



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
DSP.WPP.4621.4.2023

Druk nr 3211
Warszawa, 4 maja 2023 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 2022 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/



UCHWAŁA NR 1/2023
KRAJOWEJ RADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

z dnia 18 kwietnia 2023 r.

w sprawie przyjęcia sprawozdania pt. „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2022 r.”

Na podstawie art. 140e ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.¹⁾) oraz w związku z § 10 załącznika do uchwały nr 4/2014 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie zatwierdzenia regulaminu organizacyjnego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego²⁾ uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się sprawozdanie pt. „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2022 r.”, stanowiące załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem jej podjęcia.

PRZEWODNICZĄCY
KRAJOWEJ RADY
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Andrzej Adamczyk

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2022 r. poz. 1002, 1768, 1783, 2589 i 2642.

²⁾ Niniejsza uchwała została zmieniona uchwałą nr 2/2017 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 9 maja 2017 r. zmieniającą uchwałę w sprawie zatwierdzenia regulaminu organizacyjnego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.





20 lat
Krajowej Rady Bezpieczeństwa
Ruchu Drogowego
2002 – 2022

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2022 r.

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



Z troską i pełną odpowiedzialnością za szereg działań, które podejmujemy, przekazuję na Państwa ręce sprawozdanie na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2022 roku. Raport ze względu na obchodzoną w 2022 roku 20-rocznicę ustanowienia Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego zawiera również pogłębioną refleksję dotyczącą efektów poprawy stanu bezpieczeństwa, ale również pozostawia w swej merytorycznej formie dowody, jak bardzo opłaca się inwestować w ten proces i jak wielkie korzyści płyną z tego tytułu dla polskiego społeczeństwa.

Przed blisko ośmioma laty postawiliśmy sobie ambitny cel: polskie drogi muszą być znacznie bezpieczniejsze. Polska musi przestać szorować po dnie europejskich statystyk pod tym względem. Nasze działania zmierzające do naprawy tego stanu rzeczy opieramy na trzech filarach.

Pierwszym z nich są inwestycje. Dzięki poprawie jakości dróg – rozbudowie tras jednojezdniowych do dwóch jezdni, dofinansowaniu dróg lokalnych, budowie nowych skrzyżowań, doświetlaniu przejść dla pieszych – mniej uczestników ruchu drogowego narażonych jest na niebezpieczeństwo. Drugim z tych filarów jest edukacja. Nieustannie organizując rozmaite akcje – edukujemy społeczeństwo i pokazujemy, jak opłakane skutki może mieć nieprawidłowe zachowanie na drodze. Trzecim filarem naszych działań są zmiany w prawie. Staramy się, aby legislacja w jak najlepszy sposób określała prawa, ale też obowiązki wszystkich uczestników ruchu drogowego. Działania w ramach tych trzech filarów są naszą odpowiedzialnością na wyzwania. Warto przyjrzeć się temu, jakie przynosi to skutki.

W 2022 roku nastąpił dalszy bardzo wyraźny spadek liczby wypadków drogowych, zabitych i rannych w tych zdarzeniach w porównaniu do 2019 r., który był ostatnim rokiem przed wprowadzeniem obostrzeń w wyniku pandemii COVID-19. Dane wskazują, że w tym okresie nastąpił spadek liczby wypadków o ok. 30%. Liczba zabitych spadła o prawie 35%. Natomiast rannych w tych zdarzeniach było także o ok. 30% mniej. Szczególnie cieszy nas, że znacząco spadła liczba pieszych, którzy stracili życie w wypadkach. Tutaj spadek wyniósł aż 43%.

Polska roku 2002 to aż 5827 ofiar śmiertelnych na polskich drogach. Po 20 latach zakończyliśmy rok 2022 liczbą 1896 ofiar śmiertelnych. Finalnie realizowane działania pozwoliły po 20 latach osiągnąć niemal 70-procentowy spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

Polska jest więc dziś liderem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie. To cieszy, ale nie mam z tego tytułu pełnej satysfakcji. Wiemy, że 1896 ofiar śmiertelnych na drogach to nadal o 1896 za dużo. W ciągu 20 lat od powstania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pozycja Polski na tle krajów europejskich uległa znaczącej poprawie. W ciągu ostatniego roku, Polska awansowała o pięć miejsc w zestawieniu krajów UE pod względem liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na milion mieszkańców. Obecnie wartość ta wynosi dla Polski 51 osób, przy średniej dla UE wynoszącej 46 osób.

Chciałbym podziękować wszystkim zaangażowanym w proces poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Od lat dbają Państwo o to, aby ta ważna tematyka była obecna w przestrzeni publicznej i realizują Państwo ważne działania naprawcze w ramach swoich kompetencji i możliwości. Pragnę podziękować też wszystkim instytucjom i partnerom zaangażowanym w dotychczasowy wysiłek, zachęcam do dalszej, wzmożonej pracy i lektury tego historycznego sprawozdania.

Andrzej Adamczyk

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

Minister Infrastruktury

Spis treści

SŁOWNIK POJĘĆ.....	4
POLSKA NA TLE PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ W ROKU 2022	5
OKRES 20 LAT POPRAWY STANU BEZPIECZEŃSTWA NA DROGACH W POLSCE.....	9
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE W ROKU 2022.....	12
ZADANIA ZREALIZOWANE PRZEZ CZŁONKÓW KRBRD PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W 2022 ROKU ZGODNIE Z NARODOWYM PROGRAMEM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2021 – 2030.....	61
INNE DZIAŁANIA MAJĄCE WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO REALIZOWANE W 2022 ROKU	120
DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZA I PUBLIKACJE.....	140
ZAŁĄCZNIK 1. ANALIZA PORÓWNAWCZA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWACH W 2022 R.	145
ZAŁĄCZNIK 2. LICZBA ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR ORAZ WIELKOŚĆ WSKAŹNIKA ZAGROŻENIA W ROKU 2022	179
ZAŁĄCZNIK 3. ZESTAWIENIE PODSTAWOWYCH WSKAŹNIKÓW MONITOROWANIA NARODOWEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2021-2030.....	180

SŁOWNIK POJĘĆ¹

WYPADEK DROGOWY

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

KOLIZJA DROGOWA

Zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne².

ZDARZENIE DROGOWE

Wypadek drogowy lub kolizja drogowa.

ŚMIERTELNA OFIARA WYPADKU

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

OFIARA (OSOBA) CIĘŻKO RANNA

Osoba, która doznała uszczerbku na zdrowiu w postaci:

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

OFIARA (OSOBA) LEKKO RANNA

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

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

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

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

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

CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

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

GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

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

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

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

Polska na tle państw Unii Europejskiej w 2022 roku³

Kontrastujące tendencje w poszczególnych państwach członkowskich UE.

W całej UE liczba ofiar śmiertelnych na drogach w 2022 r. wzrosła o 3% w porównaniu z rokiem poprzednim, między innymi z powodu wzrostu natężenia ruchu po pandemii. Co istotne tendencja spadkowa osiągnięta w okresie pandemii COVID-19 (w tym spadek o 17% w latach 2019-2020) została zachowana. W porównaniu z 2019 r. liczba ofiar śmiertelnych w 2022 roku spadła o 10%. Postępy były jednak bardzo nierówne w poszczególnych państwach członkowskich. Największe spadki, więcej niż 30% odnotowano na Litwie i w Polsce, Dania odnotowała spadek o 23%. Natomiast w ciągu ostatnich trzech lat liczba ofiar śmiertelnych na drogach w krajach takich jak Irlandia, Hiszpania, Francja, Włochy, Holandia i Szwecja pozostała na dotychczasowym poziomie lub wzrosła. Ogólny ranking wskaźników śmiertelności w krajach nie zmienił się znacząco od czasów sprzed pandemii z najbezpieczniejszymi drogami w Szwecji (21 zgonów na milion mieszkańców) i Danii (26 zgonów na milion mieszkańców), podczas gdy Rumunia (86 zgonów na milion mieszkańców) i Bułgaria (78 zgonów na milion mieszkańców) odnotowały najwyższe wskaźniki w 2022.

Średnia UE wyniosła 46 ofiar śmiertelnych na drogach na milion mieszkańców. Polska opierając się ogólnoeuropejskiej tendencji wzrostowej i pogłębiając spadek krajowy o 15,5% (zgodnie z danymi wstępnymi KE o 14 %) redukcji ofiar śmiertelnych przyczyniła się do zahamowania europejskiej tendencji wzrostowej liczby ofiar śmiertelnych w 2022 roku co również przełożyło się na awans Polski w rankingu państw UE o 5 pozycji z wynikiem 51 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców.

Najbardziej dotknięte grupy użytkowników dróg

Na podstawie dostępnych danych za 2021 r. w całej UE, 52 proc. ofiar śmiertelnych wypadków drogowych miało miejsce na drogach wiejskich, w porównaniu z 39% na obszarach miejskich i 9% na autostradach. Mężczyźni odpowiadają za trzy z czterech ofiar śmiertelnych na drogach (78%). Pasażerowie samochodów (kierowcy i pasażerowie) stanowili 45% wszystkich ofiar śmiertelnych na drogach, podczas gdy piesi stanowili 18%, użytkownicy jednośladów z napędem (motocykle i motorowery) 19%, a rowerzyści 9% wszystkich ofiar śmiertelnych.

Na obszarach miejskich schemat jest jednak bardzo różny w przypadku niechronionych użytkowników dróg (piesi, rowerzyści i użytkownicy jednośladów z napędem) stanowiący prawie 70% wszystkich ofiar śmiertelnych. Ofiary śmiertelne wśród użytkowników dróg w miastach mają w przeważającej mierze miejsce w wypadkach z udziałem samochodów osobowych i ciężarowych, a tym samym należy podkreślić potrzebę wzmocnienia ochrony niechronionych użytkowników dróg. Podczas gdy wzrost udziału jazdy na rowerze w koszyku mobilności w wielu państwach członkowskich jest niezwykle wysoki, poważnym powodem do niepokoju jest tendencja w zakresie liczby zabitych rowerzystów na drogach UE. Rowerzyści właśnie są jedyną grupą użytkowników dróg, która nie odnotowała znaczącego spadku liczby ofiar śmiertelnych w ciągu ostatniej dekady, tj. zwłaszcza ze względu na utrzymujący się niedobór dobrze wyposażonej infrastruktury.

Na przykład w 2022 r. wstępne dane z Francji wskazują na 30% wzrost liczby ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów w porównaniu z 2019 r. Tendencje te nie dotyczą Polski gdyż liczba ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów w ciągu ostatniej dekady (lata 2012-2022) spadła o - 43,3%, zaś w roku 2022 w stosunku do roku 2019 liczba ta spadła o - 33,8%.

W 2018 r. UE wyznaczyła sobie cel zmniejszenia o 50% liczby ofiar śmiertelnych na drogach – i po raz pierwszy również poważnych obrażeń – do 2030 r. Zostało to określone w strategicznym planie działania Komisji w sprawie dróg „Ramy polityki bezpieczeństwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021-2030”, które określają również plany bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie osiągnięcia zerowej liczby ofiar śmiertelnych na drogach do 2050 r. („Wizja zero”).

³ Dane dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych Państwach UE i całej UE zostały opublikowane przez KE w dniu 21.02.2023 r. Dane UE dotyczące Polski obejmują okres poprawy brd : styczeń – listopad 2022 roku. Procentowy spadek liczby ofiar śmiertelnych w Polsce w 2022 r. wyniósł - 15,5 % za okres styczeń – grudzień 2022.

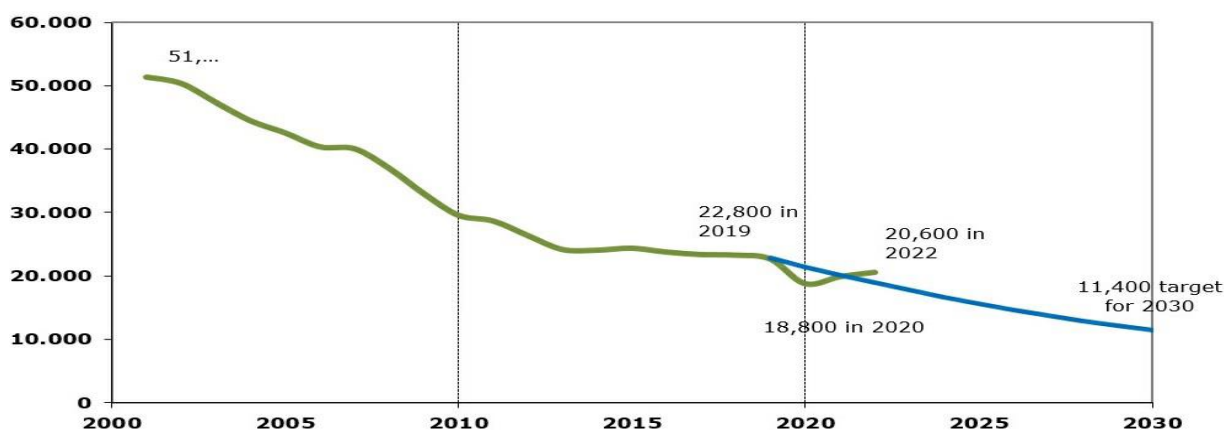
Bezpieczeństwo drogowe było również kluczowym elementem niedawnych inicjatyw UE w zakresie polityki mobilności, w tym m.in. „Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”.

Śmiertelność na drogach na milion mieszkańców – dane wstępne za 2022 rok

	Wskaźnik na milion mieszkańców				% zmiana 2022 w stosunku do		
	2019	2020	2021	2022	2021	2019	Średnia 2017-19
EU 27	51	42	45	46	3%	-10%	-11%
Belgia	56	43	45	52	16%	-7%	-3%
Bułgaria	90	67	81	78	-5%	-15%	-17%
Czechy	58	48	50	50	-1%	-15%	-15%
Dania	34	28	22	26	18%	-23%	-15%
Niemcy	37	33	31	34	9%	-8%	-12%
Estonia	39	44	41	38	-9%	-4%	-10%
Irlandia	29	30	27	31	14%	11%	9%
Grecja	64	54	57	58	1%	-11%	-13%
Hiszpania	37	29	32	36	12%	-2%	-5%
Francja	50	39	45	49	11%	0%	-2%
Chorwacja	73	58	72	71	-6%	-7%	-13%
Włochy	53	40	49	53	9%	-2%	-5%
Cypr	59	54	50	42	-16%	-27%	-26%
Łotwa	69	73	78	60	-24%	-15%	-19%
Litwa	67	63	53	43	-19%	-35%	-35%
Luksemburg	36	42	38	40	8%	18%	-6%
Węgry	62	47	56	56	-1%	-10%	-13%
Malta	32	21	17	50	189%	63%	47%
Holandia	34	30	29	35	20%	4%	7%
Austria	47	39	41	41	2%	-11%	-11%
Polska	77	66	59	51	-14%	-34%	-33%
Portugalia	67	52	54	63	16%	-5%	-2%
Rumunia	96	85	92	86	-8%	-12%	-14%
Słowenia	49	38	54	40	-25%	-17%	-14%
Słowacja	50	45	45	46	0%	-8%	-8%
Finlandia	38	40	41	34	-16%	-10%	-18%
Szwecja	22	20	20	21	5%	0%	-17%
Szwajcaria	22	26	23	31	35%	44%	25%
Norwegia	20	17	15	23	55%	15%	16%
Islandia	17	22	24	24	0%	50%	-33%

Dane z 2022 r. są oparte na wstępnych danych dla większości krajów i mogą ulec zmianie w określonym czasie. Ostateczne dane zostaną opublikowane jesienią 2023 r.

Rok 2022 Statystyka wypadków drogowych z udziałem ofiar śmiertelnych i cele.



Źródło: CARE (baza wypadków drogowych UE) Linia zielona: ofiary śmiertelne, Linia niebieska: Cel UE 2030

ZMIANA POZYCJI POLSKI W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA TLE KRAJÓW EUROPEJSKICH W CIĄGU OSTATNICH 20 LAT

W 2022 roku Polska w zestawieniu tym awansowała o 5 miejsc (na 18. miejsce).

Spośród sklasyfikowanych krajów większy spadek odnotowało jedynie 10 krajów: Cypr, Dania, Estonia, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Łotwa, Luksemburg, Słowenia i Szwecja. Podobny spadek wskaźnika, co w Polsce, odnotowano w Austrii. Pozostałe 15 krajów odnotowało mniejsze spadki, bądź też w przypadku Malty - wzrost omawianego wskaźnika.

