także podczas poruszania się na obszarach stacji, przystanków i przejazdów kolejowych.

W 2017 r. Prezes UTK uzyskał dofinansowanie z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w wysokości niemal 24 mln zł na realizację projektu „Kampania Kolejowe ABC”, co przełożyło się na znaczne rozszerzenie skali działań. Dzięki dofinansowaniu został stworzony nowy pakiet edukacyjny wzbogacony o nowoczesne środki przekazu, który stanowi skuteczny środek podnoszenia poziomu bezpieczeństwa wśród najmłodszych obywateli. Projekt był realizowany w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2021 r. Założeniem „Kampanii Kolejowe ABC” było zrealizowanie 700 lekcji i przeprowadzenie zajęć dla 21 tys. dzieci w ciągu całego okresu realizacji projektu. Łącznie w latach 2017 - 2021 w zajęciach wzięło udział 21 451 dzieci z 764 placówek edukacyjnych.

Rok 2021 był intensywnym i szczególnym czasem realizacji projektu. W związku z sytuacją epidemiczną w kraju edukacja z zakresu bezpieczeństwa na terenach kolejowych prowadzone były zarówno w formie online, jak i stacjonarnej. Zajęcia edukacyjne prowadzone w ramach „Kampanii Kolejowe ABC” pozytywnie i stymulująco wpływają na rozwój zdolności poznawczych dzieci, takich jak: uwaga, myślenie przyczynowo - skutkowe czy spostrzegawczość, a także na umiejętność bezpiecznego poruszania się w pobliżu linii kolejowych oraz umiejętność przewidywania i podejmowania właściwych decyzji. Lekcje rozwijają nie tylko wyobraźnię dzieci, ale także poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych. Mają także wpływ na prawidłowe zachowania i reakcje na sytuacje, które występują w trakcie korzystania z transportu kolejowego oraz podczas poruszania się na terenie kolejowym lub w jego pobliżu.

W 2021 r. przeprowadzone zostały 244 lekcje, w tym 35 bezpośrednio w szkołach i przedszkolach oraz 209 lekcji w formie online. We wrześniu 2021 r. Zespół Kolejowe ABC przeprowadził dwie wyjątkowe lekcje w ramach 8. edycji Dni Otwartych Funduszy Europejskich w Stacji Muzeum. Każda grupa dzieci, która wzięła udział w zajęciach otrzymała plakat przypominający o bezpieczeństwie na terenach kolejowych, dużą maskotkę bohatera kampanii nosorożca Rogatka, książki edukacyjne, odblaskowe materiały edukacyjne oraz małe maskotki nosorożca Rogatka. Zastosowanie nowoczesnych narzędzi edukacyjnych, takich jak aplikacje interaktywne i gra symulacyjna oraz ćwiczenia praktyczne zwiększają atrakcyjność przekazu i pozytywnie wpływają na odbiór projektu.

W roku 2021 poza prowadzeniem zajęć Urząd Transportu Kolejowego wspierał także nauczanie zdalne. Na stronie internetowej www.kolejoweabc.pl dostępne są materiały edukacyjne m.in. takie jak: oprogramowanie multimedialne wykorzystywane w trakcie lekcji kolejowego bezpieczeństwa prowadzonych przez edukatorów UTK, podręczniki dla nauczycieli trzech grup wiekowych (przedszkolaków, uczniów klas I-III oraz klas IV-VI). Ponadto na internetowej platformie edukacyjnej Peronowo, dostępnej na stronie internetowej, dzieci, ich rodzice, opiekunowie i nauczyciele mogli skorzystać z gier, quizów i materiałów multimedialnych. W 2021 r. strona internetowa projektu www.kolejoweabc.pl została odwiedzona ponad 67 400 razy. Przez cały rok zamieszczane były na niej informacje dotyczące aktualnych działań realizowanych w ramach projektu. Z okazji Dnia Dziecka na stronie internetowej zamieszczona została „Fotobudka”, dzięki której każde dziecko mogło sobie zrobić zdjęcie z Rogatkiem. Zakładka z materiałami edukacyjnymi w 2021 r. miała ponad 3,3 tys. odsłon.

Drugim, równie ważnym elementem projektu, była informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów kolei. Jej bezpośrednimi odbiorcami były dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym, a pośrednimi - ich nauczyciele, wychowawcy oraz opiekunowie. Kampania realizowana była zarówno na szczeblu ogólnopolskim, jak i lokalnym. W pierwszej połowie 2021 r. realizowany był dodatkowy etap kampanii medialnej. W telewizji emitowanych było rotacyjnie pięć spotów edukacyjnych – w 2021 r. obejrzało je ponad 5 mln odbiorców. Łącznie od 2018 r. do końca 2021 r. spoty w telewizji obejrzało ponad 23 mln widzów.

W 2021 r. realizowane były także działania w kinach, gdzie spoty edukacyjne z nosorożcem Rogatkiem obejrzało ponad 1,8 mln widzów. Pozwoliło to na osiągnięcie łącznej liczby widzów w kinach w latach 2018 – 2021 na poziomie ponad 8 mln.

W ramach kampanii medialnej w 2021 r. zostało nagranych 5 krótkich filmów edukacyjnych z nosorożcem Rogatkiem, w których zostały poruszone tematy dotyczące bezpiecznego zachowania się na terenach kolejowych i podczas podróży pociągiem. Filmy zostały umieszczone na kanale YouTube projektu, osiągnęły one ponad 16,6 tys. wyświetleń. Przygotowany został także „Mój Dziennik Kolejowych podróży” dla trzech grup wiekowych z zadaniami i zagadkami związanymi z bezpiecznym podróżowaniem.

W okresie letnim w 2021 r. zorganizowane zostały cztery pikniki w kurortach wakacyjnych: w Mielnie, Stegnie, Giżycku i Szczyrku. Wydarzenia te przyciągnęły ponad 5 tys. osób. Na uczestników czekały liczne zabawy i konkursy z nagrodami. Dzieci miały okazję wziąć udział w grze terenowej, wielkoformatowej grze planszowej, kole fortuny czy grze symulującej jazdę wybranym pojazdem. Poprzez zabawę poszerzały swoją wiedzę na temat zasad zachowania na przejazdach, dworcach i w pociągu.

W sierpniu 2021 r. odbył się duży piknik edukacyjny w Warszawie w Łazienkach Królewskich, w którym uczestniczyło ponad 4 tys. osób. Łącznie w ramach „Kampanii Kolejowe ABC” zostało zorganizowanych 10 otwartych pikników edukacyjnych dla całych rodzin. We wszystkich imprezach wzięło udział ponad 30 tys. uczestników.

Właściwe zachowania na kolei przybliżane były również dorosłym - nauczycielom, wychowawcom i rodzicom - poprzez media społecznościowe. W 2021 r. zwiększyła się liczba osób obserwujących profile społecznościowe projektu na Facebooku i Instagramie. Obecnie obserwuje je ponad 49 tys. osób. Na profilu Facebook zostały zorganizowane trzy konkursy, w których nagrodami były m.in. pakiety edukacyjne czy plecaki z postacią nosorożca Rogatka.

Z okazji ferii zostały nagrane trzy warsztaty plastyczne dla dzieci. Filmiki na kanale YouTube zyskały ponad 4 tys. wyświetleń.

W 2021 r. dzieci z całej Polski pobierały aplikację „Kolejowe ABC” na urządzenia mobilne. Dotychczas grę pobrało prawie 30 tys. użytkowników. Dzięki aplikacji dzieci mogą w przyjemny sposób poznawać zasady bezpieczeństwa na kolei. W ramach gry „Kolejowe ABC” w 2021 r. przeprowadzone zostały cztery konkursy z nagrodami dla uczniów klas IV-VI ze szkół podstawowych. Główną nagrodą w każdym konkursie było edukacyjne miasteczko ruchu drogowego oraz przeprowadzenie zajęć edukacyjnych dla zwycięskiej klasy.

15 grudnia 2021 r. odbyło się podsumowanie pierwszej odsłony projektu „Kampania Kolejowe ABC” podczas konferencji online. Nagranie z konferencji zostało umieszczone na kanale YouTube Urzędu i zostało ono wyświetlone niemal 500 razy. Działania w ramach projektu prowadzone były do końca 2021 r.

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. Jest to drugi etap ogólnopolskiej kampanii informacyjno-edukacyjnej, realizowanej przez Urząd Transportu Kolejowego, propagującej zasady bezpieczeństwa oraz wartości i wzorce związane z odpowiedzialnym zachowaniem się podczas korzystania z transportu kolejowego.

W drugiej edycji projektu istotne jest wzmocnienie oddziaływania poprzez zwiększenie jej zasięgu dotarcia. Dlatego planowane jest objęcie kampanią medialną, realizowaną na bardzo szeroką skalę, zarówno dzieci i młodzieży, jak i ich rodziców, nauczycieli i wychowawców. Dzięki rozszerzeniu działań edukacyjnych do końca 2023 r. łącznie w ramach obu projektów w zajęciach edukacyjnych weźmie udział 31 tysięcy dzieci z ponad 1000 placówek z całej Polski. Działaniami medialnymi zostaną zaś objęte nie tylko dzieci i młodzież, ale także dorośli.

Dnia 23 września 2021 r. podczas Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO odbyła się uroczysta inauguracja „Kampanii Kolejowe ABC II”. Podczas wydarzenia Prezes UTK podpisał porozumienia o współpracy w zakresie dystrybucji i emisji materiałów edukacyjnych powstałych w ramach projektu, ze wszystkimi przewoźnikami pasażerskimi i Fundacją Grupy PKP.

W 2021 r. powstały film i album promujący „Kampanię Kolejowe ABC II”.

Całkowita wartość projektu to 60 mln zł (wartość dofinansowania z Funduszu Spójności wynosi 51 mln zł).

Zakładane rezultaty obu projektów obejmują m.in:

- zwiększenie stopnia zainteresowania tematyką bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego oraz poruszania się na obszarze kolejowym/ w pobliżu terenów kolejowych,
- podniesienia stopnia wiedzy, umiejętności praktycznych i prawidłowych zachowań w przypadku wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażerów/uczestników ruchu kolejowo-drogowego,
- promowanie przez uczestników projektu szeroko rozumianej kultury bezpieczeństwa wśród rówieśników, członków rodziny, lokalnych społeczności - a w ujęciu globalnym na skalę całej Polski.

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. Prezes UTK koordynuje oraz nadzoruje realizację tego zadania.

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 31.12.2020	Stan na 31.12.2021
346 oznakowanych PKD innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A.	310 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. Obecnie takie oznakowanie zrealizowane zostało przez wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury. Oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn indywidualnym numerem umożliwia szybką identyfikację konkretnej lokalizacji w systemach powiadamiania ratunkowego 112. Dzięki temu możliwe jest szybsze dotarcie odpowiednich służb do konkretnej lokalizacji. Dodatkowo elementem oznakowania jest również numer telefonu, pod który można zgłaszać wszelkie usterki w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego.

Aby system alarmowy mógł sprawnie działać konieczna jest ścisła współpraca między Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Głównym Urzędem Geodezji i Kartografii (GUGiK) oraz zarządcami infrastruktury. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. taką koordynację realizuje we własnym zakresie, natomiast w przypadku pozostałych autoryzowanych zarządców infrastruktury koordynacja prac realizowana była przez Prezesa UTK na wzór rozwiązania funkcjonującego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Aktualnie w systemie funkcjonują przejazdy kolejowo-drogowe wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury.

W 2021 r. rozpoczęto prace mające na celu włączenie do projektu Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o., zwanej dalej „WKD”, która zarządza 45 PKD. Przeprowadzono uzgodnienia z WKD w zakresie zgłoszenia PKD do Uniwersalnego Modułu Map (administrowanego przez GUGiK), inwentaryzacji oraz nadania indywidualnych numerów przejazdom kolejowo-drogowym.

Na 2022 r. planowane jest włączenie WKD do systemu 112. W tym celu przeprowadzone zostaną uzgodnienia z MSWiA oraz testy końcowe.

* Zmniejszenie liczby przejazdów kolejowo – drogowych objętych oznakowaniem wynika m.in.: z fizycznej likwidacji przejazdów, zmiany zarządzającego przejazdem z zarządcy infrastruktury posiadającego autoryzację bezpieczeństwa na użytkownika bocznicy kolejowej, którzy nie są objęci projektem 112.

6. Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe

Zakres działania i osiągnięte rezultaty: W ramach prowadzonych przez Centrum Realizacji Inwestycji modernizacji oraz rewitalizacji linii kolejowych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przebudowuje przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory, wyposażając je w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania, a także likwiduje przejazdy i przejścia w poziomie szyn, zastępując je wiaduktami, kładkami lub tunelami. W 2021 roku na sieci PKP PLK działania inwestycyjne objęły łącznie 211 przejazdów, przy czym w różnych lokalizacjach zakres modernizacji obejmował: zabudowę samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (urządzeń SSP), instalację urządzeń telewizji użytkowej (TVU) i/lub wymianę nawierzchni przejazdu. Ponadto, podejmowane są dodatkowe działania inwestycyjne ukierunkowane na całkowitą likwidację zagrożenia kolizją pociągów z pojazdami drogowymi. W tym celu wybudowano lub zmodernizowano 60 skrzyżowań dwupoziomowych.

W 2021 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 II: część wiaduktowa – obejmuje budowę 5 skrzyżowań dwupoziomowych.

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 2021 roku zakończono roboty na 144 przejazdach. Przewidywany termin realizacji projektu: grudzień 2023 roku.

W ramach II etapu projektu PKP PLK zastąpią 5 przejazdów kolejowo-drogowych o bardzo wysokich iloczynach ruchu skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Prace realizowane będą na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki

linii kolejowej nr 2 i obejmą skrzyżowania z ulicami: Chełmżyńską, Marsa i Raczkiewicza w Warszawie oraz al. Piłsudskiego i ul. Krasińskiego w Sulejówku. Inwestycje prowadzone są wspólnie z władzami samorządowymi.

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. Maszynista o ewentualnej awarii informowany jest 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. Systematycznie rośnie liczba przejazdów, których stan techniczny oceniany jest jako dobry, a maleje liczba tych, których stan techniczny jest dostateczny lub niezadowalający.

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 31.12.2016 [szt.]	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.]	Zmiana [szt.]
Przejazdy kat. A	2412	2392	2337	2281	2229	2179	-233
Przejazdy kat. B	1142	1192	1255	1336	1411	1491	+349
Przejazdy kat. C	1364	1386	1415	1440	1499	1581	+217
Przejazdy kat. D	6584	6343	6216	5977	5617	5181	-1403
Przejścia kat. E	512	479	468	473	455	450	-62
Przejazdy kat. F	562	562	584	649	727	789	+227
Ogółem	12 546	12 354	12 275	12 156	11 938	11 671	-875

Szczególnie pozytywne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych jest znaczące zmniejszenie liczby najsłabiej zabezpieczonych przejazdów kategorii D (ich liczba na przestrzeni 6 lat spadła o 1403 szt.), co jest efektem podniesienia kategorii (do kat. B lub kat. C), przekwalifikowania do kat. F (przejazdy użytku prywatnego) oraz likwidacji niektórych, najmniej uczęszczanych przejazdów kat. D.

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 ramach tych działań w 2021 roku zmodernizowanych zostało ok. 102 przejazdów kolejowo-drogowych⁵; zadanie będzie kontynuowane w kolejnych latach.

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 2021 roku oznakowania zostały wykonane na dojazdach do 458 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 – 19 przejazdów).

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

Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd...”

Celem kampanii społecznej „Bezpieczny przejazd...” jest kształtowanie bezpiecznych postaw i zachowań użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych (kierowców, pieszych i rowerzystów). Trwa ona nieprzerwanie od 2005 roku i obejmuje m.in.: emisje spotów w Internecie, telewizji i radiu, zróżnicowane działania w mediach społecznościowych, rozmieszczanie billboardów, kolportaż ulotek edukacyjnych i innych materiałów promocyjnych kampanii, spotkania w szkołach i przedszkolach, symulacje wypadków i pokazy ratownictwa, kontrole Straży Ochrony Kolei na przejazdach. W ramach kampanii „Bezpieczny przejazd...” od 1 stycznia do 31 października 2021 r. zrealizowano następujące działania:

- **4 000 000** odtworzeń spotu - kampania reklamowa wideo w serwisie internetowym

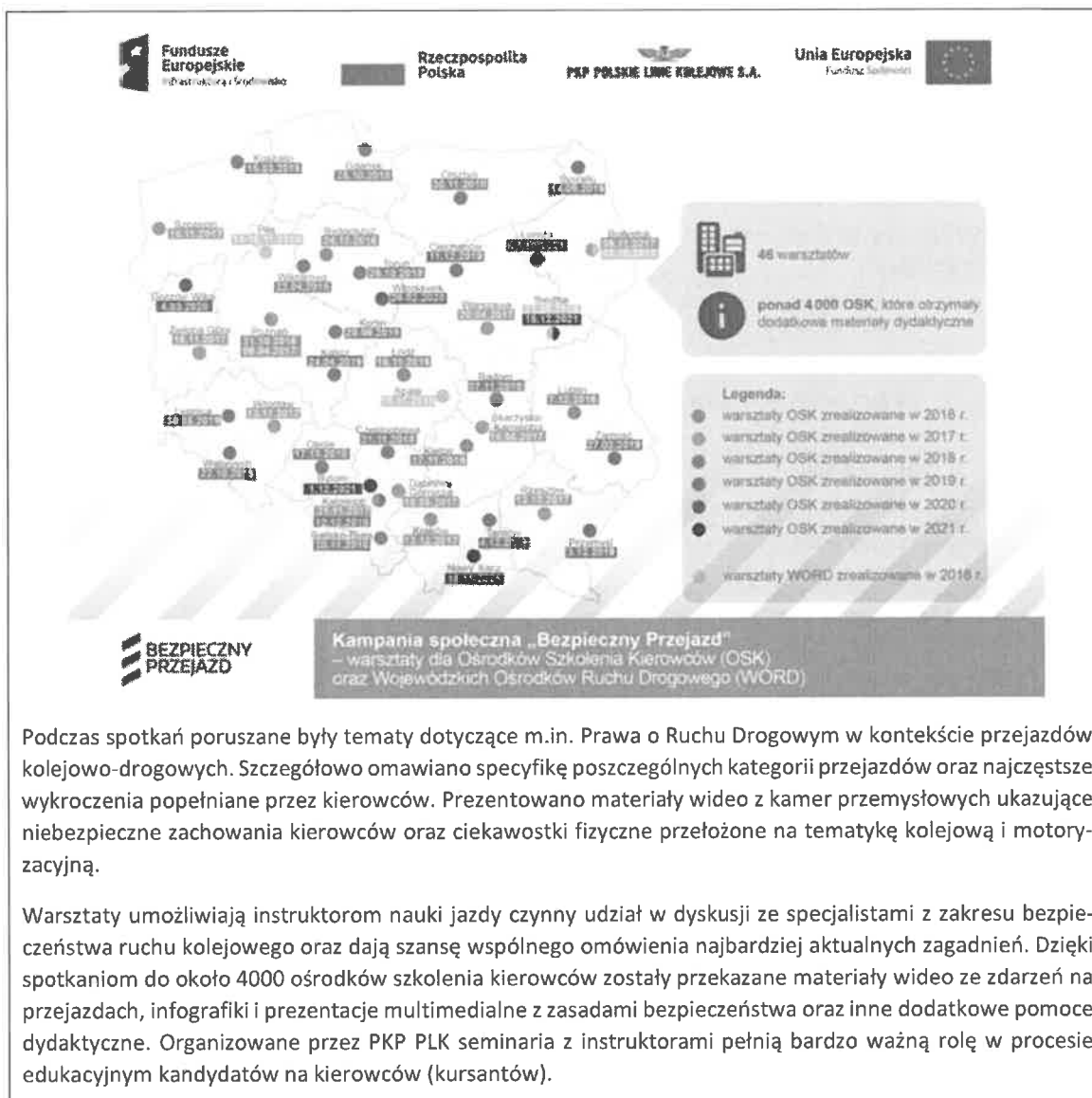
⁵Ze względu na niezakończony okres sprawozdawczy dane za 2021 rok mają charakter wstępny (tzw. prognoza wykonania)

- **ponad 1 500 000 odsłon reklam** - kampania spotowa na platformach typu VoD - 2-tygodniowa kampania w serwisach internetowych VoD
- **ponad 1 061 521 osób** obejrzało spoty kampanii w multipleksach kinowych w całej Polsce
- **1 676 091** wyświetleń materiałów kampanii – działania reklamowe w mediach społecznościowych
- **873 891** odbiorców postów w mediach społecznościowych
- **109 000** rozdyskrebowanych materiałów edukacyjno-informacyjnych
- **1190** prelekcji edukacyjnych (w tym **917** przeprowadzonych w ramach projektu „Październik miesiącem edukacji”)
 - **37 194** wyedukowanych dzieci (w tym ponad **29 400** w ramach projektu „Październik miesiącem edukacji”)
- **776** akcji informująco-promocyjnych na przejazdach (w tym **697** w ramach bezpiecznego piątku)
 - **64 832** odbiorców akcji informująco-promocyjnych na przejazdach
 - **142** mandatów
 - **395** upomnień
 - **723** kontrole trzeźwości
- **4** imprezy motoryzacyjne
- **39** pikników edukacyjnych
- **259** usterek zgłoszonych przy pomocy formularza „Zgłoś usterkę”
- Udział w telewizyjnym „programie śniadaniowym” – lokowanie idei/produktu w tzw. „programie śniadaniowym” jako jeden z tematów/wątków porannego magazynu/audycji
- cykl min. 4 audycji radiowych
- **9 szt.** - reklamy w prasie o zasięgu ogólnopolskim i regionalnym

Warsztaty dla ośrodków szkolenia kierowców (OSK) oraz wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego (WORD)

W ramach kampanii Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!” PKP Polskie Linie Kolejowe od 2016 roku organizują specjalistyczne seminaria dla osób kształcących i egzaminujących przyszłych kierowców, poświęcone zagadnieniu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W latach 2016 – 2021 odbyło się łącznie 46 takich warsztatów, 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.

W 2021 roku warsztaty odbyły się w 4 miastach: Łomży, Siedlcach, Bytomiu oraz Nowym Sączu.



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. Dzięki spotkaniom do około 4000 ośrodków szkolenia kierowców zostały przekazane materiały wideo ze zdarzeń na przejazdach, infografiki i prezentacje multimedialne z zasadami bezpieczeństwa oraz inne dodatkowe pomoce dydaktyczne. Organizowane przez PKP PLK seminaria z instruktorami pełnią bardzo ważną rolę w procesie edukacyjnym kandydatów na kierowców (kursantów).

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 2021 roku audytorzy z Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK przeprowadzili wewnętrzne audyty zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych w trzech 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. Do działań tych możemy zaliczyć między innymi:

- uzupełnienie niekompletnych wygradzeń utrudniających omińnięcie rogatek na przejazdach kolejowo – drogowych;
- wystąpienia do Zarządców dróg dotyczące uzupełnienia oznakowania przed przejazdami kolejowo – drogowymi;
- weryfikacja i aktualizacja danych dotyczących przejazdów kolejowo – drogowych w wewnętrznej bazie danych;
- przekwalifikowanie przejazdu kolejowo – drogowego kat. F na skrzyżowanie służące Zarządcy kolei oraz przeprowadzenie w tym celu oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03.

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 2021 r. przeprowadzono 1196 kontroli. Zgodnie z postanowieniami ww. Decyzji w I, II i III kwartale 2021 r. na terenie wszystkich Zakładów Linii Kolejowych PKP PLK S.A. poddano kontroli wymaganą liczbę przejazdów kolejowo-drogowych i przejść (od 15 do 25). Spośród 1196 skontrolowanych skrzyżowań linii kolejowych z drogami w jednym poziomie, dokonano kontroli 145 przejazdów kolejowo-drogowych na których w ostatnich 12 miesiącach miały miejsca wypadki.

Ilość skontrolowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w roku 2021 wg kategorii przedstawia się następująco:

- kategoria A – 225 szt. (w tym 11, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria B – 202 szt. (w tym 24, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria C – 194 szt. (w tym 26, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria D – 541 szt. (w tym 82, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria E – 24 szt. (w tym 1, na którym wystąpił wypadek);
- kategoria F – 10 szt. (w tym 1, na którym wystąpił wypadek).

W trakcie przeprowadzonych kontroli przejazdów kolejowo-drogowych w roku 2021, zespoły kontrolne stwierdziły 1768 usterek, w tym: 1105 usterek PLK S.A. i 663 usterek Zarządców dróg.

Wszystkie Zakłady Linii Kolejowych podjęły działania w celu usunięcia stwierdzonych usterek będących w gestii PKP PLK 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. Współpraca z organami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

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 PKP PLK oznakowała wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe specjalnymi naklejkami z indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi (INI). Jednocześnie baza danych o INI 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 2021 roku operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali blisko 18 tys. zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach i terenach kolejowych. Dzięki dedykowanemu szybkiemu łączu z dyspozytorami PKP PLK w 530 przypadkach niezwłocznie wstrzymano ruch pociągów w obrębie przejazdu, zaś w 1227 przypadkach, aby zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i użytkowników przejazdów, ograniczono prędkość jazdy pociągów do 20 km/h.