KRAJ	Wskaźnik zabitych w wypadkach drogowych na milion mieszkańców w 2002 roku	Wskaźnik zabitych w wypadkach drogowych na milion mieszkańców w 2022 roku	Zmiana w %
Austria	119	41	-66
Belgia	127	52	-59
Bułgaria	122	78	-36
Chorwacja	146	71	-51
Cypr	133	42	-68
Czechy	140	50	-64
Dania	86	26	-70
Niemcy	83	34	-59
Estonia	161	38	-76
Finlandia	80	34	-57
Francja	128	49	-62
Grecja	150	58	-61
Hiszpania	130	36	-72
Holandia	61	35	-43
Irlandia	97	31	-68
Litwa	202	43	-79
Łotwa	241	60	-75
Luksemburg	140	40	-71
Malta	41	50	+22
Polska	152	51	-66
Portugalia	161	63	-61
Rumunia	110	86	-22

Słowacja	116	46	-60
Słowenia	135	40	-70
Szwecja	63	21	-67
Węgry	140	56	-60
Włochy	122	53	-57

SYTUACJA W WYBRANYCH KRAJACH UE

FRANCJA:

Według danych francuskiej Delegatury ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego śmiertelność na drogach w tym kraju w 2022 roku jest podobna do tej sprzed pandemii COVID-19. W 2022 roku na drogach Francji kontynentalnej oraz terytoriów zamorskich zginęło 3541 osób. Wynik ten jest wyższy o +1,3% w porównaniu do 2019 roku i o +10,1% w porównaniu do 2021 roku.

W 2022 roku w wypadkach oraz w ciągu 30 dni od wypadku zmarło 3260 osób, w tym 484 pieszych, 34 użytkowników środków transportu osobistego (takich jak hulajnogi elektryczne), 244 rowerzystów, 715 użytkowników zmotoryzowanych jednośladów, 1563 pasażerów samochodów. Wśród osób zmarłych było 58 dzieci w wieku do 13 lat, 98 nastolatków w wieku 14-17 lat, 552 młodych ludzi w wieku 18-24 lat, 875 seniorów w wieku 65 lat i starszych.

HISZPANIA:

W porównaniu z 2019 r. mobilność w Hiszpanii wzrosła o 3%, liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych wzrosła o 4%, a osób rannych w tych wypadkach spadła o 10%.

W 2022 roku na hiszpańskich drogach doszło do 1042 wypadków śmiertelnych, w których zginęło 1145 osób, a 4008 zostało ciężko rannych. Liczby te oznaczają o 44 więcej zgonów (+4%) i 425 mniej poważnych obrażeń (-10%) niż w 2019 r., roku referencyjnym i przed pandemią.

NIEMCY:

W 2022 roku w Niemczech w wypadkach drogowych zginęły 2782 osoby. Na podstawie wstępnych wyników Federalny Urząd Statystyczny podaje również, że był to wzrost o 220, czyli o 9%, w porównaniu z rokiem poprzednim (2562 ofiar śmiertelnych) oraz o 9% mniej niż w 2019 r., rok przed pandemią COVID-19 (3046 ofiar śmiertelnych).

PROJEKT BASELINE:

Ze strony polskiej jako jednego z krajów inicjujących europejski projekt Baseline – Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety – Badania w celu wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego uczestniczył Instytut Transportu Samochodowego (ITS) ze wsparciem KRBRD.

Projekt Baseline był realizowany w latach 2020 - 2022 przez konsorcjum partnerów z 19 państw członkowskich Unii Europejskiej. Koordynatorem projektu był Instytut Vias z Belgii.

Celem projektu Baseline było określenie Kluczowych Wskaźników Efektywności KPI (Key Performance Indicators) Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w krajach członkowskich UE. Każdy kraj uczestniczący przedstawił od jednej do ośmiu krajowych wartości KPI, obejmujących wszystkie elementy „bezpiecznego systemu” (Safe System), które były porównywalne we wszystkich krajach i spełniały minimalne wymagania metodologiczne.

Wskaźniki te dotyczyły przekraczania dozwolonej prędkości, stosowania pasów bezpieczeństwa, używania telefonów komórkowych podczas jazdy, stosowania kasków, jazdy pod wpływem alkoholu, bezpieczeństwa pojazdów, bezpieczeństwa infrastruktury drogowej i pomocy powypadkowej.

Określenie wartości wskaźników oraz ich stały monitoring pozwoli na podejmowanie sprofilowanych działań interwencyjnych mających odwrócić niekorzystne trendy oraz umożliwi przeprowadzenie oceny realizacji programów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ze strony polskiej projekt był realizowany w Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w ITS i zakładał opracowanie metodologii badań i zebranie danych, umożliwiające wyznaczenie wskaźników efektywności działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na podstawie przeprowadzonych badań, w Polsce zostało wyznaczonych pięć wskaźników*:

- KPI 1: Prędkość: % kierowców nieprzekraczających dopuszczalnych prędkości
- KPI 2: Pasy bezpieczeństwa i urządzenia do przewożenia dzieci: % osób stosujących pasy bezpieczeństwa i urządzenia zabezpieczające
- KPI 3: Kaski: % osób stosujących kaski
- KPI 4: Alkohol: % kierowców, w organizmach których stwierdzono zawartość alkoholu poniżej dopuszczalnego limitu
- KPI 5: Rozproszenie uwagi: % kierowców nieużywających telefonów komórkowych

Projekt ten przyczyni się również do budowania potencjału w UE, w szczególności w państwach członkowskich, które jeszcze nie zgromadziły i nie obliczyły danych dla KPI. W Polsce budowa i rozwój wskaźników KPI na poziomie europejskim i krajowym została zapoczątkowana już w 2020 roku poprzez umieszczenie tego rodzaju podejścia w zakresie monitoringu i ewaluacji efektywności działań w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030 co wynikało z wniosków pokontrolnych Najwyższej Izby Kontroli dot. poprawy efektywności monitorowania wskaźników działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Okres 20 lat poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach w Polsce

Trend spadku/wzrostu **liczby wypadków** na poziomie kraju w latach 2002 – 2022

Rok	Liczba wypadków drogowych	+/- w stosunku do roku ubiegłego w liczbach	+/- w stosunku do roku ubiegłego w procentach
2002	53 559	-240	-0,4%
2003	51 078	-2 481	-4,6%
2004	51 069	-9	-0,01%
2005	48 100	-2 969	-5,8%
2006	46 876	-1 224	-2,5%
2007	49 536	+2 660	+5,7%
2008	49 054	-482	-1,0%
2009	44 196	-4 858	-9,9%
2010	38 832	-5 364	-12,1%
2011	40 065	+1 233	+3,2%
2012	37 046	-3 019	-7,5%
2013	35 847	-1 199	-3,2%
2014	34 970	-877	-2,4%
2015	32 967	-2 003	-5,7%
2016	33 664	+697	+2,1%
2017	32 760	-904	-2,7%

2018	31 674	-1 086	-3,3%
2019	30 288	-1 386	-4,4%
2020	23 540	-6 748	-22,3%
2021	22 816	-724	-3,1%
2022	21 322	-1 494	-6,5%

*Wyniki badań projektu Baseline są dostępne na stronie:
<https://baseline.vias.be/en/publications/kpi-reports>

Trend spadku/wzrostu **liczby ofiar śmiertelnych** na poziomie kraju w latach 2002 – 2022

Rok	Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych	+/- w stosunku do roku ubiegłego w liczbach	+/- w stosunku do roku ubiegłego w procentach
2002	5 827	+293	+5,3%
2003	5 640	-187	-3,2%
2004	5 712	+72	+1,3%
2005	5 444	-268	-4,7%
2006	5 243	-201	-3,7%
2007	5 583	+340	+6,5%
2008	5 437	-146	-2,6%
2009	4 572	-865	-15,9%
2010	3 907	-665	-14,6%
2011	4 189	+282	+7,2%
2012	3 571	-618	-14,8%
2013	3 357	-214	-6,0%
2014	3 202	-155	-4,6%
2015	2 938	-264	-8,2%
2016	3 026	+88	+3,0%
2017	2 831	-195	-6,4%
2018	2 862	+31	+1,1%
2019	2 909	+47	+1,6%
2020	2 491	-418	-14,4%
2021	2 245	-246	-9,9%
2022	1 896	-349	-15,5%

Trend spadku/wzrostu **liczby rannych** na poziomie kraju w latach 2002 – 2022

Rok	Liczba rannych	+/- w stosunku do roku ubiegłego w liczbach	+/- w stosunku do roku ubiegłego w procentach
2002	67 498	-696	-1,0%
2003	63 900	-3 598	-5,3%
2004	64 661	+761	+1,2%
2005	61 191	-3 470	-5,3%
2006	59 123	-2 068	-3,4%

2007	63 224	+4 101	+6,9%
2008	62 097	-1 127	-1,8%
2009	56 046	-6 051	-9,7%
2010	48 952	-7 094	-12,7%
2011	49 501	+549	+1,1%
2012	45 792	-3 709	-7,5%
2013	44 059	-1 733	-3,8%
2014	42 545	-1 514	-3,4%
2015	39 778	-2 767	-6,5%
2016	40 766	+988	+2,5%
2017	39 466	-1 300	-3,2%
2018	37 359	-2 107	-5,3%
2019	35 477	-1 882	-5,0%
2020	26 463	-9 014	-25,4%
2021	26 415	-48	-0,2%
2022	24 743	-1 672	-6,3%

Trend spadku/wzrostu **liczby ofiar śmiertelnych** w wypadkach drogowych 2002/2022 w województwach

Województwo	Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych 2002	Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych 2022	- % 2002/2022
Dolnośląskie	393	138	-64,9
Kujawsko - pomorskie	320	103	-67,8
Lubelskie	354	121	-65,8
Lubuskie	177	63	-64,4
Łódzkie	509	164	-67,8
Małopolskie	375	102	-72,8
Mazowieckie	1 015	289	-71,5
Opolskie	141	64	-54,6
Podkarpackie	223	88	-60,5
Podlaskie	209	69	-66,9
Pomorskie	285	100	-64,9
Śląskie	513	155	-69,8
Świętokrzyskie	292	67	-77,1
Warmińsko - mazurskie	251	84	-66,5
Wielkopolskie	520	214	-58,8
Zachodniopomorskie	250	75	-70,0

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w roku 2022

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 2022 roku zostały porównane z zeszłorocznymi danymi, a także ujęte w trendzie obserwowanym na przestrzeni ostatnich 10 lat.

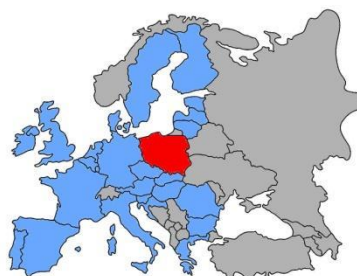
Dodatkowo w ostatniej części działu zawarto wykresy oraz mapy obrazujące zestaw wskaźników zagrożeń dla różnych kategorii wypadków drogowych we wszystkich województwach w 2022 roku.

Informacje podstawowe



POLSKA

Liczba mieszkańców	37 907,7 tys.
Powierzchnia	312 720 km ²
Długość dróg publicznych	429 815,6 km
Zarejestrowane pojazdy ⁴	34 030 267 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII ⁵			STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	19 498 km	4,5 %		
Wojewódzkie	29 383 km	6,8 %		
Powiatowe	124 399 km	28,9 %		
Gminne	256 536 km	59,7 %		
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH ⁶			TRENDY	
Wypadki	21 322	↘↘		
Zabici	1 896	↘↘↘		
Ranni	24 743	↘↘		
Ciężko ranni	7 541	↘↘		
Kolizje	362 266	↘↘↘		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

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

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

⁶ Dane SEWIK wg stanu na dzień 13.02.2022 r.

W 2022 r. w stosunku do 2021 r. odnotowano zmniejszenie liczby wypadków (-6,5%), liczby ofiar śmiertelnych (-15,5%), liczby rannych (-6,3%) liczby ciężko rannych (-8,9%) oraz spadek liczby kolizji (-14,3%).

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA																																		
Wskaźnik demograficzny I	56,2	wypadków / 100 tys. mieszk.																																
Wskaźnik demograficzny II	5,0	zabitych / 100 tys. mieszk.																																
Ciężkość wypadków	8,9	zabitych / 100 wypadków																																
Gęstość wypadków	5,0	wypadków / 100 km																																
RODZAJE WYPADKÓW																																		
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Rodzaj wypadku</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>zd. czołowe</td> <td>10,2%</td> </tr> <tr> <td>zd. boczne</td> <td>31,6%</td> </tr> <tr> <td>zd. tylne</td> <td>12,4%</td> </tr> <tr> <td>pieszy</td> <td>21,7%</td> </tr> <tr> <td>wywrócenie</td> <td>8,5%</td> </tr> <tr> <td>drzewo</td> <td>5,1%</td> </tr> <tr> <td>inne</td> <td>10,6%</td> </tr> </tbody> </table>		Rodzaj wypadku	Procent	zd. czołowe	10,2%	zd. boczne	31,6%	zd. tylne	12,4%	pieszy	21,7%	wywrócenie	8,5%	drzewo	5,1%	inne	10,6%	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Rodzaj wypadku</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>zd. czołowe</td> <td>19,7%</td> </tr> <tr> <td>zd. boczne</td> <td>17,7%</td> </tr> <tr> <td>zd. tylne</td> <td>8,4%</td> </tr> <tr> <td>pieszy</td> <td>23,9%</td> </tr> <tr> <td>wywrócenie</td> <td>6,6%</td> </tr> <tr> <td>drzewo</td> <td>14,9%</td> </tr> <tr> <td>inne</td> <td>8,8%</td> </tr> </tbody> </table>	Rodzaj wypadku	Procent	zd. czołowe	19,7%	zd. boczne	17,7%	zd. tylne	8,4%	pieszy	23,9%	wywrócenie	6,6%	drzewo	14,9%	inne	8,8%
Rodzaj wypadku	Procent																																	
zd. czołowe	10,2%																																	
zd. boczne	31,6%																																	
zd. tylne	12,4%																																	
pieszy	21,7%																																	
wywrócenie	8,5%																																	
drzewo	5,1%																																	
inne	10,6%																																	
Rodzaj wypadku	Procent																																	
zd. czołowe	19,7%																																	
zd. boczne	17,7%																																	
zd. tylne	8,4%																																	
pieszy	23,9%																																	
wywrócenie	6,6%																																	
drzewo	14,9%																																	
inne	8,8%																																	
UDZIAŁ WYPADKÓW																																		
	2021	2022																																
Z udziałem pieszych	20,2%	22,3%																																
Spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu	22,3%	21,0%																																
Spowodowanych przez młodych ⁷ kierowców	16,0%	14,9%																																
Z udziałem rowerzystów	14,9%	17,2%																																
Z udziałem nietrzeźwych	10,6%	7,9%																																
Z udziałem motocyklistów	8,7%	8,5%																																
W wyniku najechania na drzewo	5,6%	5,1%																																

Struktura udziału wypadków, które miały miejsce w 2022 roku pozostaje zbliżona do lat ubiegłych. Widoczny jest wzrost zdarzeń z udziałem pieszych oraz z udziałem rowerzystów, przy jednoczesnym spadku zdarzeń z udziałem tych spowodowanych prędkością, z udziałem młodych kierowców oraz z udziałem nietrzeźwych.

⁷ W wieku 18-24 lat

Rejestracje nowych samochodów osobowych w latach 2016 – 2022

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

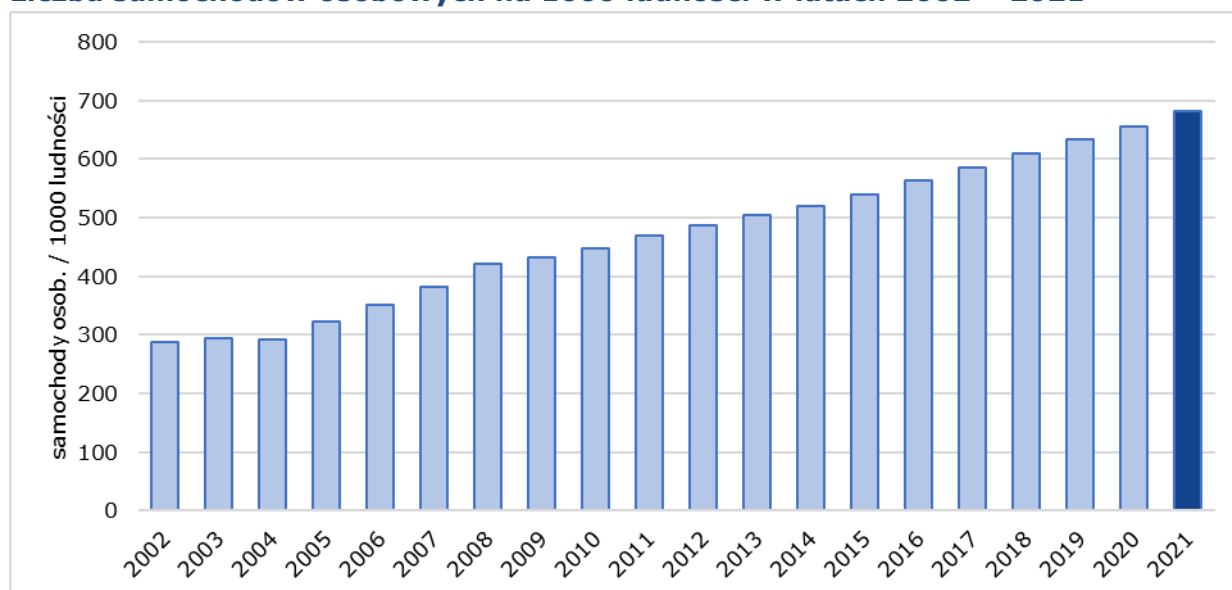
Źródło: IBRM SAMAR

Liczba pojazdów silnikowych w latach 2012-2022

Lata	Pojazdy silnikowe		w tym:					
			samochody osobowe		samochody ciężarowe		motocykle	
	Ogółem	2012 r. = 100%	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
2022	34 866 137	140,1	26 457 659	141,1	3 713 217	127,1	1 830 963	165,3

Źródło: Urząd Statystyczny w Szczecinie według stanu na dzień 31.12.2022 r.