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 2021 roku realizację polecenia Biura Bezpieczeństwa PKP PLK 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.).

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

<p>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).</p> <p>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.</p> <p>Straż Leśna prowadzi stałe oraz doraźne działania w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją, ITD oraz innymi uprawnionymi służbami.</p> <p>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.</p> <p>Warto zaznaczyć, że na terenach zarządzanych przez LP jest zlokalizowanych ok. 110 tys. km dróg, w tym ok. 52 tys. km to drogi służące do celów ochrony lasów przed pożarami - tzw. dojazdy pożarowe.</p>	Kierunek	NADZÓR/ INŻYNI- RIA/EDU- KACJA
	Lider	Pań- stwowe Gospodar- stwo Leśne Lasy Pań- stwowe
	Źródła fi- nanso- wania	Środki wła- sne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.20 19	Stan na 31.12.2020

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 2021 r. zrealizowano łącznie 1007 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.

Wzorem lat ubiegłych, również w 2021 r. prowadzone były lokalne akcje kontrolno – prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenach leśnych zarządzanych przez PGL LP.

11. Kontynuacja i aktualizacja ogólnopolskiej kampanii „Bez Chemii na Drodze”

<p>Zakres działania: W 2021 roku, na zlecenie Krajowego Biura ds. Przeciwdziałania Narkomanii, kontynuowano ogólnopolską kampanię „Bez Chemii na Drodze”, dotyczącą ograniczenia zjawiska kierowania pojazdami przez kierowców będących pod wpływem środków odurzających, substancji psychotropowych i nowych substancji psychoaktywnych. Główną grupą odbiorców kampanii byli użytkownicy ruchu</p>	Kierunek	EDUKACJA/Podnie- sienie świadomości nt. negatywnego działania substancji psychoaktywnych na uczestników ruchu drogowego
---	----------	---

<p>(kierowcy, pasażerowie i piesi). Celem kampanii było wzmocnienie norm przeciwnych używaniu substancji psychoaktywnych przez uczestników ruchu drogowego, upowszechnienie wiedzy na temat ryzyka używania substancji psychoaktywnych przez kierujących pojazdami, konsekwencji prawnych związanych z prowadzeniem pojazdu pod wpływem substancji psychoaktywnych oraz zwrócenie uwagi rodziców i opiekunów na ich rolę w kształtowaniu zachowań sprzyjających bezpieczeństwu młodych ludzi w ruchu drogowym.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: W ramach zadania przygotowano i opublikowano 17 artykułów na portalu www.bezchemi.inadrodze.pl. Od 11 stycznia do 30 grudnia 2021 roku na stronie zarejestrowano obecność 30336 użytkowników oraz 55973 odsłon. Opublikowano 121 postów w mediach społecznościowych kampanii. Przygotowano liczne materiały kampanijne m.in. film edukacyjny, scenariusze dwóch wersji debat oksfordzkich z młodzieżą. Zrealizowano jedną konferencję prasową on-line „Substancje psychoaktywne w ruchu drogowym- problem, skala, konsekwencja”. Zrealizowano i opublikowano 10 filmów z wypowiedziami ekspertów na tematy dotyczące kampanii.</p>	Lider	Krajowe Biuro ds. Przeciwdziałania Narkomanii
	Źródła finansowania	Fundusz Rozwiązywania Problemów Hazardowych
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2021

12. Wyposażenie miejskich przedsiębiorstw transportowych w materiały edukacyjne dotyczące problemu nietrzeźwych kierowców

<p>Zakres działania: Przedmiotem zadania było przygotowanie publikacji edukacyjnej adresowanej do kierowców zawodowych pracujących w miejskich przedsiębiorstwach komunikacyjnych, od których odpowiedzialnej pracy zależy bezpieczeństwo pasażerów.</p> <p>W broszurze znalazły się m.in. treści dotyczące negatywnego wpływu, nawet niewielkich ilości alkoholu na sprawność psychomotoryczną kierowcy, przepisy prawa wraz z sankcjami za jazdę po użyciu alkoholu i pod wpływem alkoholu, informacje nt. picia bezpiecznego, ryzykownego, szkodliwego i uzależnienia od alkoholu.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Publikacja w blisko 160 tys. egzemplarzy została przesłana do 269 przedsiębiorstw transportowych działających w miastach o ponad 10 tys. mieszkańców.</p>	Kierunek	EDUKACJA/Podniesienie świadomości nt. negatywnego działania substancji psychoaktywnych na uczestników ruchu drogowego
	Lider	Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych
	Źródła finansowania	Fundusz Rozwiązywania Problemów Hazardowych
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2021

Działalność badawcza i publikacje

Instytut Transportu Samochodowego

Instytut Transportu Samochodowego uprzejmie informuje, że w 2021 roku w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wypełniał zadania w różnorodnych obszarach badawczych. Niezmiennie od 1992 roku ITS wydaje Kwartalnik BRD, będący stałym źródłem informacji, badań i statystyki w temacie brd.

- W 2021 roku kontynuowano działania Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR), którego nadrzędnym celem jest zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych w Polsce. Kluczem do osiągnięcia tego celu jest dostarczanie opinii publicznej i podmiotom zainteresowanym danych o zagrożeniach na polskich drogach i rozpowszechnianie wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- W 2021 roku prowadzony był projekt badawczy Baseline, czyli europejskie badania w celu wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety).
- ITS oferuje pomoc interwencyjną dla osób potrzebujących, zapobiegającą rozwojowi zaburzeń powypadkowych, jak również terapię Zespołu Stresu Pourazowego (PTSD). Instytut oferuje pomoc psychologiczną uczestnikom wypadków drogowych (ofiaram i sprawcom) metodami CBT i EMDR.
- Wśród licznych działań Instytutu w dziedzinie szeroko pojętego bezpieczeństwa ruchu drogowego wymienić należy szereg publikacji i referatów wygłoszonych na konferencjach z zakresu brd, telematyki transportu, pojazdów autonomicznych oraz psychologii transportu.
- Instytut jest również organizatorem seminariów z cyklu Polska droga do autonomiczności – AVL Poland. W jej ramach zaprezentowane zostały dotychczasowe wyniki prac dwóch sztandarowych projektów z dziedziny pojazdów autonomicznych: AV-PL-ROAD oraz Trustonomy.
- ITS organizuje także studia podyplomowe pn. „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego i Rzecznawstwo Samochodowe”, prowadzone we współpracy Politechniki Warszawskiej, Wojskowej Akademii Technicznej, Stowarzyszenia Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego. Mają one na celu zapoznać słuchaczy z problematyką zasad opisu wypadku drogowego i analizy jego dokumentacji, podstaw diagnostyki układów bezpieczeństwa jazdy pojazdów, zasad wyceny napraw samochodów, podstaw opiniowania i wykonywania ekspertyz w zakresie techniki samochodowej.
- ITS monitoruje nowe procedury badania technicznego pojazdu wdrażanych przez wybrane kraje UE, opracowuje i doskonali metody kontroli stanu technicznego pojazdów, działania w sprawie dopuszczania urządzeń, służących do kontroli stanu technicznego pojazdów. Podczas wspólnej akcji SKP z Policją „Twoje Światła - Nasze Bezpieczeństwo” kierujący dowiedzieli się, jak ważne jest oświetlenie zewnętrzne pojazdu, w szczególności w okresie jesienno-zimowym. W ramach tej akcji nieodpłatnie sprawdzano ustawienie świateł w pojazdach.

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

W 2021 r. Instytut realizował następujące zadania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego:

1. Projekty badawcze

- Badanie oznakowania eksperymentalnego autostrad i dróg ekspresowych;
projekt badawczy został podzielony na VI etapów. W 2021 roku wykonano trzy etapy.
- Opracowanie nowej rodziny proekologicznych ochronnych barier drogowych i mostowych o poziomie powstrzymywania w klasach do H4b wraz z autorską technologią produkcji - POIR.01.01.01-00-0105/21.

- Opracowanie innowacyjnej rodziny promieniowych terminali drogowych o zwiększonych parametrach pochłaniania energii do zastosowania na skrzyżowaniach oraz szczególnie niebezpiecznych miejscach przydrożnych wraz z technologią produkcji- POIR.01.01.01-00-0115/20
- Prace w ramach grupy roboczej International Transport Forum i the World Bank: WG on Safe System - przekazywanie materiałów krajowych i prace nad wstępną wersją opracowania finalnego, z zaleceniami i wytycznymi odnośnie wdrażania systemu "Safe System", dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Prace w ramach grupy roboczej International Transport Forum: WG on Innovation for Rural Mobility - przekazywanie materiałów krajowych i prace nad wstępną wersją opracowania finalnego, z zaleceniami i wytycznymi odnośnie wdrażania systemów innowacyjnej mobilności na terenach peryferyjnych, z działaniami na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez ograniczanie korzystania z pojazdów indywidualnych i zapewnienie bezpiecznych usług transportowych osobom starszym i niepełnosprawnym.
- Prace w ramach FERSI (Forum europejskich instytutów ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego), m.in. nad wnioskiem na projekt badawczy w ramach HORIZON-Europe CL5A-2022-D6-01-06: Predictive safety assessment framework and safer urban environment for vulnerable road users.
- Badanie opinii publicznej dotyczące poziomu świadomości społecznej w obszarze pojazdów zautomatyzowanych i autonomicznych (connected and automated vehicles – CAV) oraz identyfikacji oczekiwań społecznych w tym zakresie.
Badano w jakim stopniu bezpieczeństwo pojazdów CAV stanowi barierę rozwojową ją dla transportu opartego na pojazdach autonomicznych.
- Mobilność mieszkańców miast w obliczu pandemii COVID-19 (PW.S. 880/2).

2. Badania terenowe i laboratoryjne

- Organizacja przedsezonowych badań porównawczych zestawów SRT-3 służących do badania właściwości przeciwpoślizgowych nawierzchni w 2021 roku (praca o symbolu D-653, zrealizowana na zlecenie GDDKiA)
- Badania porównawcze są wykorzystywane do oceny jakości wykonywanych badań oraz sprawności urządzeń pomiarowych służących jednostkom GDDKiA (12 zestawów) do pomiarów współczynnika tarcia na sieci dróg krajowych.
- Diagnostyka stanu nawierzchni sieci dróg wojewódzkich wg WDSN administrowanych przez ZDW w Olsztynie, część nr 1 – PP-Nx, PP-Ny, PP-I (praca o symbolu D-654, realizowana na zlecenie ZDW w Olsztynie)
- Badania dotyczą m.in. oceny równości podłużnej i poprzecznej nawierzchni dróg wojewódzkich (ok. 1180 km). Wyniki pomiarów będą wykorzystane w ocenie stanu technicznego badanych odcinków dróg, również w kwestiach związanych z BRD (równość podłużna, głębokość kolein, aquaplaning).
- Badania na A2 Konin - Nowy Tomyśl (praca o symbolu D-651, realizowana dla Autostrada Wielkopolska S.A.)
- Badania na A2 Nowy Tomyśl – granica (praca o symbolu D-647, realizowana dla Autostrada Wielkopolska II S.A.)
- Wykonanie corocznych badań na autostradzie A1, od km 0+000 do km 151+900 (praca o symbolu D-420, realizowana dla Intertoll Polska Sp. z o.o.)
- Badania nośności, równości, wsp. tarcia, ocena wizualna na odcinku autostrady A-4 Katowice - Kraków (praca o symbolu D-657, realizowana dla Stalexport Autostrada Małopolska S.A.)

Wymienione powyżej 4 ostatnie prace dotyczyły badań wykonywanych na odcinkach koncesyjnych autostrad płatnych. Wykonywano m.in. pomiary równości podłużnej i poprzecznej nawierzchni oraz dokonywano oceny właściwości przeciwpoślizgowych (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). Dodatkowo w jednej z części raportu opracowanego dla firmy Stalexport wskazano, wraz z opisem miejsca niebezpieczne ze względu na stan techniczny nawierzchni.