Liczba samochodów osobowych na 1000 ludności w latach 2002 – 2021*



*Źródło danych: Główny Urząd Statystyczny. Dane za rok 2022 dostępne będą jesienią 2023 r.

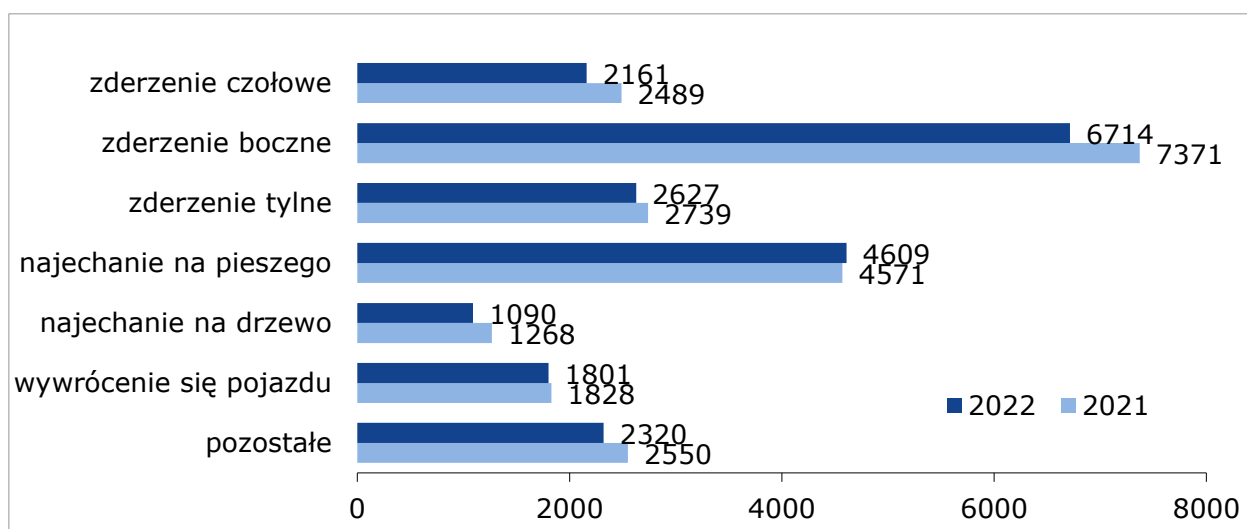
Systematycznie od 18 lat rośnie w Polsce liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. W 2010 roku było to statystycznie 447,4 samochodu osobowego na 1000 mieszkańców, natomiast w 2013 roku i 2015 roku odpowiednio: 503,7 i 539,1 w 2020 roku wartość ta osiągnęła wskaźnik: 656,3 zaś w 2021 roku wartość wyniosła już 682,4.

W 2022 roku liczba samochodów osobowych i ciężarowych wzrosła (w stosunku do 2012 roku) odpowiednio o 141,1% i 127,1% zaś motocykli o 165,3%.

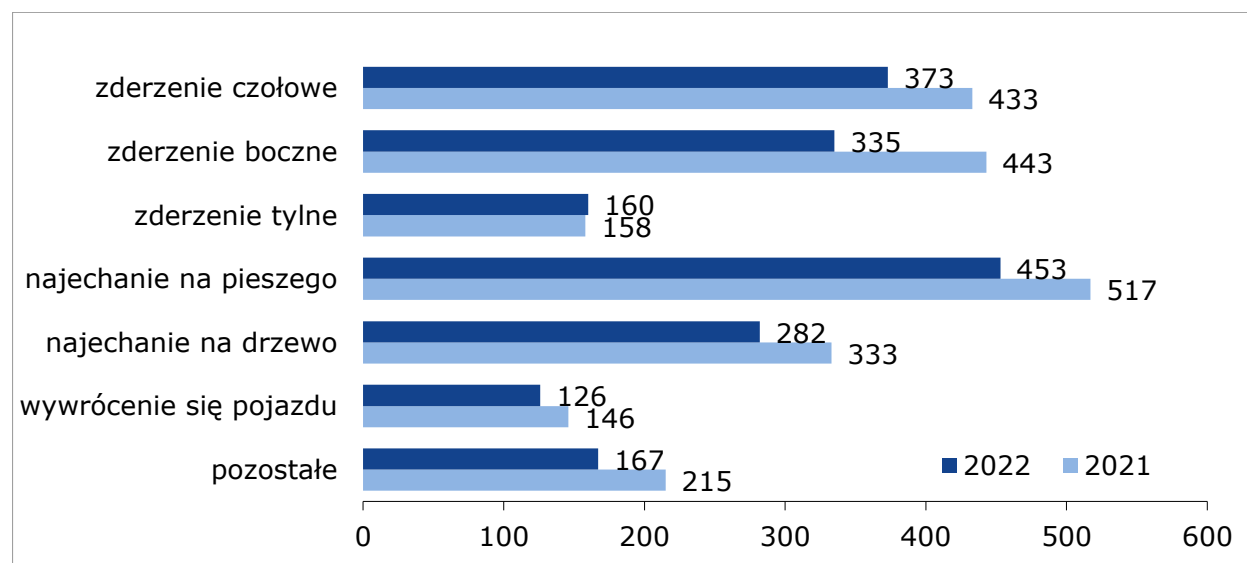
Jak wynika z danych IBRM SAMAR w roku 2022 znacznie spadła liczba nowo rejestrowanych samochodów osobowych. W stosunku do 2019 roku w 2020 zarejestrowano ich o 23% mniej, w 2021 o 20% mniej, zaś w 2022 r. aż o 24% mniej.

RODZAJE WYPADKÓW

...ile było wypadków?

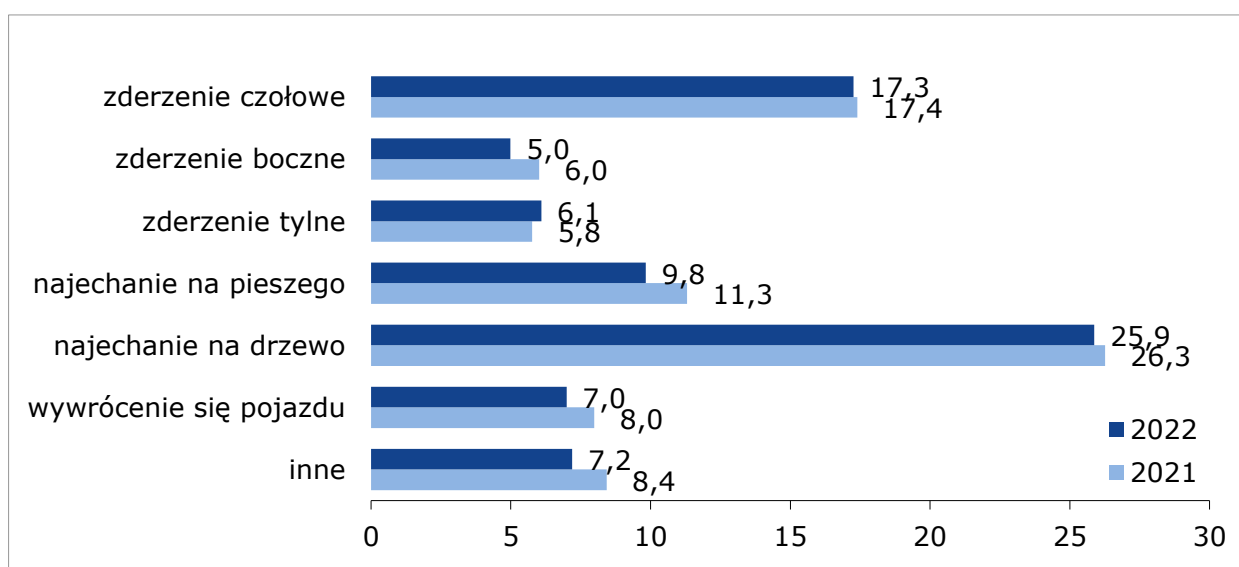


...ile było ofiar śmiertelnych wypadków?



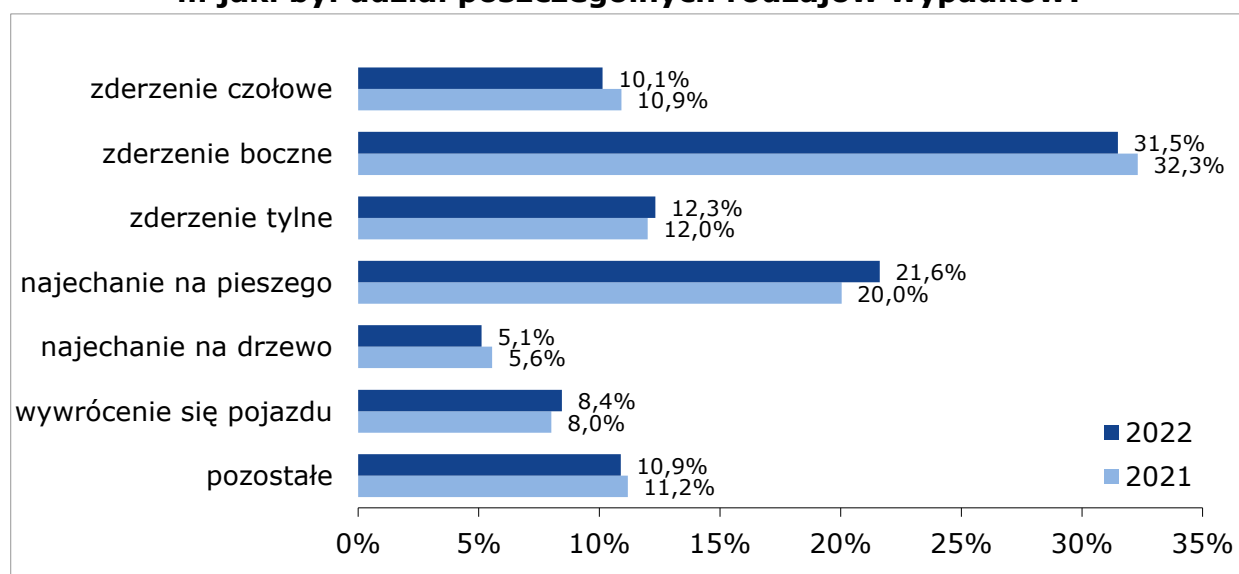
W 2022 r. w porównaniu do danych za rok 2021 odnotowano spadki liczb wypadków w większość rodzajów wypadków. Największa poprawa dotyczyła najechań na drzewo (-14,0%) oraz zderzeń czołowych (-13,2%). Nieznaczne pogorszenie dotyczyło najechań na pieszego (+0,8%), ale w tej kategorii wypadków odnotowano duży spadek liczby ofiar śmiertelnych (-12,4%) co w następstwie wpłynęło na obniżenie wskaźnika ciężkości wypadków w tej kategorii wypadków do wartości 9,8 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków. Jedynie zderzenia tylne pociągnęły za sobą niewielki wzrost liczby ofiar śmiertelnych (+1,3%) oraz wskaźnika ciężkości wypadków do wartości 6,1. Największa poprawa w tym zakresie dotyczyła zderzeń bocznych (-24,4%), których ciężkość spadła do wartości 5,0.

... ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?

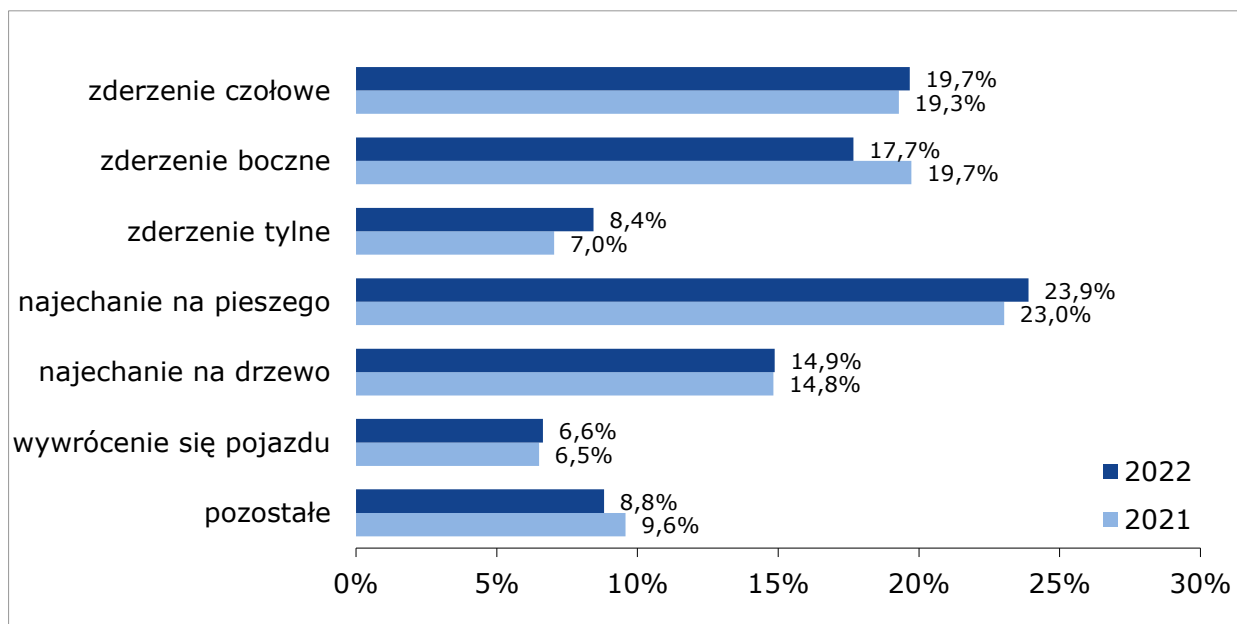


Ciężkość poszczególnych rodzajów wypadków pozostała na poziomie bardzo zbliżonym do danych za rok 2021, a największe zmniejszenie tego wskaźnika zanotowano dla najechań na pieszego (-1,5) przy jednoczesnym nieznacznym wzroście (+1,6 p.p.) udziału wypadków tego rodzaju w całej strukturze.

... jaki był udział poszczególnych rodzajów wypadków?



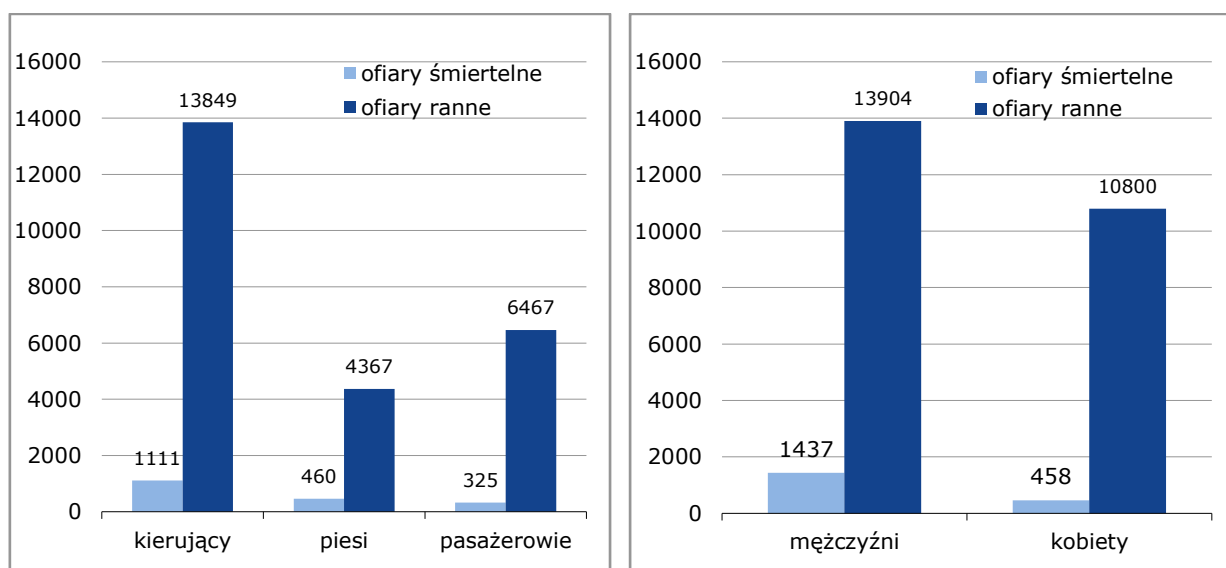
... jaki był udział ofiar śmiertelnych w poszczególnych rodzajach wypadków?



Struktura udziału poszczególnych rodzajów wypadków nie zmieniła się zasadniczo w porównaniu do roku 2021. Zmalał udział ofiar śmiertelnych w zderzeniach bocznych (-2,1 p.p.), a wzrósł w przypadku zderzeń tylnych (+1,4 p.p.). Nieznaczny wzrost w udziale ofiar śmiertelnych w ogólnej liczbie zgonów odnotowano dla najechań na pieszego (+0,9 p.p.).

OFIARY I SPRAWCY WYPADKÓW

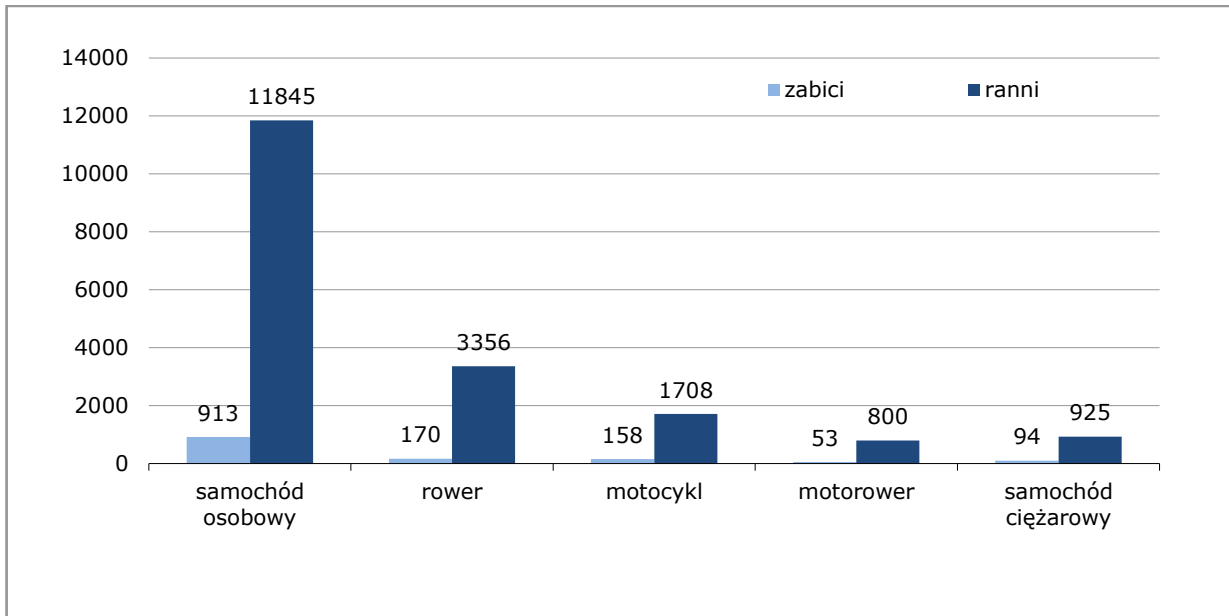
... kto był ofiarą?



W 2022 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 1111 osób (-15,4% w stosunku do 2021 r.), a 13849 zostało rannych

(-8,8% w stosunku do 2021 r.). Kolejną zagrożoną grupę stanowili piesi – 460 ofiar śmiertelnych (-12,7% w stosunku do 2021 r.), 4367 rannych (+1,5% w stosunku do 2021 r.) oraz pasażerowie – 325 ofiar śmiertelnych (-19,6% w stosunku do 2021 r.), 6467 rannych (-6,7% w stosunku do 2021 r.).

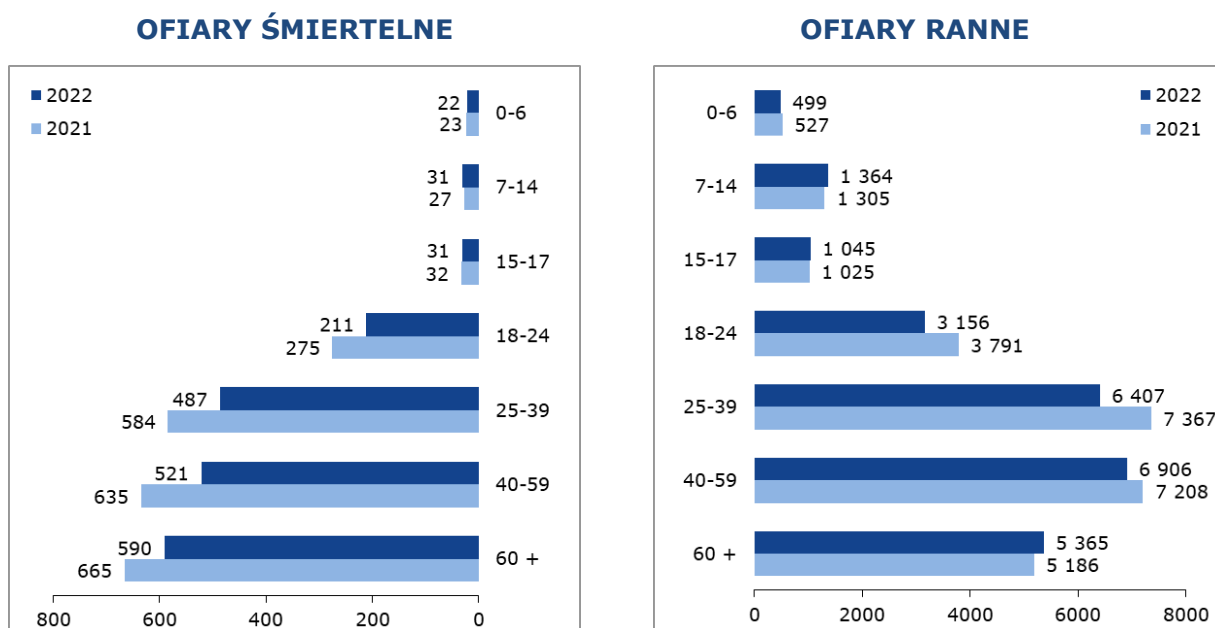
... jakim pojazdem poruszały się ofiary?



Struktura ofiar śmiertelnych i rannych przedstawiona według rodzaju pojazdu (w wybranej grupie pojazdów), jakim poruszały się ofiary w 2022 r. nie zmieniła się zasadniczo w stosunku do lat ubiegłych. Odnotowano jedynie nieznacznie zwiększony udział w strukturze ofiar śmiertelnych i rannych wśród rowerzystów (odpowiednio 1,2 p.p. i 2,6 p.p.). Zmalał również udział w strukturze ofiar śmiertelnych wśród motocyklistów (-1,4 p.p.) i rannych wśród użytkowników samochodów osobowych (-2,6 p.p.).

We wszystkich głównych rodzajach pojazdów odnotowano istotne spadki liczby ofiar śmiertelnych w porównaniu do danych za rok 2021 – największe wśród użytkowników samochodów ciężarowych (-26,6%) i motocykli (-26,5%). W przypadku liczby osób rannych również odnotowano istotne spadki w porównaniu do roku ubiegłego – największe wśród użytkowników samochodów ciężarowych (-14,7%) i osobowych (-13,5%). Jednakże wśród osób poruszających się rowerem zwiększyła się liczba osób rannych (+5,1%) przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych (-8,1%).

... w jakim wieku były ofiary?

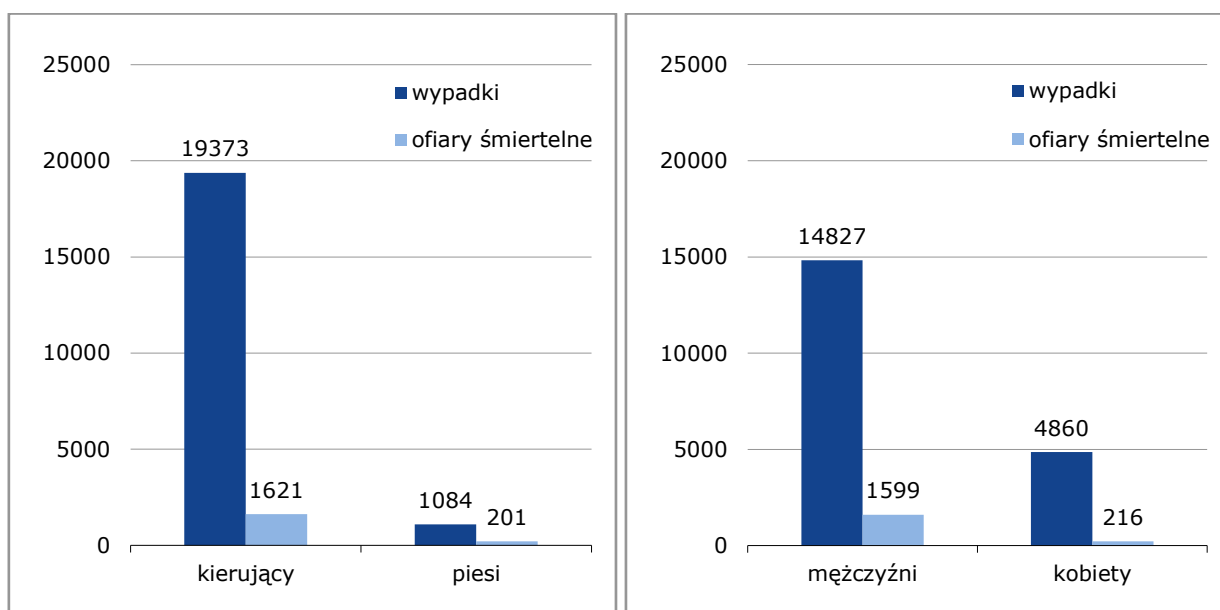


Najliczniejszą grupę zabitych – 590 osób (31,1% ogółu) stanowiły osoby w przedziale wiekowym powyżej 60 lat, natomiast rannych – 6 906 (27,9% ogółu) stanowiły osoby w grupie wiekowej 40 - 59 lat.

Najwyższy wskaźnik ofiar na 1 mln populacji odnotowany został, podobnie jak w latach poprzednich, w przedziale wiekowym 18 – 24 lata.

W 2022 roku w Polsce miały miejsce 1 794 wypadki drogowe z udziałem dzieci w wieku 0-14 lat. W zdarzeniach tych 53 dzieci poniosło śmierć, a 1 863 doznały obrażeń. W stosunku do 2021 roku zwiększyła się: liczba wypadków o 19 (+1,1%), liczba zabitych o 3 (+6,0%) i liczba rannych dzieci o 31 (+1,7%) .

... kto był sprawcą?



W 2022 roku w 19373 wypadkach spowodowanych przez kierujących zginęło 1621 osób, a w 1084 wypadkach, których sprawcami byli piesi śmierć poniosło 201 osób. Zmniejszenie liczby wypadków spowodowanych przez kierujących w stosunku do danych z 2021 r. (-6,1%) przyniosło duże zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych (-15,1%). Dużą poprawę odnotowano w zmniejszeniu liczby wypadków, których sprawcami byli piesi (-11,0%) oraz liczby śmiertelnych ofiar tych wypadków (-16,6%).

W 2022 roku dominowały dwie przyczyny powstawania wypadków z winy kierujących: było to nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (23,4%) oraz niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (23,1%).

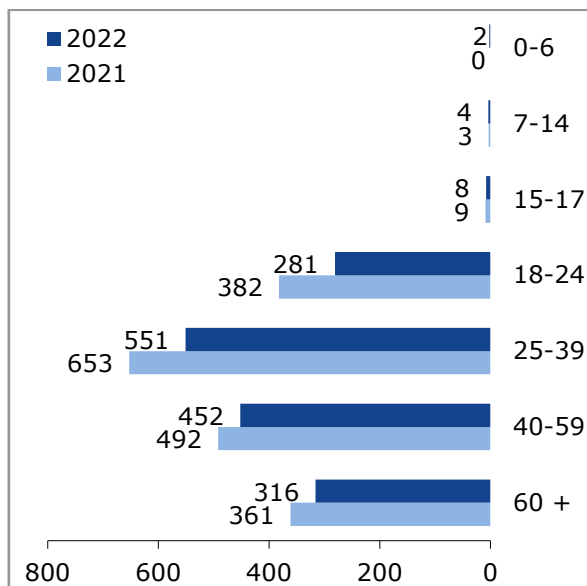
Podobnie jak w latach poprzednich najczęstszą przyczyną wypadków ze skutkiem śmiertelnym powstałych z winy kierujących było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (37,7%), ale należy zwrócić uwagę, że znacząco zmalała liczba tych wypadków (-21,6%). Ta grupa wypadków skutkowała jednocześnie największym udziałem ofiar śmiertelnych w ogólnej liczbie (38,6%), choć i tu zanotowano dużą poprawę w odniesieniu do roku poprzedniego (-21,1%). Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu stanowiło w 2022 r. drugą spośród ogółu przyczyn wypadków ze skutkiem śmiertelnym z winy kierujących (11,5% wypadków i 10,9% ofiar śmiertelnych). W przypadku tej przyczyny powstawania wypadków ze skutkiem śmiertelnym również odnotowano dużą poprawę w porównaniu do danych za 2021 r. – zmalała zarówno liczba wypadków (-31,9%), jak i ich ofiar śmiertelnych (-35,9%). Kolejnymi najgroźniejszymi przyczynami były: nieprawidłowe wyprzedzanie (9,7% wypadków i 9,4% ofiar śmiertelnych) oraz nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (8,7% wypadków i 8,0% ofiar śmiertelnych). Znacząco zmniejszyła się liczba wypadków śmiertelnych, do których doszło w wyniku nieprawidłowo wykonanego manewru zmiany pasa ruchu (-31,8%) oraz liczba zgonów w tych wypadkach (-29,7%). Wzrosła natomiast liczba śmiertelnych wypadków spowodowanych niezachowaniem bezpiecznej odległości między pojazdami (+25,9%) oraz liczba zabitych w tej grupie wypadków (+29,3%). Struktura wypadków ze skutkiem śmiertelnym powstałych z winy kierujących oraz zgonów w wyniku tych wypadków pozostała na poziomie porównywalnym do danych z 2021 r.

Podobnie jak w latach ubiegłych, w 2022 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 (-2,3%) oraz ofiar śmiertelnych tych wypadków (-4,0%). Jednocześnie zarejestrowano wzrost liczby wypadków spowodowanych przez kobiety (+4,4%), a liczba ofiar śmiertelnych tych wypadków zmalała (-8,1%) w stosunku do roku 2021.

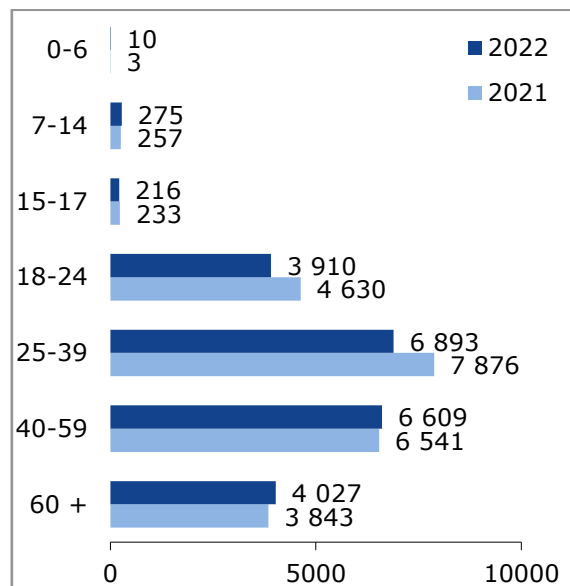
... w jakim wieku byli sprawcy?

Kierujący – ofiary wypadków wg wieku sprawcy

OFIARY ŚMIERTELNE

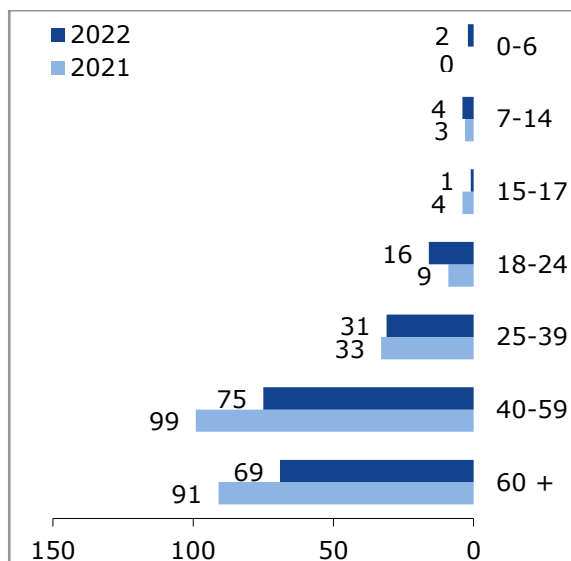


OFIARY RANNE

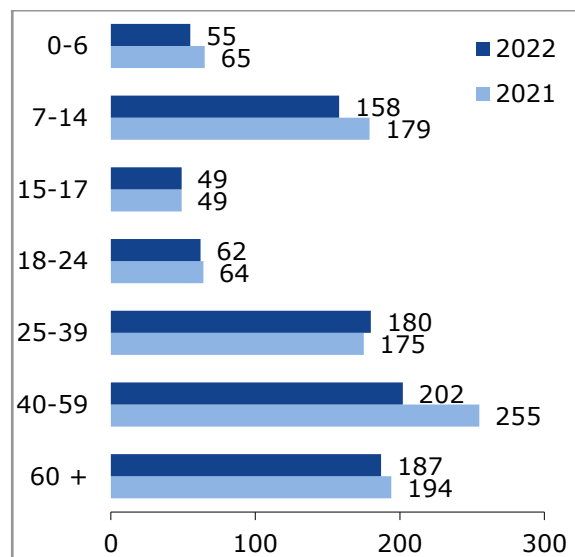


Piesi – ofiary wypadków wg wieku sprawcy

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 (63,9% ogółu wypadków tego rodzaju). W porównaniu do roku 2021 liczba wypadków z tej przyczyny wzrosła o 6,9%. W wypadkach tych zginęło najwięcej pieszych (54,7%, spadek o -1,5%), a także najwięcej zostało rannych (64,3%, wzrost o +6,9%).

Ważną przyczyną było również nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach (12,5% wypadków i 9,3% ofiar śmiertelnych). Należy zauważyć, że zwiększyła się grupa wypadków spowodowanych nieprawidłowym omijaniem pieszego przez kierującego pojazdem (+22,3%) oraz liczba ofiar śmiertelnych tych wypadków (+20,0%) i rannych (+28,3%). Natomiast znacząco zmalała liczba wypadków, w których obrażenia ponieśli wyłącznie piesi, a zostały spowodowane przez niedostosowanie prędkości do warunków ruchu przez kierującego (28,8%). Ta pozytywna zmiana wpłynęła również na bardzo duże ograniczenie liczby ofiar: śmiertelnych (-60,5%) i rannych (-18,8%).

Wciąż największą grupą sprawców najechań na pieszych byli kierujący samochodami osobowymi (78,8%). Liczba takich zdarzeń w porównaniu z 2021 r. wzrosła (+2,8%), ale liczba ofiar śmiertelnych istotnie zmalała (-16,2%), a rannych nieco wzrosła (+4,4%).

Istotną grupę sprawców najechań na pieszych stanowią również kierujący samochodami ciężarowymi o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t (6,0%). W wyniku tych zdarzeń coraz więcej osób ponosi śmierć (12,3%, wzrost o 20,8%). Należy zauważyć, że w niewielkiej grupie zdarzeń tego rodzaju (1,9% ogółu) powodowanych przez kierujących samochodami ciężarowymi o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, śmierć poniosło nieproporcjonalnie dużo pieszych (9,7%).

W 2022 r. najwięcej wypadków z udziałem pieszych (51,7%) miało miejsce na przejściach dla pieszych (podobnie jak w latach poprzednich). W ich wyniku również najwięcej osób odniosło obrażenia (31,5% ofiar śmiertelnych i 54,8% rannych). W porównaniu do roku 2021 wzrosła jednak liczba wypadków na przejściach dla pieszych (+4,9%) oraz liczba pieszych rannych w tych wypadkach (+5,1%). Natomiast odnotowano mniejszą liczbę ofiar śmiertelnych (-5,2%). Struktura grupy wybranych miejsc ruchu pieszego, w których doszło do zdarzeń z udziałem tej grupy uczestników ruchu drogowego pozostała w 2022 r. na poziomie porównywalnym z danymi z poprzedniego roku. Odnotowano natomiast istotne wzrosty liczby wypadków na chodnikach i drogach dla pieszych (+21,1%) oraz na przystankach komunikacji publicznej (+35,3%). Pomimo wzrostu liczby wypadków na chodnikach i drogach dla pieszych zmalała bardzo w tych miejscach liczba ofiar śmiertelnych (-25,0%), ale wzrosła liczba rannych pieszych (+18,1%). Zwiększenie liczby wypadków na przystankach komunikacji publicznej pociągnęło za sobą duże wzrosty liczby ofiar śmiertelnych (+100,0%) i rannych (+33,3%). Na poboczach zginęło w 2022 r. mniej osób niż rok wcześniej (-33,3%) lecz więcej osób odniosło inne obrażenia (+17,9%).

Wypadki (wypadki, zabici, ranni) na przejściach dla pieszych z podziałem na obszar zabudowany/niezabudowany oraz z podziałem na ruch kierowany/niekierowany

Przejście dla pieszych

Miesiąc	liczba wypadków	ofiary śmiertelne	Ranni
Styczeń	284	22	271
Luty	262	18	256
Marzec	176	11	173
Kwiecień	145	6	142
Maj	143	7	136
Czerwiec	141	6	139
Lipiec	141	13	131
Sierpień	153	11	148
Wrzesień	186	7	179
Październik	248	17	242
Listopad	275	14	272
Grudzień	309	13	302
Podsumowanie	2 463	145	2 391

Przejście dla pieszych

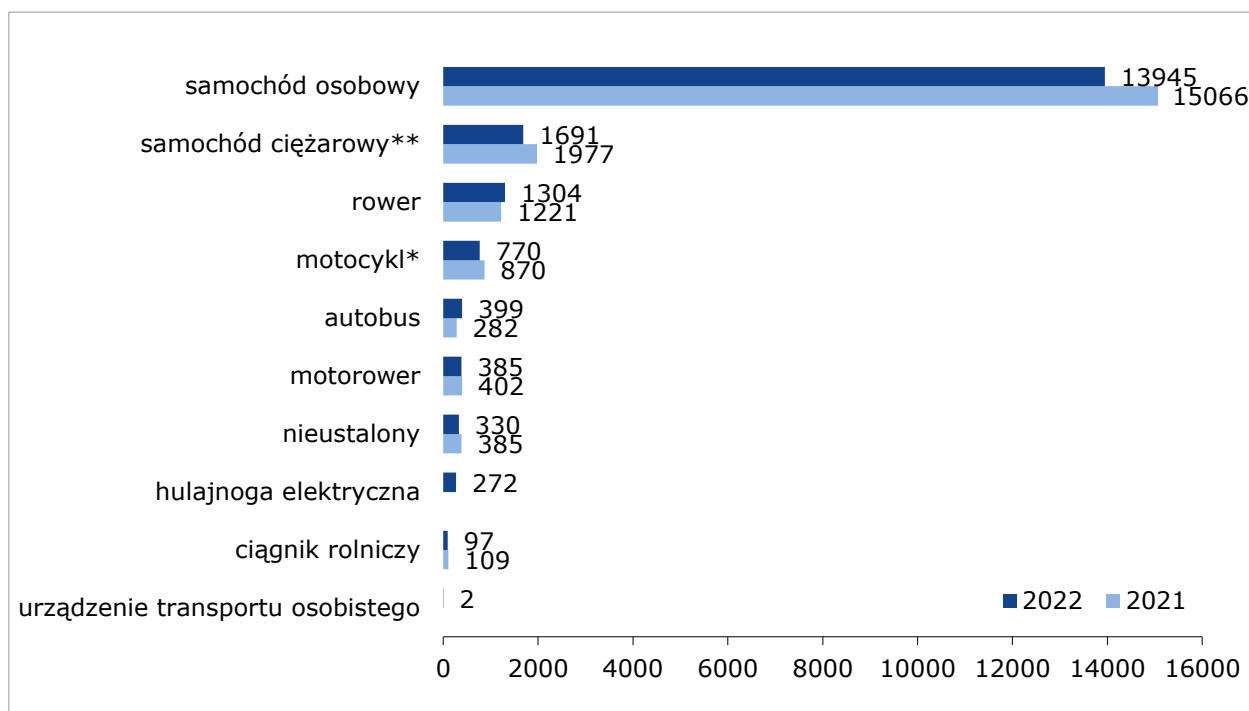
Obszar	liczba wypadków	ofiary śmiertelne	Ranni
Obszar niezabudowany	61	13	50
Obszar zabudowany	2 402	132	2 341
Podsumowanie	2 463	145	2 391

Przejście dla pieszych

Sygnalizacja świetlna	liczba wypadków	ofiary śmiertelne	Ranni
Brak	2 071	129	2 002
Jest, działa	357	14	353
Jest, nie działa	35	2	36
Podsumowanie	2 463	145	2 391

... jakim pojazdem poruszali się sprawcy?

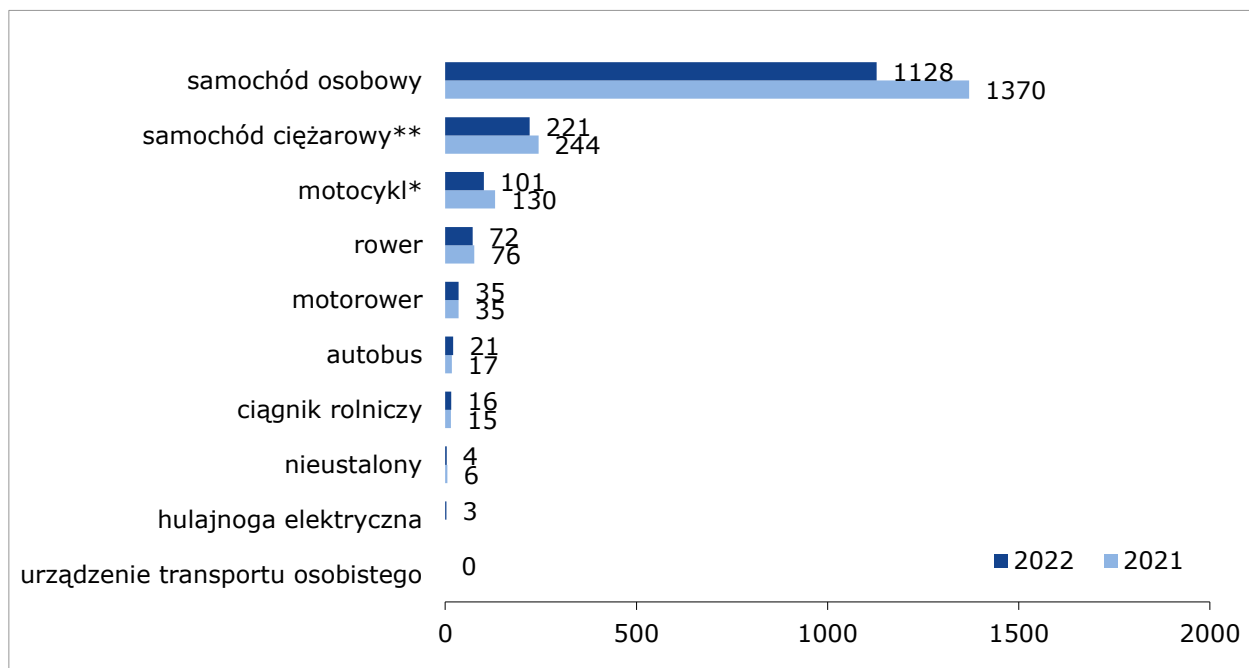
WYPADKI według pojazdu sprawcy



*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)

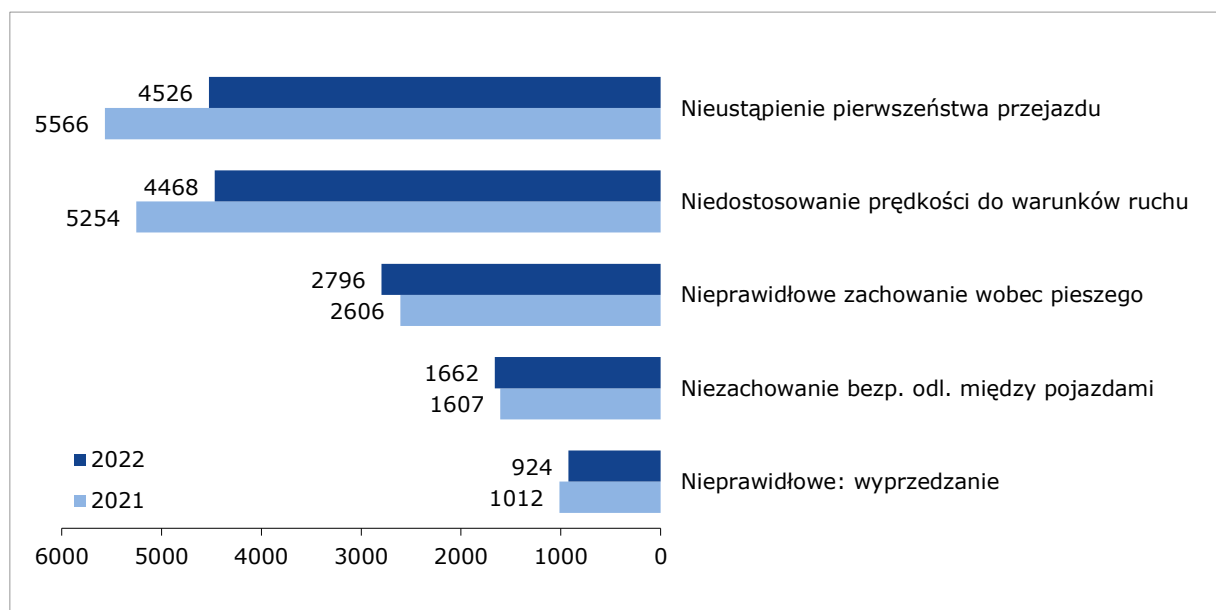
** wskazano sumę samochodów ciężarowych o DMC do 3,5 t oraz o DMC powyżej 3,5 t.

Dla wybranych grup pojazdów, których kierowcy byli sprawcami wypadków, największy spadek liczby tych zdarzeń (w porównaniu z rokiem 2021) odnotowano wśród kierowców samochodami ciężarowymi (-14,5%). Zarejestrowano również istotny spadek liczby wypadków spowodowanych przez motocyklistów (-11,5%) i kierowców samochodami osobowymi (-7,4%). Kolejny rok z rzędu znacznie wzrosła liczba wypadków spowodowanych przez kierowców autobusami (+41,5%). Odnotowano również wzrost liczby wypadków, których sprawcami byli rowerzyści (+6,8%). Znacząco zmalała liczba ofiar śmiertelnych wypadków powodowanych przez motocyklistów (-22,3%), kierowców samochodami osobowymi (-17,7%) oraz samochodami ciężarowymi (-9,4%). Nadal utrzymuje się tendencja wzrostowa liczby ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez kierowców autobusami i ciągnikami rolniczymi (odpowiednio +23,5% i +6,7%).

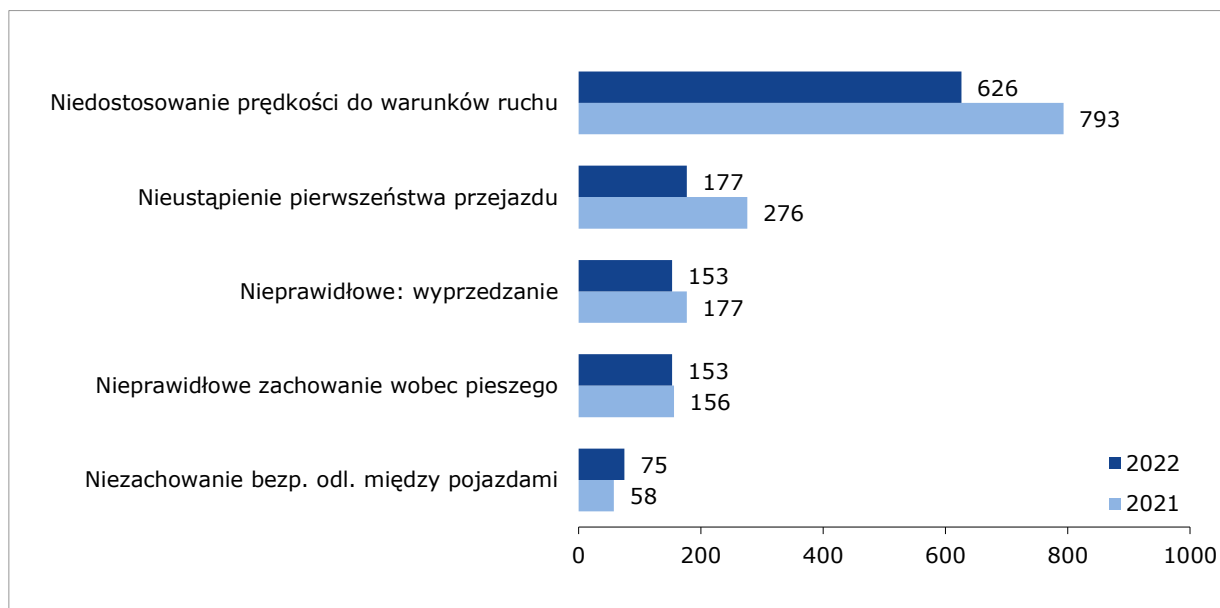
OKOLICZNOŚCI WYPADKÓW

... jakie było zachowanie kierowcy?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



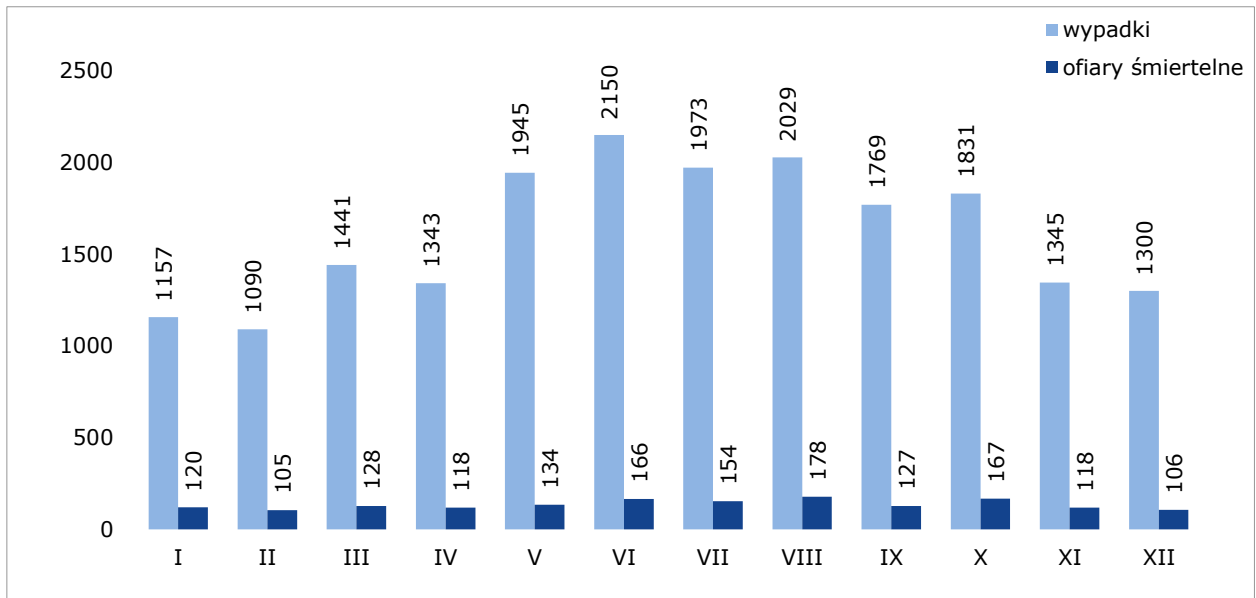
Podobnie jak w roku poprzednim, głównymi przyczynami wypadków, których sprawcami byli kierujący pojazdami w 2022, były:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu – 4526 wypadków;
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 4468 wypadków;
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego – 2796 wypadków;
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 1662 wypadków;
- nieprawidłowe wyprzedzanie – 924 wypadków;

Największy spadek liczby wypadków w 2022 roku w stosunku do 2021 roku wystąpił w zakresie nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu (-18,7%) i niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (-15,0%). Z kolei w zakresie nieprawidłowych zachowań wobec pieszego zanotowano duży wzrost liczby wypadków (+7,3%). Utrzymała się również tendencja wzrostowa liczby wypadków spowodowanych niezachowaniem bezpiecznej odległości między pojazdami (+3,4%).

Podobnie jak w latach ubiegłych najwięcej osób zginęło w wypadkach związanych z niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu, ale utrzymała się tendencja spadkowa i w 2022 r. odnotowano dużą poprawę w tym zakresie (-21,1%). Jeszcze większa poprawa dotyczyła liczby ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych nieustąpieniem pierwszeństwa przejazdu (-35,9%). Natomiast istotny wzrost liczby zgonów odnotowano w wyniku wypadków, których przyczyną było niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (+29,3%).

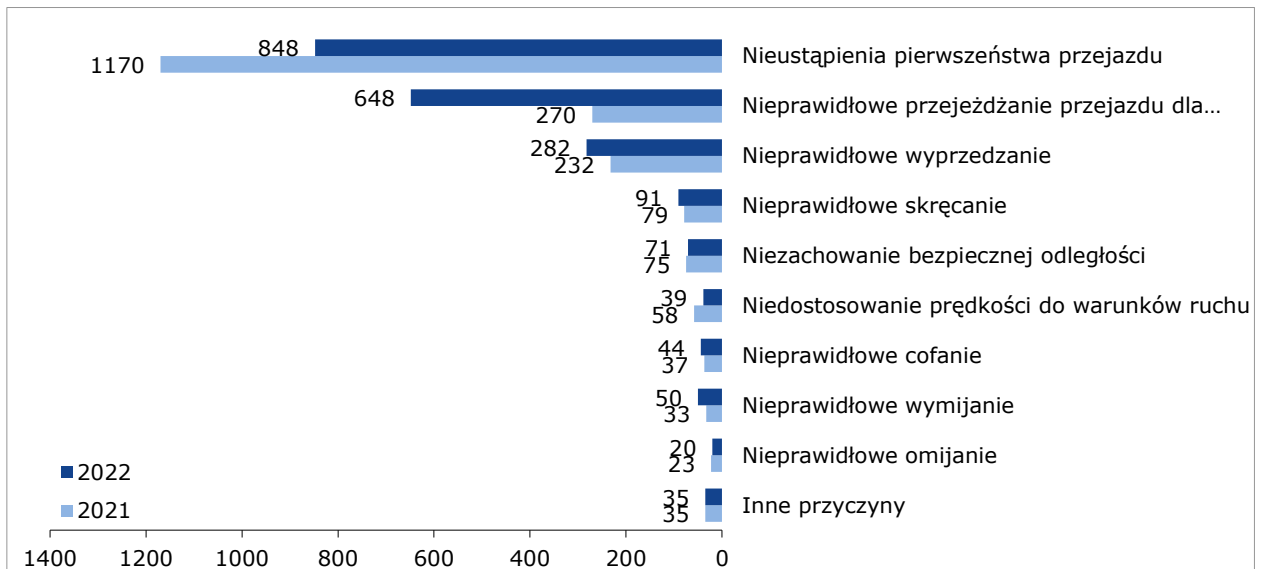
Wypadki spowodowane przez kierujących w zestawieniu miesięcznym



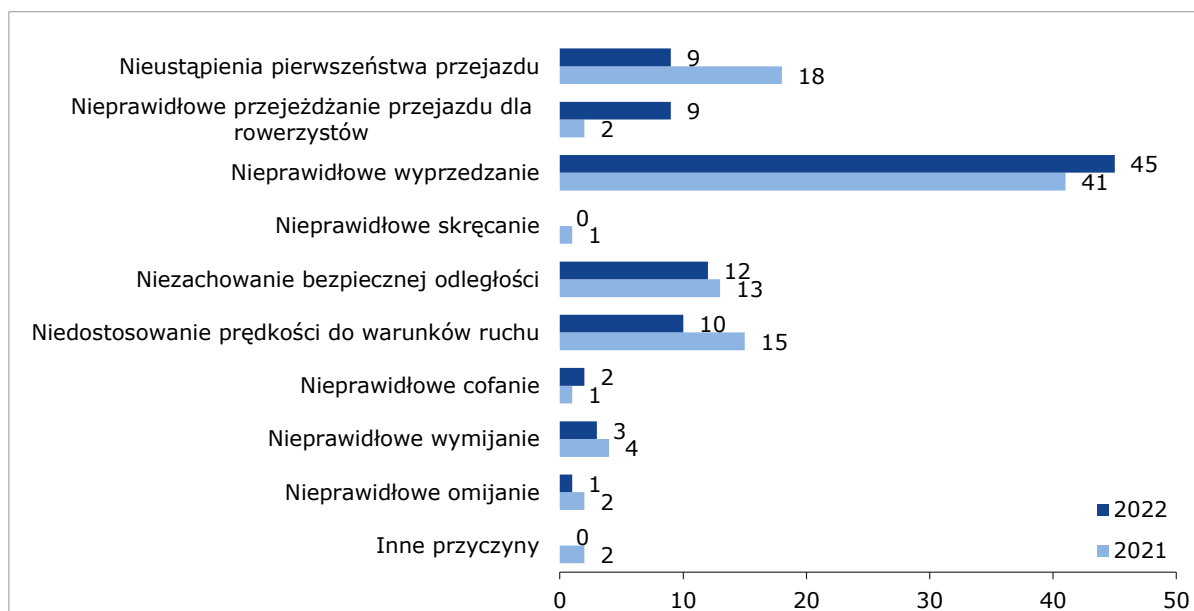
Najwięcej wypadków spowodowanych przez kierujących miało miejsce w czerwcu i sierpniu (19,6%), a najmniej w styczniu i lutym (10,5%).

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

WYPADKI



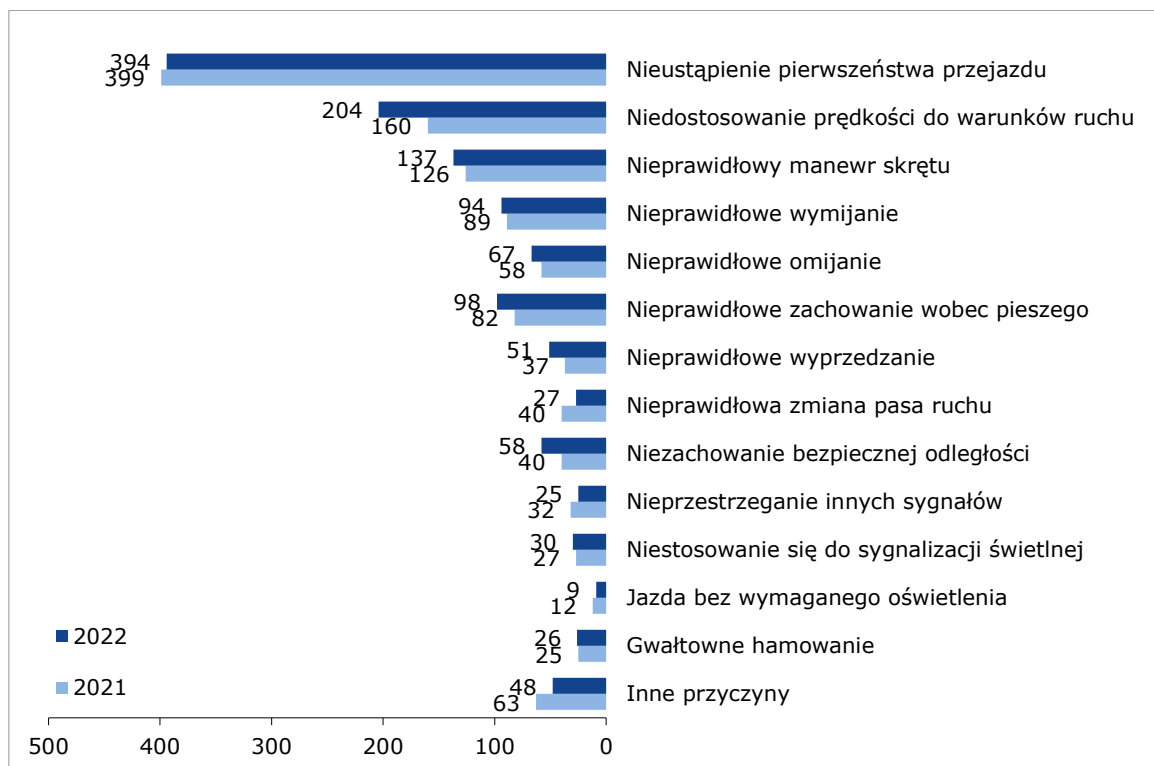
OFIARY ŚMIERTELNE



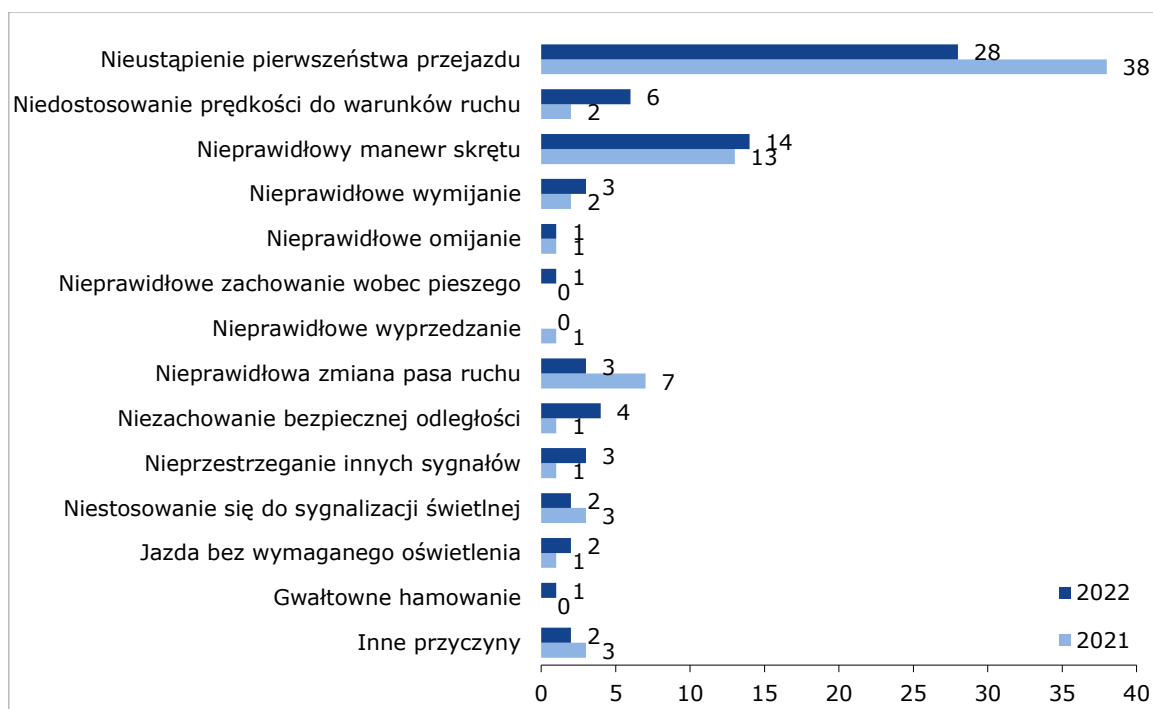
Oddzielną kategorię wypadków stanowią zdarzenia z udziałem rowerzystów. 59,2% wypadków, w których obrażenia odnieśli rowerzyści zostało spowodowanych przez kierujących innymi pojazdami. Do najczęstszych przyczyn wypadków, w których poszkodowani zostali rowerzyści należy nieustąpienie pierwszeństwa rowerzystom oraz nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów. W 2022 roku tego typu wypadki stanowiły 69,8% wypadków, w których poszkodowani zostali rowerzyści. Kolejny rok z rzędu najwięcej ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów pochłaniają wypadki spowodowane nieprawidłowym wyprzedzaniem ich przez kierujących innymi pojazdami, przy czym w porównaniu do danych za rok 2021 odnotowano wzrost liczby zabitych w tych wypadkach o 9,8%. Zatem nadal występuje duże niebezpieczeństwo dla rowerzystów poruszających się po jezdni razem z innymi pojazdami.

Przyczyny wypadków spowodowanych przez rowerzystów

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



W 2022 r. odnotowano wzrost liczby wypadków, których sprawcami byli rowerzyści (+6,8%). Wzrosła jednocześnie liczba rannych w tych wypadkach (+7,3%), ale zmalała liczba ofiar śmiertelnych (-5,3%).

Nadal jako najczęstszą przyczynę wypadków spowodowanych przez rowerzystów wskazuje się na nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu. W 2022 roku wypadki tego typu stanowiły największą część (30,2%) w całej strukturze wypadków spowodowanych przez rowerzystów, a zginęło w nich zdecydowanie najwięcej osób (38,9% zabitych w tej grupie). Jednocześnie warto zwrócić uwagę, że pomimo wciąż tak dużego odsetka ofiar śmiertelnych nastąpiła w tym zakresie znaczna poprawa i liczba zgonów bardzo spadła (-26,3%).

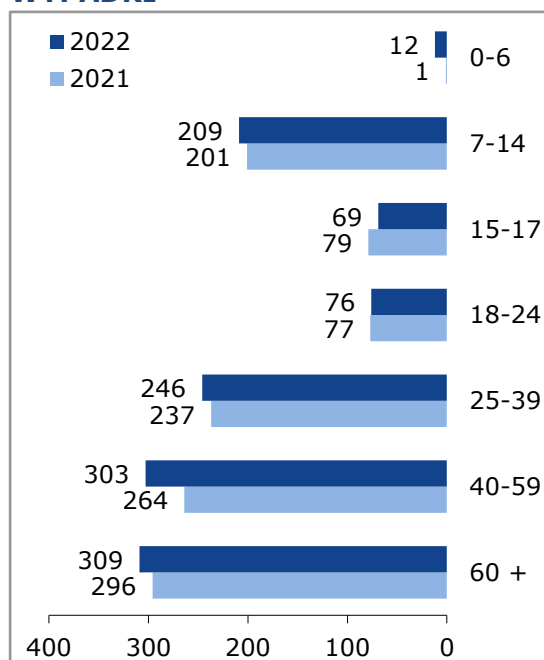
W analizowanym okresie bardzo wzrosła liczba wypadków, których główną przyczyną było niedostosowanie przez rowerzystę prędkości do warunków ruchu (+27,5%) co przyczyniło się do zwiększenia liczby ofiar: śmiertelnych (+200,0%) i rannych (+30,4%)

Istotnym problemem są błędy związane z nieprawidłowym wykonywaniem przez rowerzystów manewrów skrętu. Wpadki zaistniałe z tej przyczyny stanowiły w 2022 r. 10,5% wypadków, ale życie straciło w nich 19,4% osób zabitych w wypadkach spowodowanych przez rowerzystów.

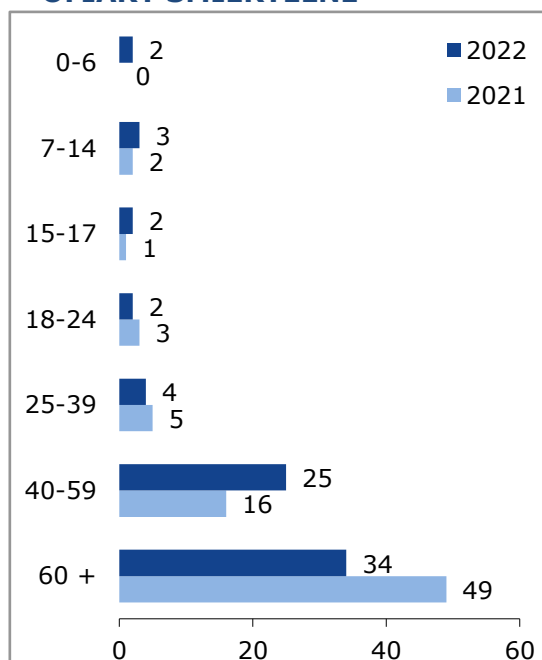
Kolejny rok sprawcami wypadków wśród rowerzystów są najczęściej osoby z grupy wiekowej 60-plus. W 2022 roku spowodowali oni 23,7% wypadków, w których sprawcą był rowerzysta. W wypadkach tych zginęło 47,2% wszystkich ofiar wypadków spowodowanych przez rowerzystów. Sprawcami dużej części wypadków spowodowanych przez rowerzystów były dzieci i młodzież w wieku 7-14 lat (16,5%) ale zginęły w nich tylko dwie osoby.

Sprawcy wypadków – rowerzyści według wieku

WYPADKI

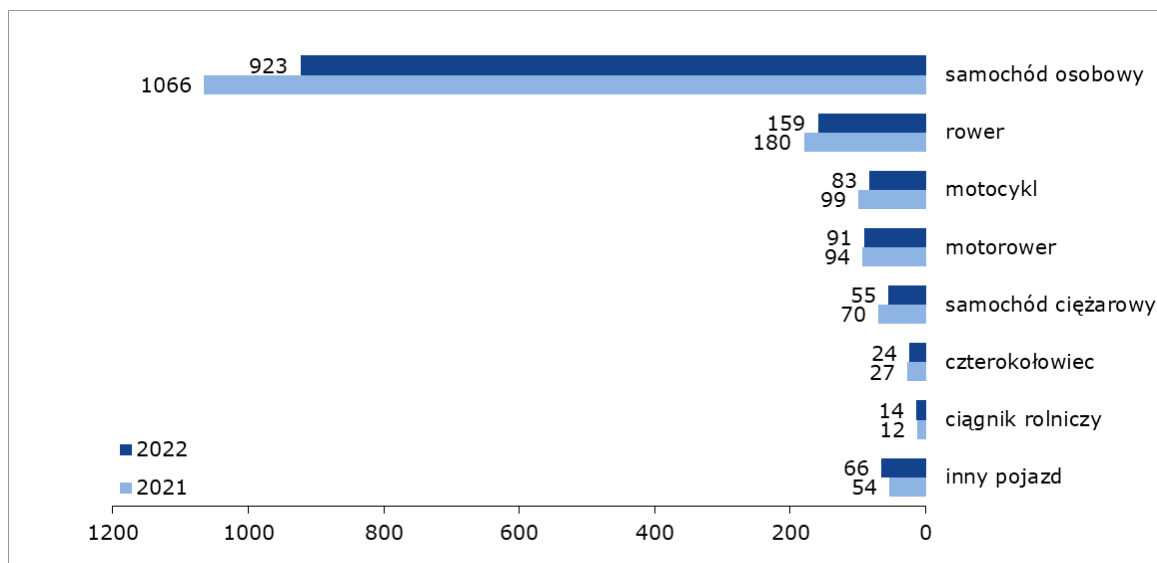


OFIARY ŚMIERTELNE

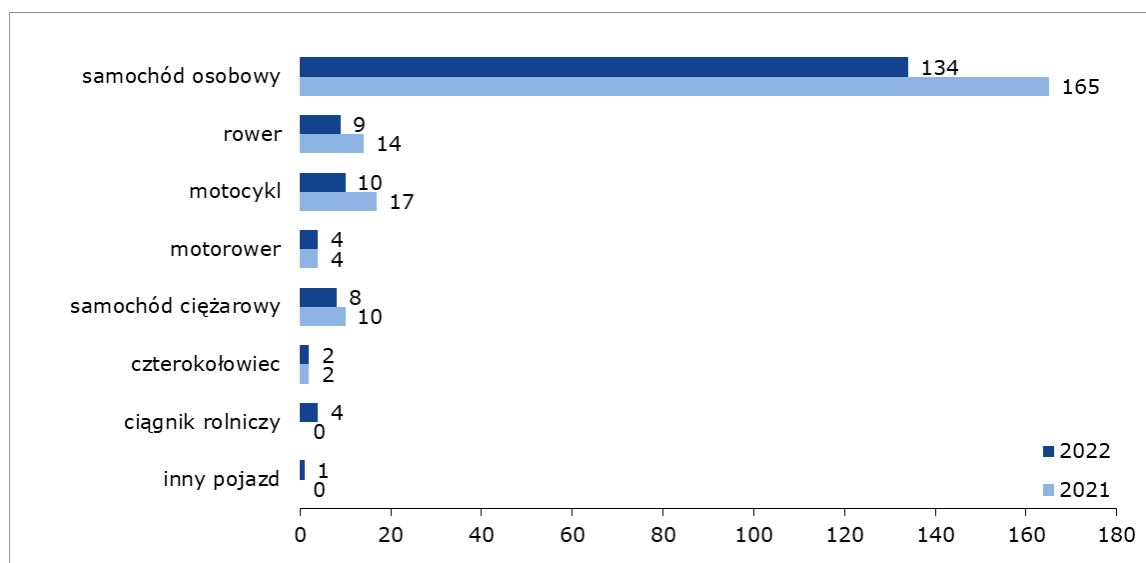


... ile było wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



W 2022 roku kierowcy będący pod wpływem alkoholu spowodowali 1415 wypadków (6,6% ogółu wypadków i 81,8% wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu). Wśród nietrzeźwych kierowców największy udział mają kierowcy samochodów osobowych (65,2%). W wypadkach przez nich spowodowanych zginęło aż 77,9% ofiar śmiertelnych wypadków, w których kierowca był pijany. Warto odnotować, że przy bardzo podobnej strukturze grupy wypadków spowodowanych przez kierowców będących pod działaniem alkoholu (w odniesieniu do danych z roku 2021) rozpatrywanej według rodzaju pojazdu, odnotowano znaczące spadki liczby wypadków, których sprawcami byli kierowcy samochodami osobowymi (-13,4%) oraz ich ofiar: śmiertelnych (-18,8%) i rannych (-13,2%).

W 2022 roku w porównaniu do 2021 roku odnotowano mniejszą liczbę wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców (-11,7%) oraz ich ofiar: śmiertelnych

(-18,9%) oraz rannych (-11,8%). Należy odnotować, że dostępne dane o użytkownikach hulajnog elektrycznych wskazują, że spowodowali oni 4,1% wypadków, których sprawcami byli nietrzeźwi kierujący tj. więcej niż np. kierujący samochodami ciężarowymi (3,9%).

Struktura wiekowa sprawców kierujących będących pod działaniem alkoholu

Grupy wiekowe	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
7 - 14	3	0,2	-	-	3	0,2
15 - 17	22	1,6	-	-	30	1,8
18 - 24	244	17,2	31	18,0	330	19,5
25 - 39	611	43,2	71	41,3	734	43,4
40 - 59	425	30,0	53	30,8	485	28,7
60 plus	110	7,8	17	9,9	108	6,4

Sprawcami 43,2% wypadków spowodowanych przez kierowców będących pod działaniem alkoholu były osoby w wieku 25-39 lat, ale wciąż najbardziej ofiarochłonne są zdarzenia powodowane przez nietrzeźwych młodych kierowców w wieku 18-24 lata pomimo, że wskaźnik ciężkości wypadków dla tej grupy wiekowej kierowców znacząco zmniejszył się w porównaniu do roku 2021 z wartości 18 do 13 zabitych na 100 wypadków. Niepokojący może być wzrost liczby wypadków, za których zaistnienie odpowiada prowadząca pojazdy młodzież z grupy wiekowej 15-17 lat (+46,7%) i liczby rannych w tych zdarzeniach (+57,9%).

Liczba ujawnionych wykroczeń/przestępstw wśród kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu – porównanie lat 2021 i 2022

Naruszony przepis	2021 r.	2022 r.
prowadzenie w stanie po użyciu alkoholu pojazdu mechanicznego	11 429	14 189
prowadzenie w stanie po użyciu alkoholu pojazdu innego niż mechaniczny	5 516	6 410
prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu mechanicznego	58 179	57 071
prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu innego niż mechaniczny	26 768	26 797
OGÓŁEM	101 892	104 467

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

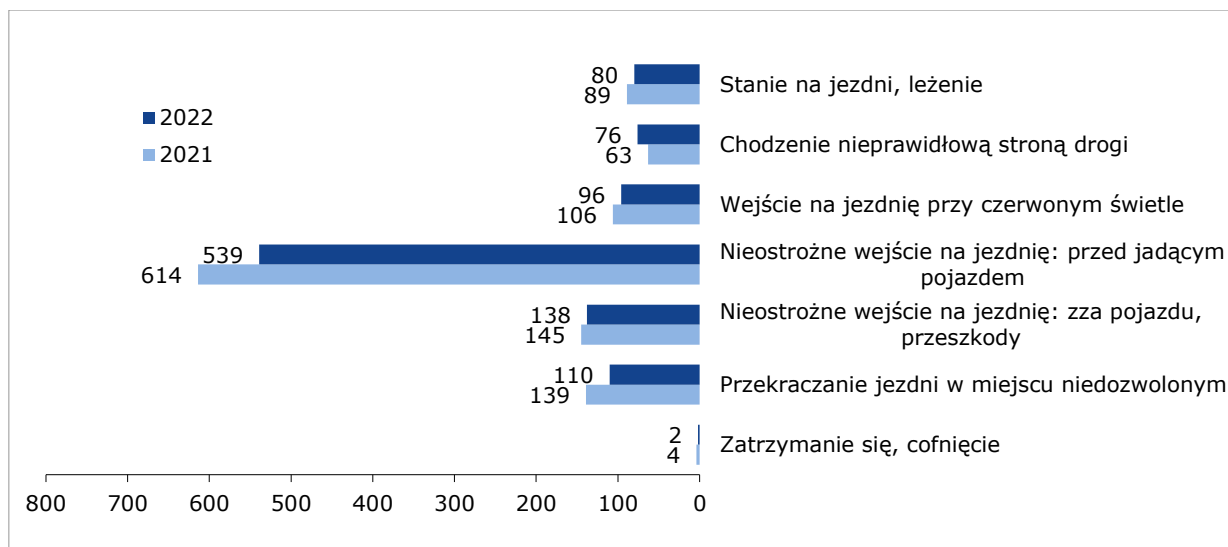
Wiek	Wypadki	Zabici	Ranni
18-24	25	7	36
25-39	58	17	58
40-59	18	6	19
OGÓŁEM	101	30	113

Wypadki drogowe, których sprawcy byli pod wpływem innego środka niż alkohol stanowią zaledwie 0,47% wypadków, które wydarzyły się w 2022 roku w Polsce. Zginęło w nich 1,6% ofiar śmiertelnych.

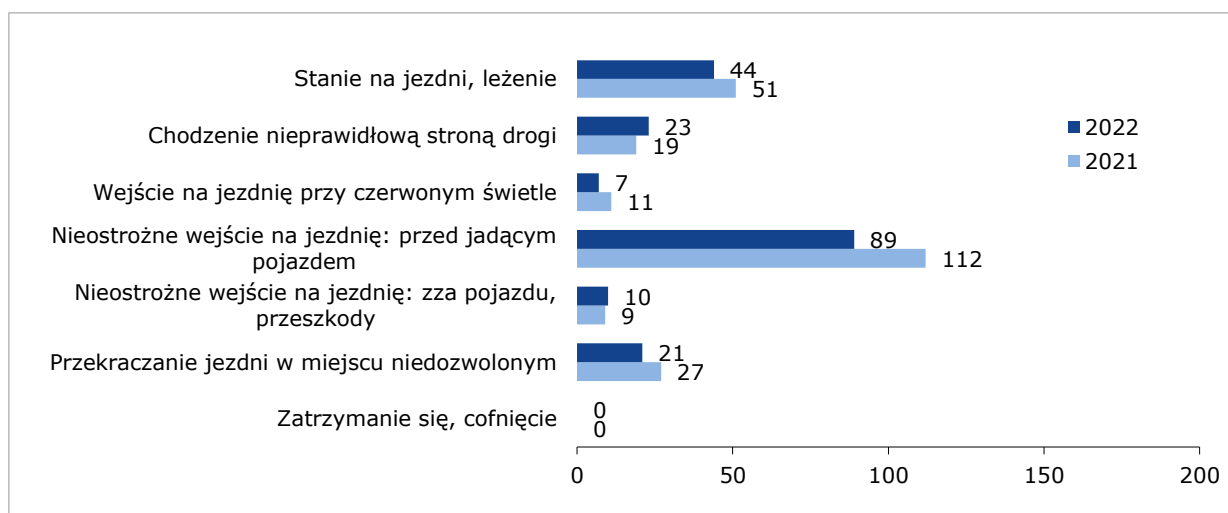
Problem używania przez kierowców niedozwolonych środków dotyczył w 2022 r. głównie osób w wieku 25-39 lat. Byli oni sprawcami 57,4% wypadków spowodowanych pod wpływem innego środka niż alkohol. Również udział ofiar śmiertelnych i rannych wypadków, których sprawcami były osoby z tej grupy wiekowej był największy w całej strukturze (odpowiednio: 56,7% i 51,3%).

... jakie było zachowanie pieszego?

WYPADKI



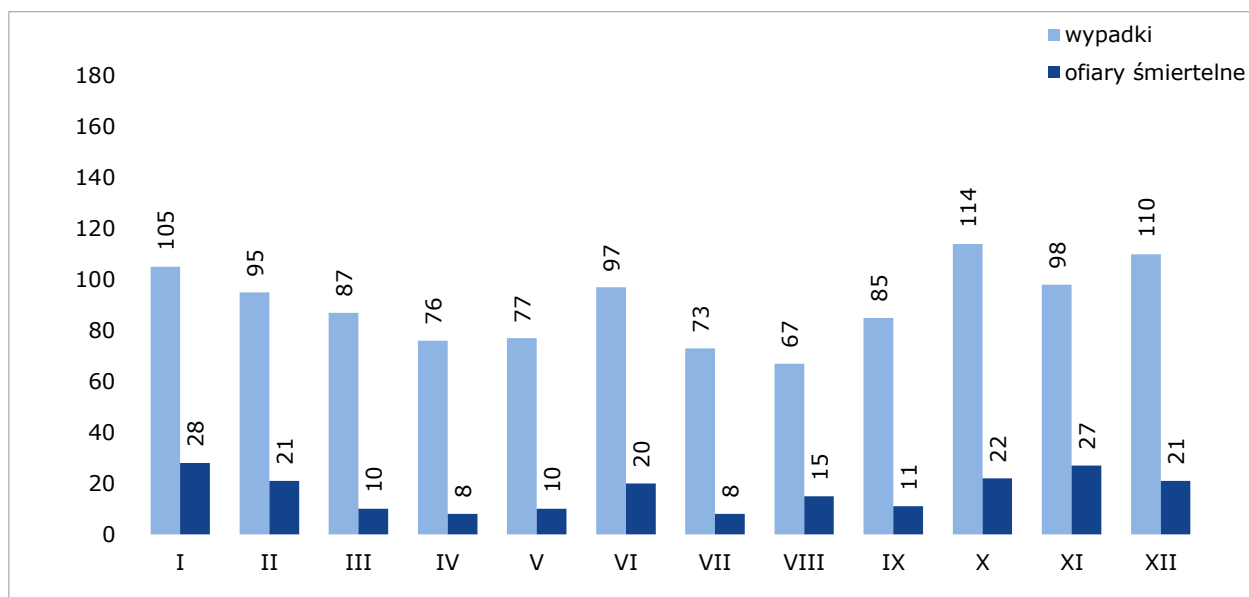
OFIARY ŚMIERTELNE



W 2022 r. piesi byli sprawcami 5,1% ogółu wypadków, w wyniku których śmierć poniosło 10,6% ogółu zabitych, a rannych zostało 3,7% ogółu rannych. Było to mniej wypadków o 11,0% niż w 2021 r. i zginęło w nich o 16,6% mniej osób, a inne obrażenia odniosło o 10,2% osób mniej niż rok wcześniej. Znacząco zmniejszyła się liczba wypadków, których przyczyną było przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym (-20,9%), a także liczby ofiar tych wypadków: śmiertelnych (-22,2%) oraz rannych (-18,6%). Natomiast bardzo wzrosła liczba wypadków spowodowanych chodzeniem nieprawidłową stroną drogi (+20,6%). Wypadki te skutkowały również dużym wzrostem liczby ofiar śmiertelnych (+21,1%) i rannych (20,0%). Kolejny rok z rzędu zanotowano spadek liczby wypadków, w których przyczyną było wejście pieszego na jezdnię przy czerwonym świetle (-9,4%), co skutkowało bardzo dużym zmniejszeniem liczby ofiar śmiertelnych (-36,4%).

Zarówno struktura przyczyn wypadków, w których sprawcą był pieszy, jak i ofiar śmiertelnych tych wypadków w 2022 r. nie zmieniła się zasadniczo. Jedynie odsetek ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych chodzeniem nieprawidłową stroną drogi zwiększył swój udział w analizowanej strukturze (+3,6 p.p.).

Wypadki spowodowane przez pieszych w zestawieniu miesięcznym



W 2022 roku piesi spowodowali najwięcej wypadków w styczniu, październiku i grudniu (30,4% ogółu wypadków spowodowanych przez pieszych). Zginęło w nich 35,3% ofiar śmiertelnych. Podobnie, jak rok wcześniej najwyższy wskaźnik ciężkości wypadków zanotowano w styczniu i listopadzie (odpowiednio 27 i 28 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych, przy średniej rocznej wartości tego wskaźnika dla wypadków spowodowanych przez pieszych 19), a najniższy w kwietniu (11).

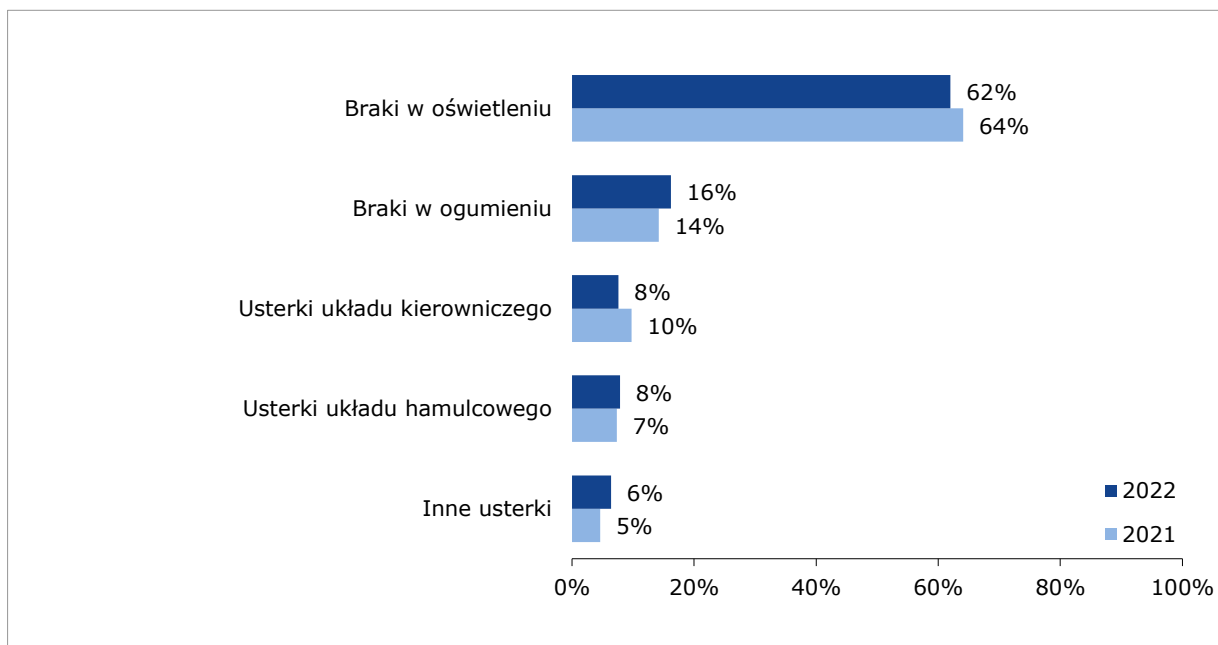
Przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych będących pod działaniem alkoholu

Przyczyny wypadków		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Nieostrożne wejście na jezdnię	przed jadącym pojazdem	160	53,5	25	58,1	137	52,5
	za pojazdu, przeszkody	7	2,3	-	-	7	2,7
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		29	9,7	-	-	29	11,1
Leżenie, siedzenie, klęczenie stanie na jezdni		31	10,4	11	25,6	20	7,7
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi		32	10,7	6	14,0	27	10,3
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle		24	8,0	-	-	24	9,2
Inne przyczyny		16	5,4	1	2,3	17	6,5
OGÓŁEM		299	100,0	43	100,0	261	100,0

W 2022 r. wzrósł w porównaniu do roku ubiegłego udział liczby wypadków, w których sprawcami byli piesi będący pod działaniem alkoholu (27,6% wypadków spowodowanych przez pieszych). Ponad połowa tych wypadków nadal jest związana z nieostrożnym wejściem nietrzeźwego pieszego na jezdnię przed jadącym pojazdem (53,5%) i pociągają one za sobą najwięcej ofiar śmiertelnych (58,1%) oraz rannych (52,5%). Jednakże najwyższy wskaźnik

ciężkości zanotowano dla wypadków, których przyczyną było leżenie, siedzenie, klęczenie lub stanie nietrzeźwego pieszego na jezdni, a jego wartość wyniosła 35 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych.

... jaki był stan techniczny pojazdów?



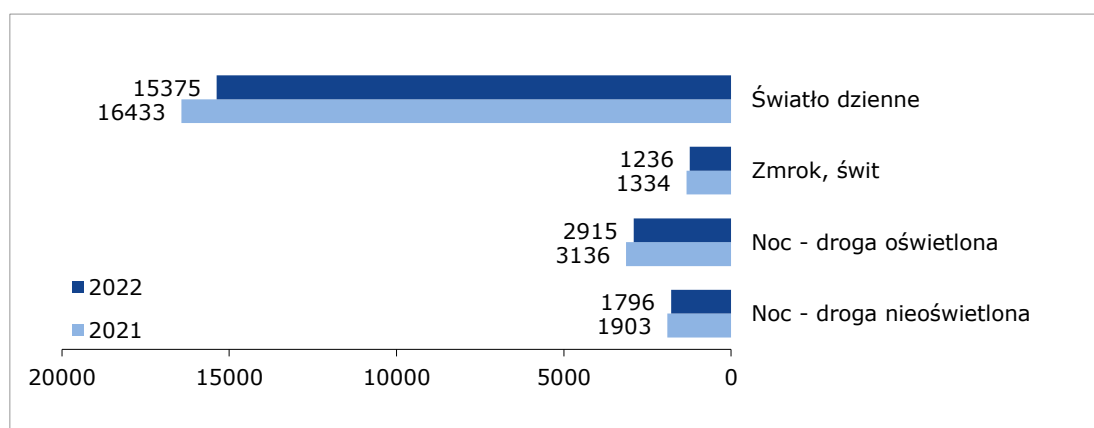
W 2022 r. na miejscu wypadku stwierdzono 408 usterek technicznych pojazdów uczestniczących w wypadkach drogowych. Jednakże ustalono, że w 36 wypadkach niesprawność techniczna pojazdu była bezpośrednią przyczyną zaistnienia zdarzenia. W roku 2022 struktura liczby usterek nie zmieniła się znacząco i nadal najczęstszą grupą były braki w oświetleniu (62,0% ogółu wykrytych usterek) i w ogumieniu (16,2% ogółu wykrytych usterek). Istotne jest, że usterki techniczne pojazdów ujawniane na miejscu wypadku nie zawsze miały bezpośredni wpływ na zaistnienie zdarzenia, a określenie stanu technicznego uszkodzonego pojazdu jest niezmiernie trudne, dlatego prezentowane w tym zakresie dane mogą nie pokazywać pełnej skali problemu stanu technicznego pojazdów biorących udział w wypadkach.

Wypadki drogowe, których bezpośrednią przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu

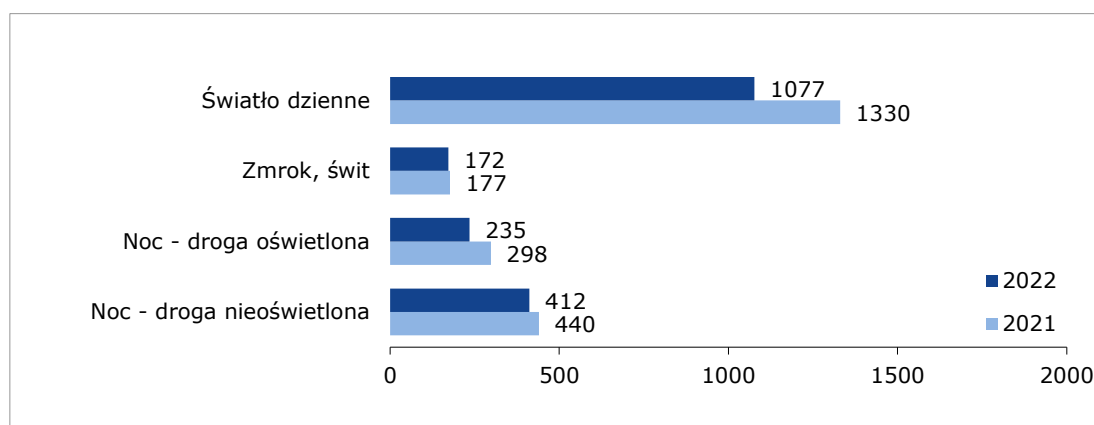
Rok	Wypadki	Zabici	Ranni
2017	40	6	49
2018	38	7	55
2019	38	6	40
2020	64	8	80
2021	41	7	40
2022	36	4	65

... przy jakim oświetleniu?

WYPADKI



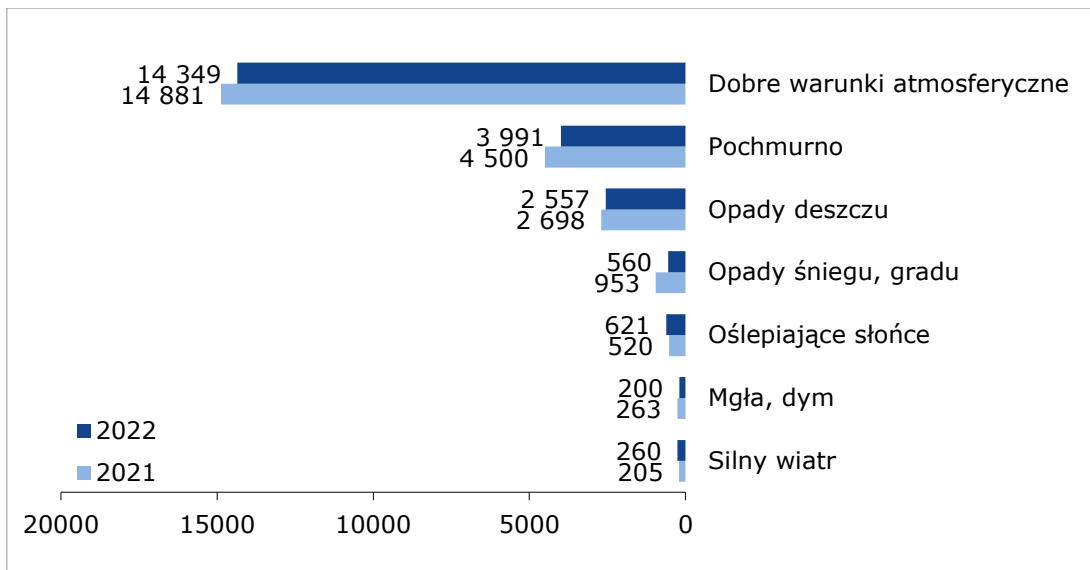
OFIARY ŚMIERTELNE



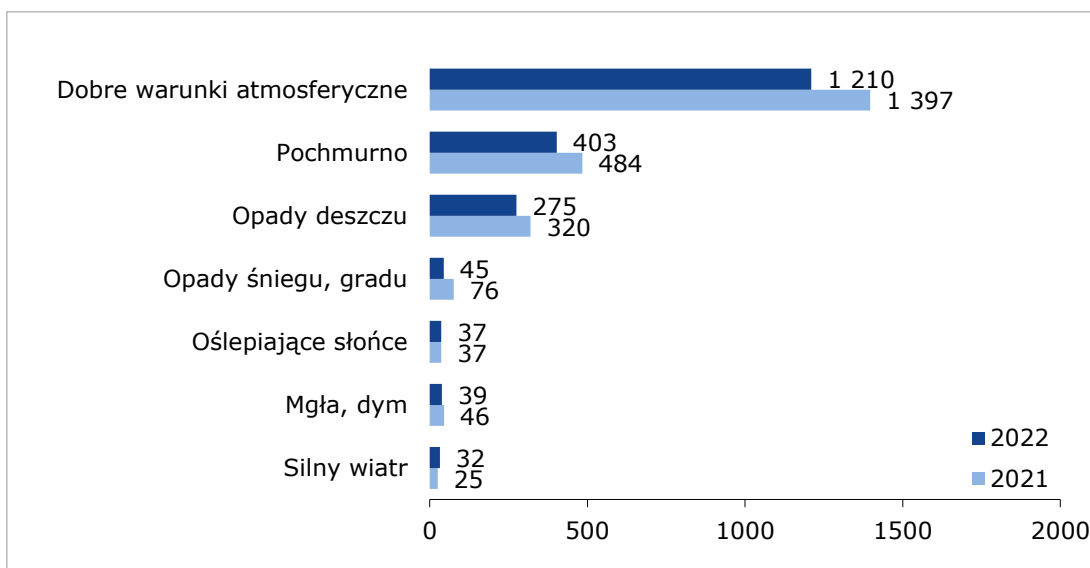
Do największej liczby wypadków dochodzi w porze największego ruchu na drogach czyli przy świetle dziennym i pociąga to za sobą również najwięcej ofiar. W 2022 roku najwięcej wypadków (72,1%) miało miejsce przy świetle dziennym, a najmniej o zmroku i świcie (5,8%). Jednak wypadki na drodze nieoświetlonej są bardzo poważne w skutkach. Wskaźnik ciężkości wypadków na tych drogach wynosi 23 zabitych na 100 wypadków, czyli jest ponad 2,5-krotnie wyższy od wskaźnika krajowego (9 dla ogółu wypadków). Liczba wypadków w 2022 roku w stosunku do 2021 roku zmniejszyła się we wszystkich porach doby, ale najbardziej o zmroku i świcie (-7,3%). Natomiast największą poprawę odnotowano w zakresie wypadków, które zaistniały w nocy na drodze oświetlonej – zmniejszenie liczby tych zdarzeń o 7,0% przyniosło redukcję liczby ofiar śmiertelnych aż o 21,1%.

... podczas jakiej pogody?

WYPADKI*



OFIARY ŚMIERTELNE*



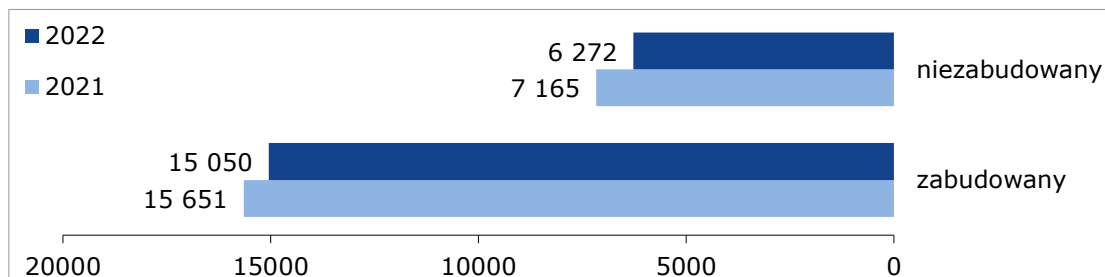
*W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

W 2022 roku nie zmieniła się (w porównaniu do roku 2021) struktura wypadków i ofiar śmiertelnych według warunków atmosferycznych. Najwięcej wypadków (63,7%) odnotowano przy dobrych warunkach atmosferycznych. Dla wypadków, do których doszło podczas silnego wiatru odnotowano duży wzrost zarówno liczby wypadków (+26,8%) jak i ich ofiar śmiertelnych (28,0%). Największą redukcję liczby wypadków i ofiar śmiertelnych w zależności od warunków atmosferycznych odnotowano dla zdarzeń, do których doszło przy opadach śniegu lub gradu (odpowiednio: -41,2% i -40,8%).

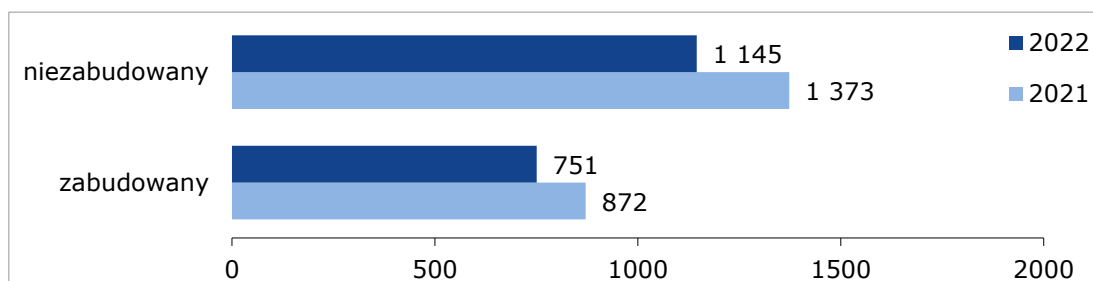
MIEJSCA POWSTAWANIA WYPADKÓW

... na jakim obszarze?

WYPADKI