- Zlecenia na pomiary współczynnika tarcia zestawem SRT-3 (13 zleceń)
- Zlecenia na pomiary równości podłużnej nawierzchni (4 zlecenia)
- Badania terenowe oznakowania poziomego autostrady A-1 na odcinku od węzła Rusocin do węzła Nowe Marzy (km 00+000 do km 151+900) w zakresie współczynnika luminancji w świetle rozproszonym Qd (widzialność w dzień) oraz współczynnika odbłasku RL (widzialność w nocy) wraz z analizą wyników; Zleceniodawca: Intertoll Polska Sp. z o.o., Ropuchy 7a, 83 - 130 Pelplin.
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A2, odcinek II Świecko - Nowy Tomyśl od km 1+995 do km 107+900; Zleceniodawca: Autostrada Wielkopolska II S.A., ul. Stanisława Zwierzchowskiego 1, 61-248 Poznań.
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 pomiędzy węzłem Jarosław Zachód i węzłem Korczowa; Zleceniodawca: F.U.H.P. Leszek Kochanowicz, Zielonka 64, 36-130 Raniszów.
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego drogi ekspresowej S19 pomiędzy węzłem Sokołów Małopolski i węzłem Rzeszów Wschód (Etap I); Zleceniodawca: F.U.H.P. Leszek Kochanowicz, Zielonka 64, 36-130 Raniszów.
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 odcinek Katowice - Kraków od km 346+515 do km 401+100; Zleceniodawca: Stalexport Autostrada Małopolska S.A., ul. Piaskowa 20, 41-404 Mysłowice.
- Pomiary wskaźnika szorstkości nawierzchnia antypoślizgowej ASE System w miejscowościach Kadzca, Limanowa, Nieznanowice; Zleceniodawca: Przedsiębiorstwo Usługowo – Produkcyjne Euroasfalt Sp. z o.o., ul. Smętka 15/11, 10-077 Olsztyn.
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego ulic miasta Warszawa; Zleceniodawca: Zarząd Dróg Miejskich, ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa.
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego drogi ekspresowej S7, odcinek Miłomłyn północ – Ostróda północ; Zleceniodawca: Budimex S.A., ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa.
- Badania wstępne typu aktywnych stałych pionowych znaków drogowych; Zleceniodawca: ERPLAST Sp. z o.o., Ul. Witebska 27, 85-778 Bydgoszcz.
- Badania wstępne typu aktywnych stałych pionowych znaków drogowych; Zleceniodawca: Tioman Sp. z o.o. Sp. k., Ostaszewo 57 E, 87-148 Łysomice.
- Badania systemu ostrzegawczego dla ruchu pieszego i kołowego Safepass; Zleceniodawca: Safepass Sp. z o.o., ul. Piramowicza 14/2, 47-200 Kędzierzyn-Koźle.
- Badania próbek mieszanek mineralno-asfaltowych w zakresie współczynnika luminancji Qd; Zleceniodawca: COLAS Polska Sp. z o.o., ul. Nowa 49, 62-070 Palędzie.
- Badania próbek mieszanek mineralno-asfaltowych w zakresie współczynnika luminancji Qd; Zleceniodawca: TPA Sp. z o.o., ul. Parzniewska 8, 05-800 Pruszków.
- Badania próbek gumowych pasów oznakowania stref bezpieczeństwa pieszych: pas ostrzegawczy i pas bezpieczeństwa; Zleceniodawca: Geyer & Hosaja Sp. z o.o., Partynia 12, 39-310 Radomyśl Wielki.
- Badania wstępne typu laboratoryjne i drogowe masy termoplastycznej EKVATOR do poziomego oznakowania dróg; Zleceniodawca: Kontur Sp. z o.o., Kolonia Komarno 32, 21-543

- Badania wstępne typu laboratoryjne i drogowe farby rozpuszczalnikowej Labrador barwy białej i żółtej do poziomego oznakowania dróg; Zleceniodawca: RCR BIS Sp. z o.o. Sp. k., Zakrzewo, ul. Przemysłowa 1, 62-070 Dopiewo.
- Badania wstępne typu laboratoryjne i drogowe masy chemoutwardzalnej BILADUR barwy białej do poziomego oznakowania dróg; Zleceniodawca: Trilacolor Sp. z o.o., ul. Arkuszowa 48, 01 934 Warszawa.
- Badania wstępne typu laboratoryjne i drogowe masy chemoutwardzalnej REMO P SPRAYPLASTIK 1:1 barwy białej do poziomego oznakowania dróg; Zleceniodawca: Rembrandtin Coatings GmbH, Ignaz Köck Straße 15, 1210 Wien Austria.
- Badania wstępne typu laboratoryjne i drogowe farb rozpuszczalnikowych Bandax Gold i Bandax Sprint barwy białej i żółtej do poziomego oznakowania dróg; Zleceniodawca: Maestria Polska Sp. z o.o., ul. Pułtуска 60, 09-100 Płońsk.

3. Konferencje i prezentacje

- Prezentacja "Innovative Transport for the Road Safety", podczas konferencji Cooperation in the field of Road Science: ROSDOM – IBDiM, 19.03.21

Udział w konferencjach, z głosem doradczym w zakresie brd:

- Zielony ład w polskim transporcie, 26.01.21
- Kongres Czystego Powietrza, 10-11.03.21
- Polski transport drogowy w Zielonym Ładzie, 30.03.21
- II Kongres Technologii Miejskich, 20-21.04.21
- ERTRAC Conference, 29.04.21
- Miasta Zrównoważone, 11.05.21
- Mobility-as-a-Service, 15.06.21
- FERSI Symposium, 14.10.21
- The links between road safety, inclusion, equity, gender and sustainability, 24.11.21.

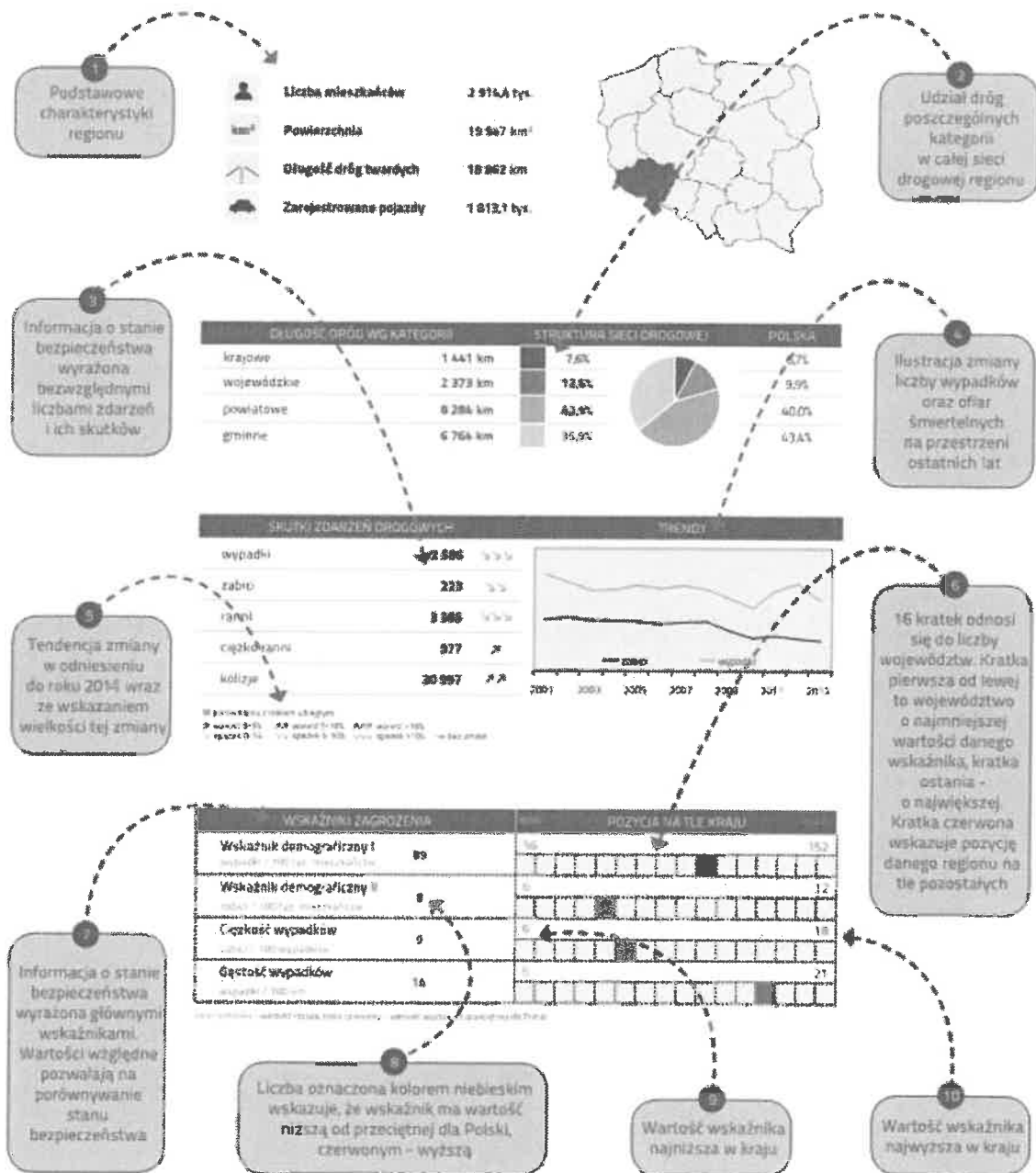
4. Publikacje

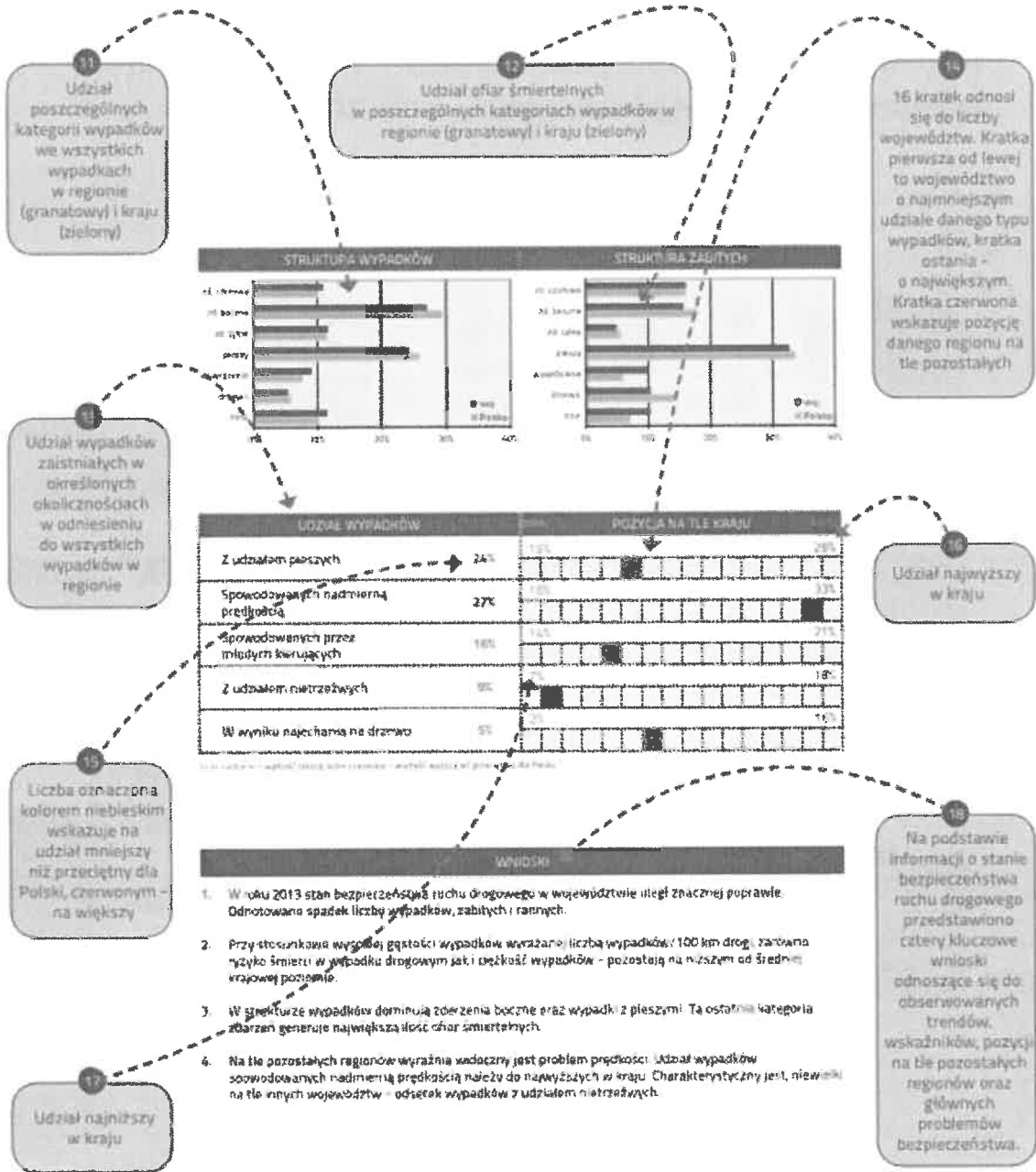
- Inteligentne systemy parkingowe w UE - podstawy, funkcjonowanie i zastosowanie - Karkowski M., Kucharski D., Szpikowski M., Wicher E.
- Bariery ochronne drogowe i mostowe - wymagania, zasady stosowania i badania. Dzienis T., Karkowski M., Kowalska-Sudyka M., Kucharski D., Wicher E. 2021.
- Ocena wpływu materiału tarczy znaku drogowego na występowanie efektu rosznia. Lusa R., Skierczyński P., Prasalska-Nikoniuk J., Kraszevska J.
- Efektywność przekazu informacji w ruchu drogowym z wykorzystaniem znaków o zmiennej treści. Kornalewski L., Konior.

ZAŁĄCZNIK 1

Analizy porównawcze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwach w 2021 r.

JAK ODCZYTAĆ INFORMACJE ?







WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE



Liczba mieszkańców	2 884 tys.
Powierzchnia	19 947 km ²
Długość dróg publicznych	24 548,6 km
Zarejestrowane pojazdy	2 448,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 402 km		5,8%
wojewódzkie	2 372 km		10,1%
powiatowe	8 414 km		34,3%
gminne	13 133 km		49,9%
			POLSKA
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 730	↗↗	
zabici	179	↗↗	
ranni	2 018	↗↗↗	
ciężko ranni	699	↗	
kolizje	39 575	↗↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

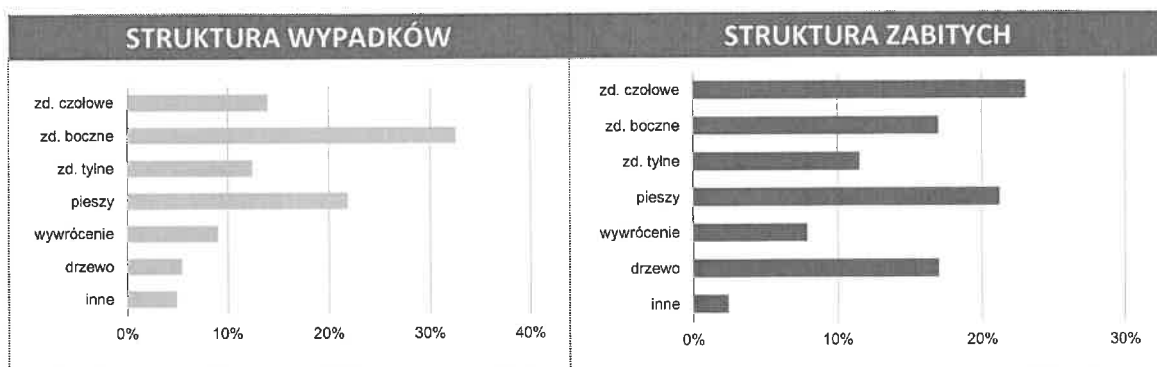
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,00
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23,1%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 25,4%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,2%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów 15,5%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych 10,7%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów 11,3%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo 5,4%	2,1%		13,8%

WNIOSKI
1. W roku 2021 w strukturze wypadków dominują zderzenia boczne i najechanie na pieszego, zaś w strukturze ofiar śmiertelnych najechanie na pieszego oraz zderzenia czołowe, boczne i najechanie na drzewo.
2. Dość wysoki udział wypadków z udziałem pieszych oraz spowodowanych nadmierną prędkością.
3. Kolejny rok występuje wyższy od średniej udział wypadków motocyklistów.



WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 054,2 tys.
Powierzchnia	17 971 km ²
Długość dróg publicznych	28 022,9 km
Zarejestrowane pojazdy	1 755,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 212 km	● 4,3%	
wojewódzkie	1 755 km	● 6,3%	
powiatowe	7 010 km	● 25,0%	
gminne	17 463 km	● 64,4%	
			POLSKA
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	797 ↘	
zabici	122 ↘↘↘	
ranni	866 ↗	
ciężko ranni	357 ↗	
kolizje	26187 ↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

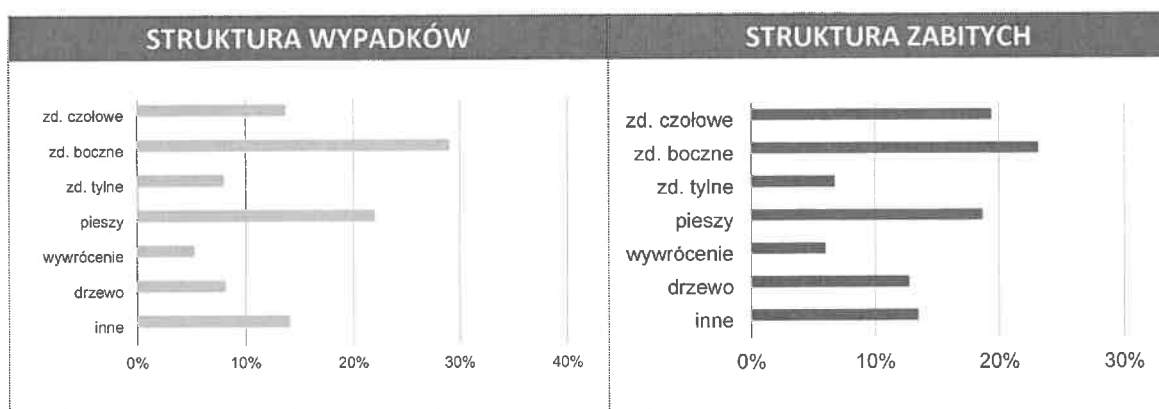
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23,1%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 23,1%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców 15,2%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów 13,9%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych 11,6%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów 9,6%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo 8,1%	2,1%		13,8%

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



WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE



Liczba mieszkańców	2 086,4 tys.
Powierzchnia	25 123 km ²
Długość dróg publicznych	37 196,4 km
Zarejestrowane pojazdy	1 898,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 033 km	● 2,8%	
wojewódzkie	2 335 km	● 6,3%	
powiatowe	10 591 km	● 28,5%	
gminne	24 524 km	● 62,5%	
			POLSKA
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	892	↘		
zabici	135	↘↘↘		
ranni	966	↗		
ciężko ranni	475	↗		
kolizje	19 859	↗↗↗		
			2011 2013 2015 2017 2019 2021	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

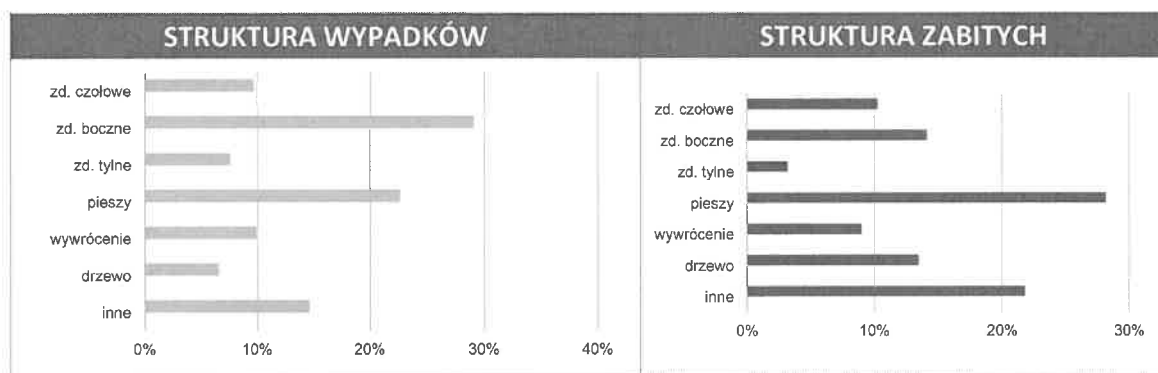
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 23,2%	15,3%	23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 24,2%	13,8%	29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17,7%	13,6%	21,4%
Z udziałem rowerzystów 14,7%	11,8%	17,4%
Z udziałem nietrzeźwych 15,6%	7,2%	15,6%
Z udziałem motocyklistów 7,9%	5,8%	11,7%
W wyniku najechania na drzewo 6,6%	2,1%	13,8%

WNIOSKI	
1.	W województwie utrzymuje się najwyższy w kraju udział wypadków nietrzeźwych oraz wypadków z udziałem nietrzeźwych.
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	1 003,2 tys.
Powierzchnia	13 988 km ²
Długość dróg publicznych	15 646,9 km
Zarejestrowane pojazdy	910,6 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	909 km	● 5,8%		POLSKA
wojewódzkie	1 597 km	● 10,2%		4,6%
powiatowe	4 143 km	● 26,5%		6,9%
gminne	9 751 km	● 57,5%		29,3%
				59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY					
wypadki	540 ↘↘↘						
zabici	71 ↘↘						
ranni	648 ↘						
ciężko ranni	221 ↘↘↘						
kolizje	10 700 ↗						
		2011	2013	2015	2017	2019	2021

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

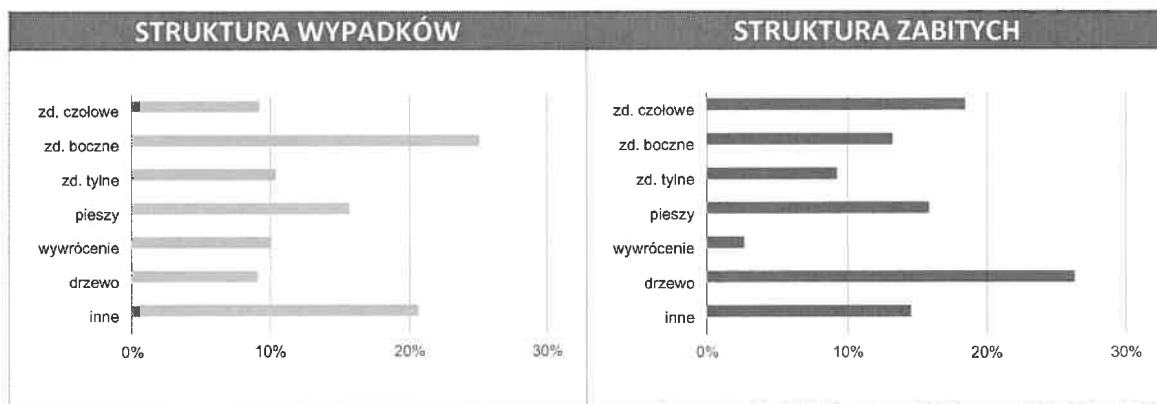
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	15,8%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością	23,4%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców	16,0%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów	12,7%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych	10,7%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów	5,8%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo	9,1%	2,1%		13,8%

WNIOSKI	
1.	Istotnym problemem pozostają wypadki spowodowane nadmierną prędkością, których udział jest powyżej średniej krajowej.
2.	W województwie spadł udział wypadków z udziałem rowerzystów.
3.	W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów jednak najwięcej ofiar śmiertelnych generują zderzenia czołowe oraz na skutek najechania na drzewo.



WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE



Liczba mieszkańców	2 426,8 tys.
Powierzchnia	18 219 km ²
Długość dróg publicznych	26 034,2 km
Zarejestrowane pojazdy	2 186,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ			
krajowe	1 486 km		5,7%		POLSKA
wojewódzkie	1 360 km		5,2%		4,6%
powiatowe	7 790 km		29,9%		6,9%
gminne	15 661 km		59,1%		29,3%
					59,3%

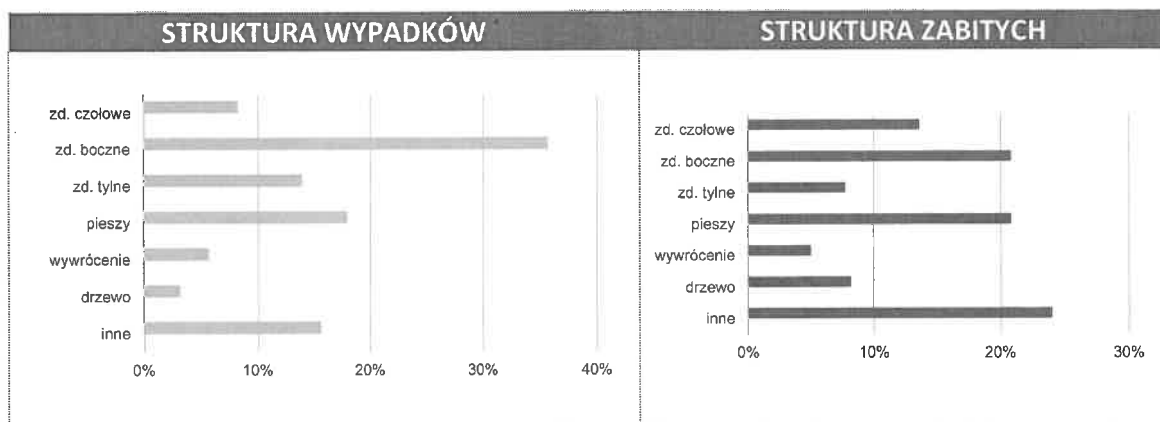
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 306	↘↘	
zabici	191	↘↘↘	
ranni	2 763	→	
ciężko ranni	973	↗↗↗	
kolizje	28 914	↗↗	

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.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	18,7%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością	21,3%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców	14,3%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów	15,0%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych	10,0%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów	7,1%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo	3,1%	2,1%		13,8%

- ### 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 spowodowanymi nadmierną prędkością udział pozostałych kategorii zdarzeń pozostaje na poziomie średniej krajowej.



WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 408,5 tys.
Powierzchnia	15 183 km ²
Długość dróg publicznych	31 697 km
Zarejestrowane pojazdy	2 671,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 100 km	● 3,5%	
wojewódzkie	1 433 km	● 4,5%	
powiatowe	6 617 km	● 20,9%	
gminne	22 250 km	● 71,1%	
			POLSKA
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

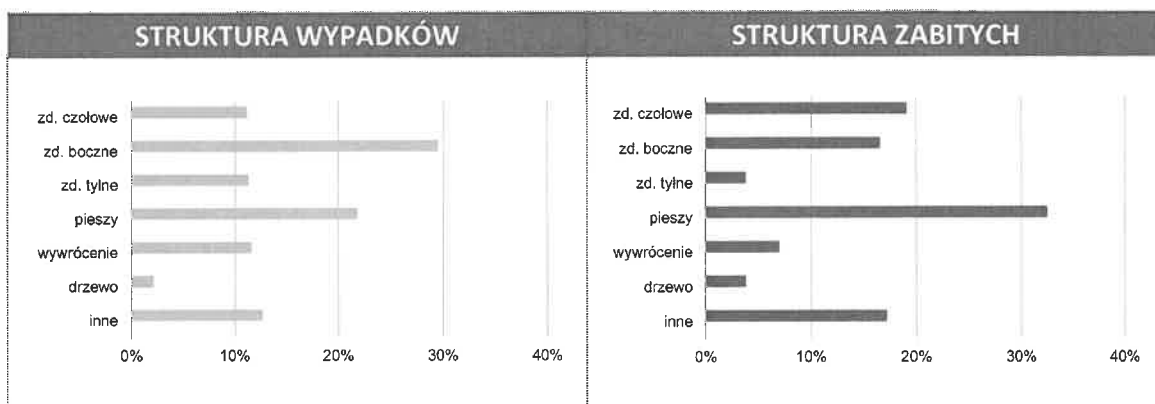
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 239	↘	
zabici	144	↘↘	
ranni	2 590	↗	
ciężko ranni	883	↘	
kolizje	31 560	↗↗↗	
			2011 2013 2015 2017 2019 2021

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.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 22,6%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22,9%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,6%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów 17,0%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych 11,2%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów 9,8%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo 2,1%	2,1%		13,8%

WNIOSKI
1. Wskaźnik zagrożenia oraz gęstość wypadków plasują region powyżej średniej kraju, natomiast ryzyko śmierci oraz ciężkość wypadków nie osiągają wysokiej wartości.
2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych, które generują zdecydowanie najwyższe odsetki ofiar śmiertelnych.
3. Wśród najistotniejszych problemów należy wskazać znaczną liczbę wypadków z udziałem pieszych, rowerzystów, motocyklistów oraz spowodowanych przez młodych kierowców, a także z udziałem nietrzeźwych.



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE



Liczba mieszkańców	5 419,9 tys.
Powierzchnia	35 559 km ²
Długość dróg publicznych	54 928 km
Zarejestrowane pojazdy	5 237,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	2 448 km	● 4,4%	
wojewódzkie	2 970 km	● 5,6%	
powiatowe	15 214 km	● 27,6%	
gminne	34 845 km	● 62,4%	

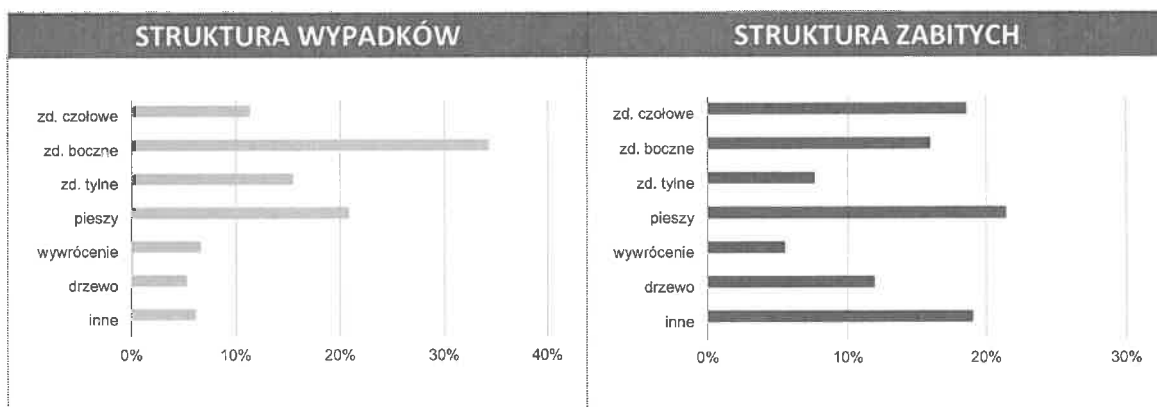
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	3 086	↗	
zabici	375	↘↘↘	
ranni	3 561	↗↗	
ciężko ranni	701	↘↘	
kolizje	64 221	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 21,6%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 24,2%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17,9%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów 15,1%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych 12,0%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów 10,4%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo 5,3%	2,1%		13,8%

- ### 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, pieszych, rowerzystów, motocyklistów oraz młodych kierowców.
 3. Wskaźniki zagrożeń plasują region w gronie województw charakteryzujących się średnim ryzykiem wypadków. Niestety towarzyszące im ryzyka i ciężkość są wyższe od średniej krajowej.



WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE



Liczba mieszkańców	973,3 tys.
Powierzchnia	9 412 km ²
Długość dróg publicznych	10 365 km
Zarejestrowane pojazdy	865,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	780 km	● 7,5%	
wojewódzkie	852 km	● 8,2%	
powiatowe	3 899 km	● 37,6%	
gminne	4 875 km	● 46,7%	
			POLSKA
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY					
wypadki	537	↗↗						
zabici	81	↗↗↗						
ranni	593	↗↗↗						
ciężko ranni	211	↗↗						
kolizje	10 191	↗↗↗						
			2011	2013	2015	2017	2019	2021

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

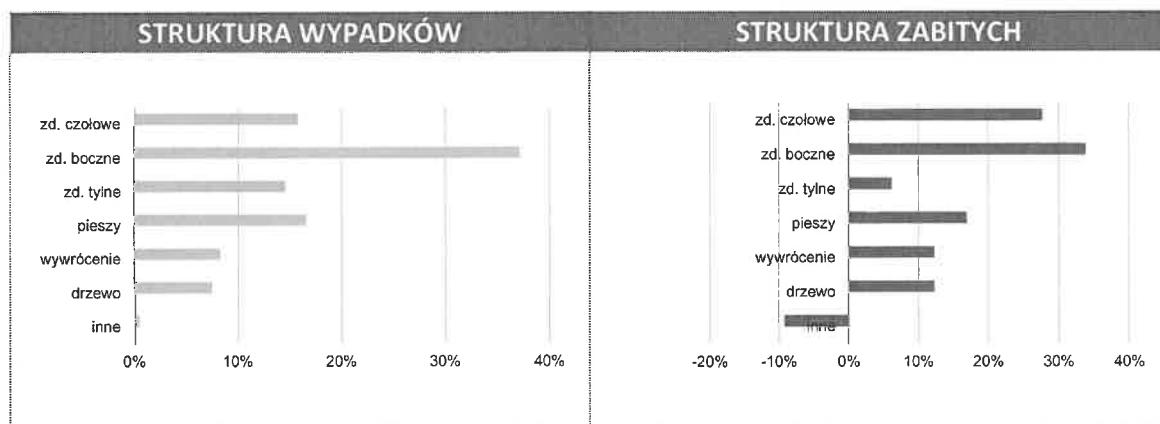
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	16,6%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością	23,0%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców	18,4%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów	16,8%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych	12,5%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów	11,7%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo	7,4%	2,1%		13,8%

WNIOSKI	
1.	W regionie odnotowano najwyższy w kraju odsetek wypadków z udziałem motocyklistów. Wśród innych problemów należy wskazać wypadki z udziałem młodych kierowców, rowerzystów nietrzeźwych oraz w wyniku najechania na drzewo.
2.	W strukturze wypadków wyraźnie dominują zderzenia boczne pojazdów i właśnie ten typ zdarzeń generuje najwięcej ofiar śmiertelnych.
3.	Wskaźnik zagrożenia w regionie jest niższy od średniej wartości w skali kraju. Niestety wskaźnik zabitych na 100 tys. mieszkańców jest najwyższy w kraju, zaś wskaźnik ciężkości przewyższa średnią wartość krajową.

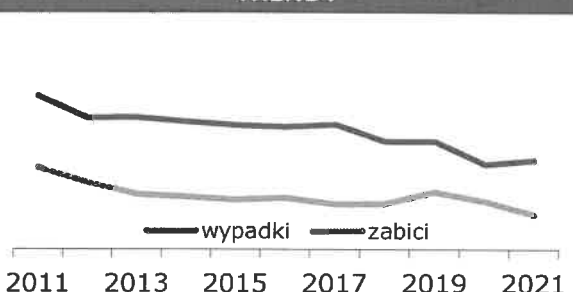


WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE







Liczba mieszkańców	2 116 tys.
Powierzchnia	17 846 km ²
Długość dróg publicznych	21 340 km
Zarejestrowane pojazdy	1 722,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ									
krajowe	927 km	● 4,3%	 <table> <tr> <td>POLSKA</td> <td>4,6%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6,9%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>29,3%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>59,3%</td> </tr> </table>	POLSKA	4,6%		6,9%		29,3%		59,3%
POLSKA	4,6%										
	6,9%										
	29,3%										
	59,3%										
wojewódzkie	1 745 km	● 8,1%									
powiatowe	6 714 km	● 31,4%									
gminne	12 244 km	● 56,2%									

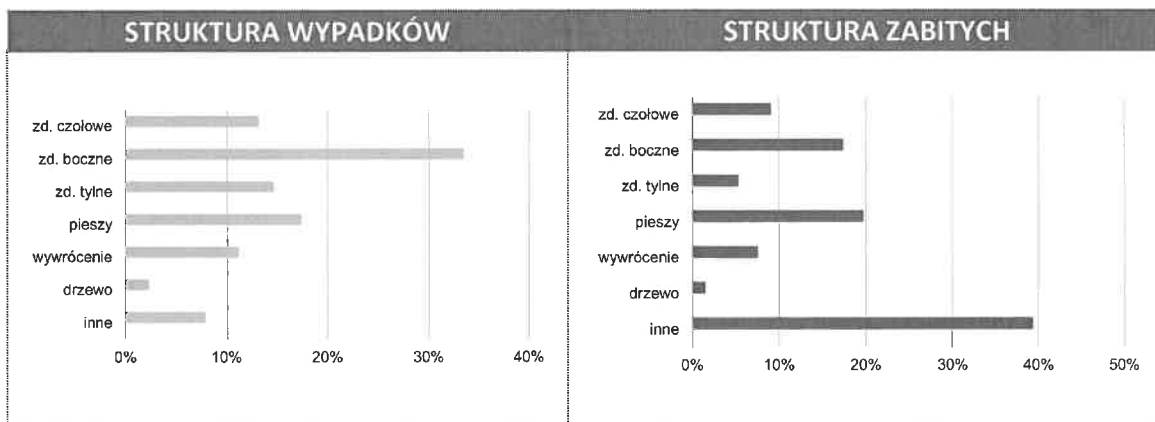
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	1 222	↗		
zabici	95	↘↘↘		
ranni	1 444	↗↗↗		
ciężko ranni	239	↘↘		
kolizje	17 948	↗↗↗		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 17,6%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 27,7%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców 21,4%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów 16,9%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych 9,9%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów 9,5%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo 2,2%	2,1%		13,8%

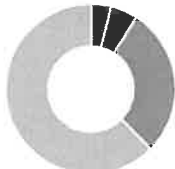
WNIOSKI
1. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych i właśnie te ostatnie generują znaczną część ofiar śmiertelnych.
2. Wskaźniki zagrożenia plasują region wśród województw o średniej ciężkości wypadków, jednak wskaźnik gęstości jest powyżej średniej.
3. W województwie odnotowano najwyższy w skali kraju udział wypadków spowodowanych przez młodych kierowców oraz jeden z najwyższych w odniesieniu do wypadków z udziałem rowerzystów i spowodowanych nadmierną prędkością. To kolejny rok kiedy udział tych grup wypadków pozostaje na bardzo wysokim poziomie.

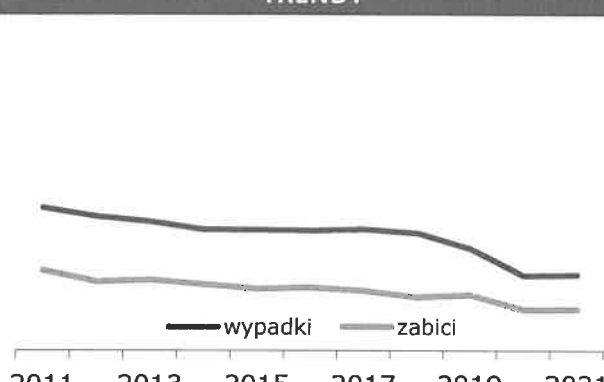


WOJEWÓDZTWO PODLASKIE



Liczba mieszkańców	1 169,4 tys.
Powierzchnia	20 187 km ²
Długość dróg publicznych	26 818 km
Zarejestrowane pojazdy	961,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ									
krajowe	992 km	● 3,7%	 <table> <tr> <td>POLSKA</td> <td>4,6%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6,9%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>29,3%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>59,3%</td> </tr> </table>	POLSKA	4,6%		6,9%		29,3%		59,3%
POLSKA	4,6%										
	6,9%										
	29,3%										
	59,3%										
wojewódzkie	1 375 km	● 5,1%									
powiatowe	7 625 km	● 28,5%									
gminne	17 163 km	● 62,7%									

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY					
wypadki	433	↗	 <p>— wypadki — zabici</p>					
zabici	79	↗						
ranni	481	↗↗						
ciężko ranni	243	↗↗↗						
kolizje	12 794	↗↗↗						
			2011	2013	2015	2017	2019	2021

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%





↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

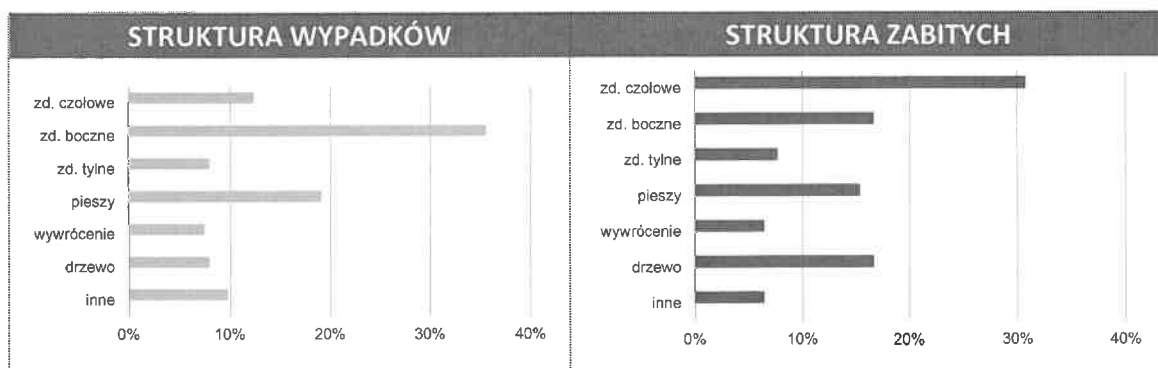
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 20,0%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22,1%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców 15,8%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów 17,4%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych 13,0%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów 9,8%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo 7,9%	2,1%		13,8%

WNIOSKI	
1.	W województwie w 2021 r. po raz kolejny odnotowano najwyższy w skali kraju wskaźnik zabitych/100 wypadków, przy jednoczesnym najniższym wskaźniku gęstości wypadków (wypadki/100 tys. mieszkańców).
2.	W strukturze wypadków wyraźnie dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych, jednak to zderzenia czołowe pojazdów generują najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych.
3.	Odnotowano najwyższy w kraju wskaźnik wypadków z udziałem rowerzystów.



WOJEWÓDZTWO POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 346,0 tys.
Powierzchnia	18 323 km ²
Długość dróg publicznych	22 827 km
Zarejestrowane pojazdy	1 920,6 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	929 km	● 4,0%	
wojewódzkie	1 838 km	● 8,1%	
powiatowe	5 675 km	● 25,0%	
gminne	14 809 km	● 62,9%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY					
wypadki	1 776	↘						
zabici	118	↘↘↘						
ranni	2 060	↘↘						
ciężko ranni	467	↘↘↘						
kolizje	26 584	↗↗						
			2011	2013	2015	2017	2019	2021

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

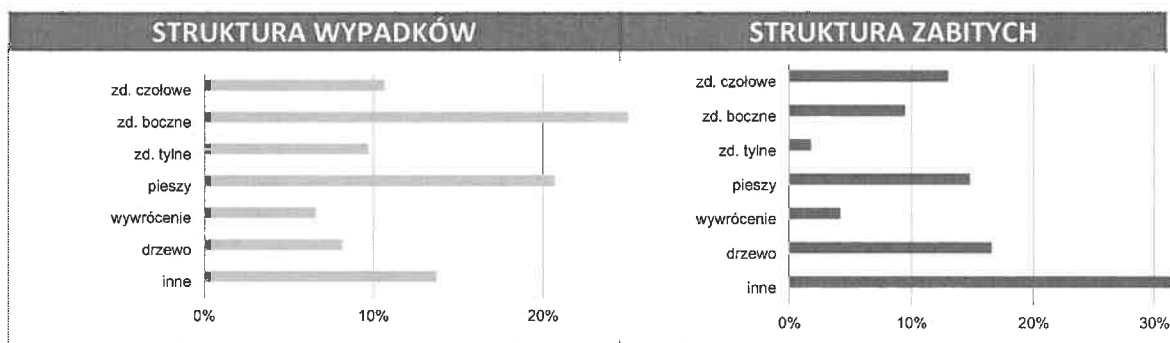
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 20,7%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 24,3%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,2%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów 16,5%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych 9,1%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów 8,1%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo 8,1%	2,1%		13,8%

- ### WNIOSKI
1. W roku 2021 w województwie odnotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych.
 2. Podobnie jak w roku ubiegłym w województwie utrzymuje się znaczący udział wypadków spowodowanych prędkością i najechaniem na drzewo oraz z udziałem rowerzystów.
 3. Region charakteryzuje się dość niską ciężkością wypadków, natomiast gęstość wypadków jest powyżej średniej krajowej.



WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE



Liczba mieszkańców	4 472,7 tys.
Powierzchnia	12 333 km ²
Długość dróg publicznych	25 142 km
Zarejestrowane pojazdy	3 452 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 288 km	● 5,0%	
wojewódzkie	1 506 km	● 6,0%	
powiatowe	6 354 km	● 25,2%	
gminne	16 344 km	● 63,8%	
			POLSKA
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 203	↘↘	
zabici	148	↘↘↘	
ranni	2 576	↘↘	
ciężko ranni	755	↘↘↘	
kolizje	53 739	↗↗↗	
			2011 2013 2015 2017 2019 2021

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

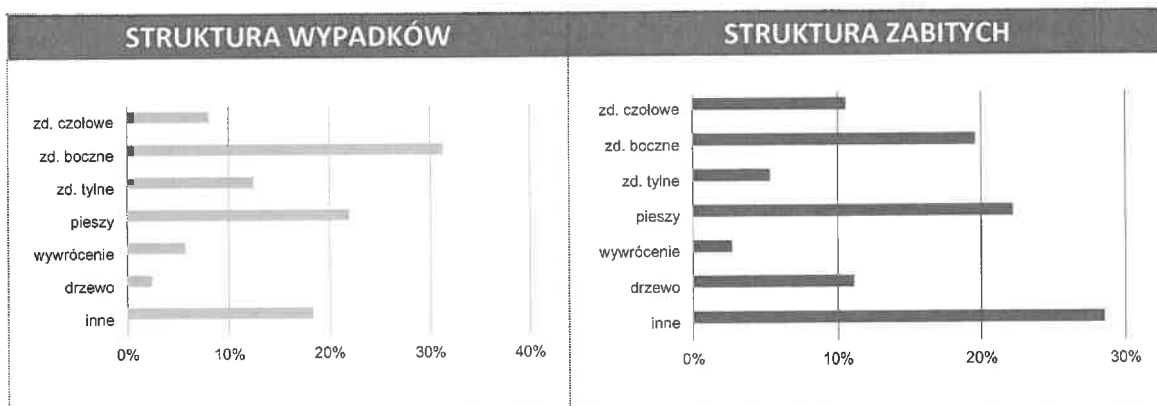
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23,1%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 13,8%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców 13,8%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów 14,5%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych 9,2%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów 8,0%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo 2,4%	2,1%		13,8%

WNIOSKI
<p>1. Najważniejszym problemem województwa pozostaje wysoki wskaźnik wypadków z udziałem pieszych. Jednocześnie w województwie występuje najniższy odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz jeden z najniższych udziałów wypadków spowodowanych przez młodych kierowców oraz z udziałem osób nietrzeźwych i w wyniku najechania na drzewo.</p> <p>2. W strukturze wypadków wyraźnie dominują zderzenia boczne i wypadki z udziałem pieszych, które charakteryzują się bardzo dużym odsetkiem ofiar śmiertelnych.</p> <p>3. W regionie po raz kolejny odnotowano najniższy w kraju wskaźnik liczby zabitych w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców, przy jednoczesnej znacznej gęstości wypadków.</p>



WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE



Liczba mieszkańców	1 218,1 tys.
Powierzchnia	11 710 km ²
Długość dróg publicznych	17 643 km
Zarejestrowane pojazdy	1 078,6 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	757 km	● 4,3%	
wojewódzkie	1 112 km	● 6,3%	
powiatowe	6 220 km	● 35,2%	
gminne	9 411 km	● 54,2%	
			POLSKA
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	780	↘↘	
zabici	86	↘↘↘	
ranni	913	↘	
ciężko ranni	277	↘↘↘	
kolizje	12 440	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

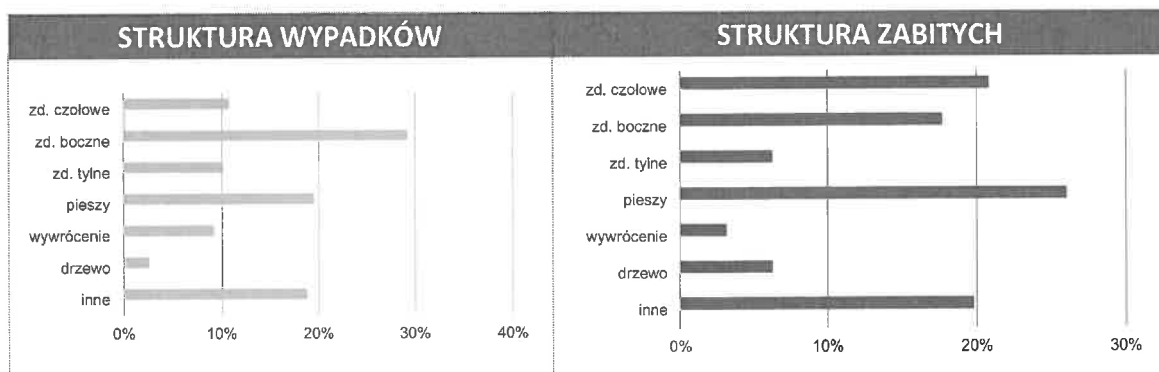
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 20,6%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 20,6%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców 14,0%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów 11,8%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych 12,0%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów 9,5%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo 2,5%	2,1%		13,8%

- ### WNIOSKI
1. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz najechanie na pieszego, ten drugi rodzaj zdarzenia generuje zdecydowanie najwięcej ofiar śmiertelnych.
 2. Podobnie jak w roku ubiegłym zwraca uwagę dość wysoki wskaźnik wypadków z udziałem osób nietrzeźwych.
 3. Udaje się utrzymać w rejonie niski odsetek wypadków z udziałem rowerzystów, który jest najniższy w skali kraju.



WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE



Liczba mieszkańców	1 410,6 tys.
Powierzchnia	24 173 km ²
Długość dróg publicznych	22 176 km
Zarejestrowane pojazdy	1 106,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 326 km	● 6,0%	
wojewódzkie	1 930 km	● 8,7%	
powiatowe	8 363 km	● 37,8%	
gminne	10 627 km	● 47,5%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	920	↘↘↘		
zabici	96	↘↘↘		
ranni	1 074	↘↘		
ciężko ranni	398	↘↘↘		
kolizje	15 507	↗↗↗		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

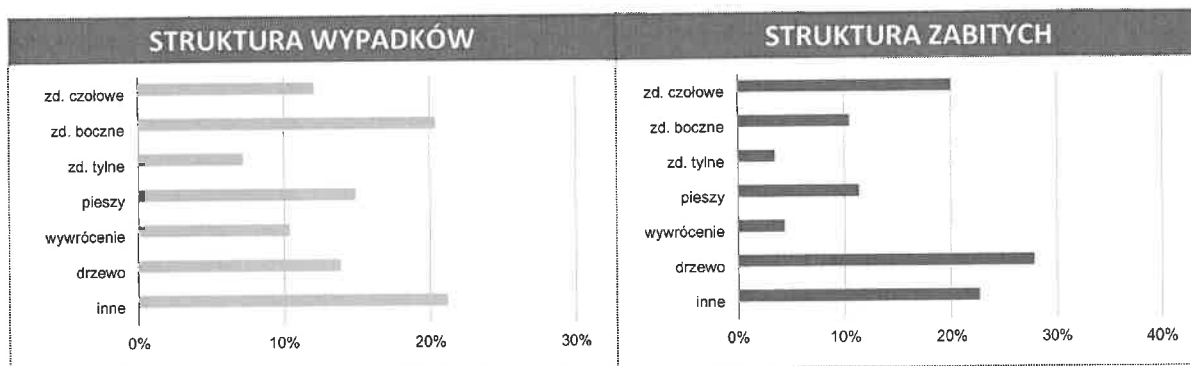
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	15,6%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością	29,3%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców	13,6%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów	12,0%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych	13,3%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów	8,4%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo	13,8%	2,1%		13,8%

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



WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 491,4 tys.
Powierzchnia	29 826 km ²
Długość dróg publicznych	41 123,5 km
Zarejestrowane pojazdy	3 327,7 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 734 km	● 4,2%	
wojewódzkie	2 803 km	● 6,9%	
powiatowe	12 212 km	● 29,6%	
gminne	24 959 km	● 59,2%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 409	↘↘↘	
zabici	230	↗↗	
ranni	2 769	↘↘↘	
ciężko ranni	961	↘↘	
kolizje	33 673	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

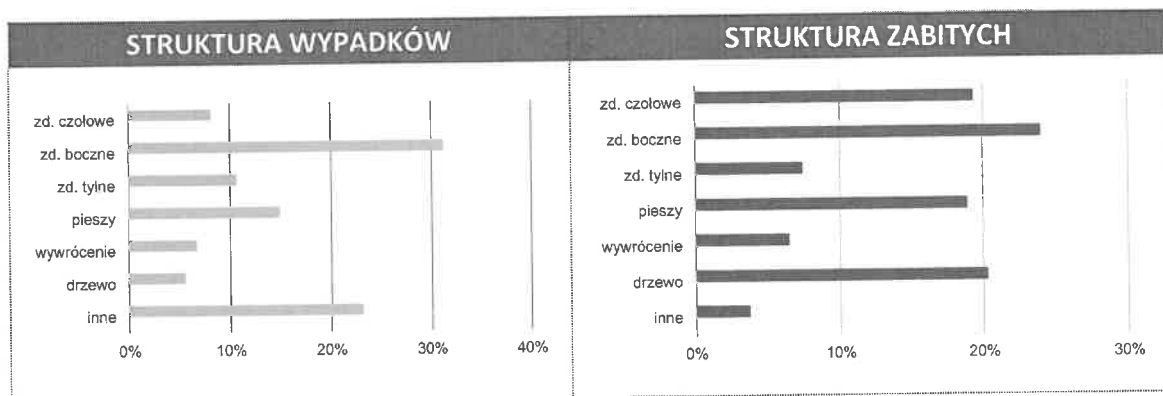
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 15,3%	15,3%		23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 19,6%	13,8%		29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,3%	13,6%		21,4%
Z udziałem rowerzystów 13,9%	11,8%		17,4%
Z udziałem nietrzeźwych 7,2%	7,2%		15,6%
Z udziałem motocyklistów 6,7%	5,8%		11,7%
W wyniku najechania na drzewo 5,5%	2,1%		13,8%

- ### WNIOSKI
1. W roku 2021 odnotowano dość wysoki wskaźnik wypadków z udziałem młodych kierowców oraz w wyniku najechania na drzewo.
 2. Struktura wypadków nie odbiega od średniej obserwowanej w kraju. Dominują wypadki z udziałem pieszych oraz zderzenia boczne. 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 kierowców i pieszych.



WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE



Liczba mieszkańców	1 682,0 tys.
Powierzchnia	22 905 km ²
Długość dróg publicznych	19 407 km
Zarejestrowane pojazdy	1 357,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 155 km	● 5,9%	
wojewódzkie	2 179 km	● 11,0%	
powiatowe	7 580 km	● 38,9%	
gminne	9 146 km	● 44,1%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	946	↗	
zabici	95	↘↘	
ranni	1 093	↗↗	
ciężko ranni	416	↘↘↘	
kolizje	19 455	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

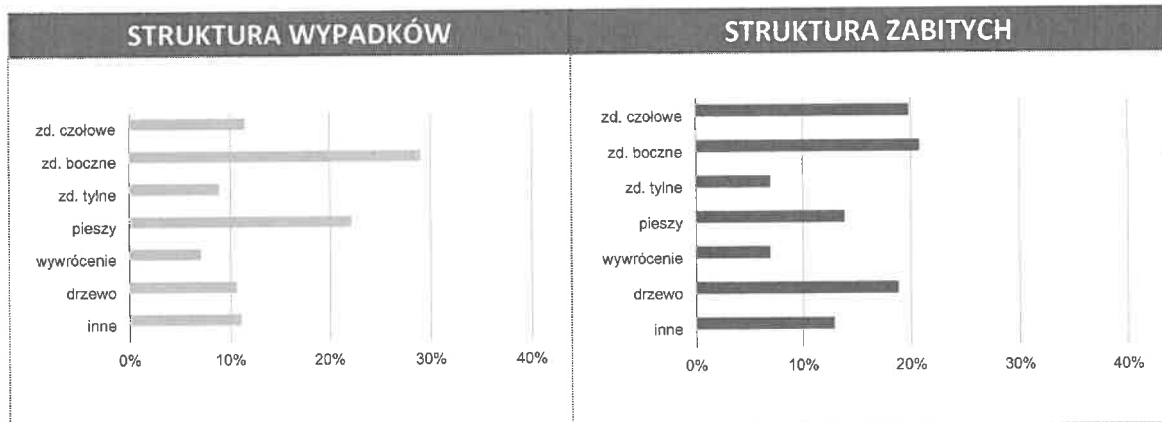
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	37,0		95,0
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,3		8,3
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,4		18,2
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		8,9

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 22,7%	15,3%	23,2%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22,0%	13,8%	29,3%
Spowodowanych przez młodych kierowców 13,7%	13,6%	21,4%
Z udziałem rowerzystów 14,3%	11,8%	17,4%
Z udziałem nietrzeźwych 11,0%	7,2%	15,6%
Z udziałem motocyklistów 7,9%	5,8%	11,7%
W wyniku najechania na drzewo 10,6%	2,1%	13,8%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 1. W województwie utrzymuje się niski wskaźnik wypadków z udziałem młodych kierowców. W roku 2021 także wskaźnik udziału wypadków z udziałem motocyklistów był jednym z najniższych w skali kraju. 2. Wskaźniki wypadków w wyniku najechania na drzewo są na drugim miejscu spośród najwyższych w kraju. 3. Przyjęte na potrzeby oceny wskaźniki plasują region w gronie województw o średnim poziomie zagrożenia.

ZALĄCZNIK 2*

Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar oraz wielkość wskaźników zagrożenia w roku 2021

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	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
DOLNOŚLĄSKIE	1578	1730	165	179	1794	2018	682	699	35761	39575	54,4	59,8	5,7	6,2	10,5	10,3	6,4	6,8
KUJAWSKO-POMORSKIE	827	797	134	122	859	866	356	357	24028	26187	40	38,7	6,5	5,9	16,2	15,3	3,0	2,9
LUBELSKIE	931	892	156	135	947	966	455	475	26296	19859	44,3	42,6	7,4	6,4	16,8	15,1	2,5	2,3
LUBUSKIE	607	540	76	71	677	648	347	221	16913	10700	60,1	53,6	7,5	7,0	12,5	13,1	3,9	3,3
ŁÓDZKIE	2436	2306	221	191	2763	2763	875	973	10219	28194	99,5	94,6	9	7,8	9,1	8,3	9,4	8,8
MAŁOPOLSKIE	2265	2239	157	144	2563	2590	903	883	27757	31560	66,3	65,7	4,6	4,2	6,9	6,4	7,1	7,1
MAZOWIECKIE	2960	3086	420	375	3295	3561	779	701	58903	64221	54,5	56,9	7,7	6,9	14,2	12,2	5,4	5,6
OPOLSKIE	488	537	65	81	538	593	197	211	8916	10191	49,8	55,0	6,6	8,3	13,3	15,1	4,7	5,2
PODKARPACKIE	1167	1222	132	95	1240	1444	262	239	16079	17948	54,9	57,6	6,2	4,5	11,3	7,8	5,5	5,6
PODLASKIE	430	433	78	79	451	481	219	243	11316	12794	36,5	36,9	6,6	6,7	18,1	18,2	1,6	1,6
POMORSKIE	1848	1776	169	118	2236	2060	559	467	23978	26584	78,7	75,7	7,2	5,0	9,1	6,6	8,1	7,6
ŚLĄSKIE	2383	2203	189	148	2715	2576	856	755	47444	53739	52,9	49,0	4,2	3,3	7,9	6,7	9,5	8,6
ŚWIĘTOKRZYSKIE	831	780	96	86	953	913	318	277	11628	12440	67,6	63,7	7,8	7,0	11,6	11,0	4,7	4,5
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1040	920	115	96	1186	1074	459	398	13762	15507	73,2	64,9	8,1	6,8	11,1	10,4	4,7	4,1
WIELKOPOLSKIE	2822	2409	217	230	3234	2769	1060	961	30817	33673	80,6	68,9	6,2	6,6	7,7	9,5	6,9	5,8
ZACHODNIOPOMORSKIE	927	946	101	95	1012	1093	478	416	18229	19455	54,7	56,0	6	5,6	10,9	10,0	4,8	4,7
POLSKA	23540	22816	2491	2245	26463	26415	8805	8276	382046	422627	61,4	59,6	6,5	5,9	10,6	9,8	5,5	5,3

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

ZAŁĄCZNIK 3*

Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania NBRD 2021 – 2030 w 2019 i 2021

Filary programu		Zabici		Ciężko ranni	
		2019	2021	2019	2021
Wskaźniki finalne dla całego programu					
Liczba ofiar (ofiar/rok)		2909	2245	10633	8276
Wszystkie filary	Wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (ofiar/1 mln mieszk./rok)	75,7	58,7	276,8	216,3
	Wskaźnik ofiarochłonności motoryzacyjnej (ofiar/1 mln pojazdów/rok ^[1])	94,4	68,0	345,2	250,9
	Wskaźnik koncentracji ofiar (ofiar/1 mld pkm/rok ^[2])	12,2	9,0	44,6	33,2
Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów.					
Bezpieczny człowiek	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	793	527	2474	1672
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	258	185	1371	1108
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	382	269	1516	1226
	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)	265	257	884	855

* 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).

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

Bezpieczne drogi	Liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok)	585	433	1494	1238
	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)	767	601	3975	3213
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi ^[3] (ofiar/rok)	473	430	994	857
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)	486	318	2981	2255
	Liczba ofiar na łukach poziomych – zakręt, łuk (ofiar/rok)	518	446	1385	1226
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)	1024	738	2579	1975
	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (ofiar/rok)	770	793	2428	2150
Bezpieczny pojazd	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdów (ofiar/rok) ^[4]	6	7	13	16
Ratownictwo i opieka powypadkowa	Liczba ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od dnia wypadku (ofiar/rok)	955	700	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 2021 r.: ofiary w wypadkach, w których przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu.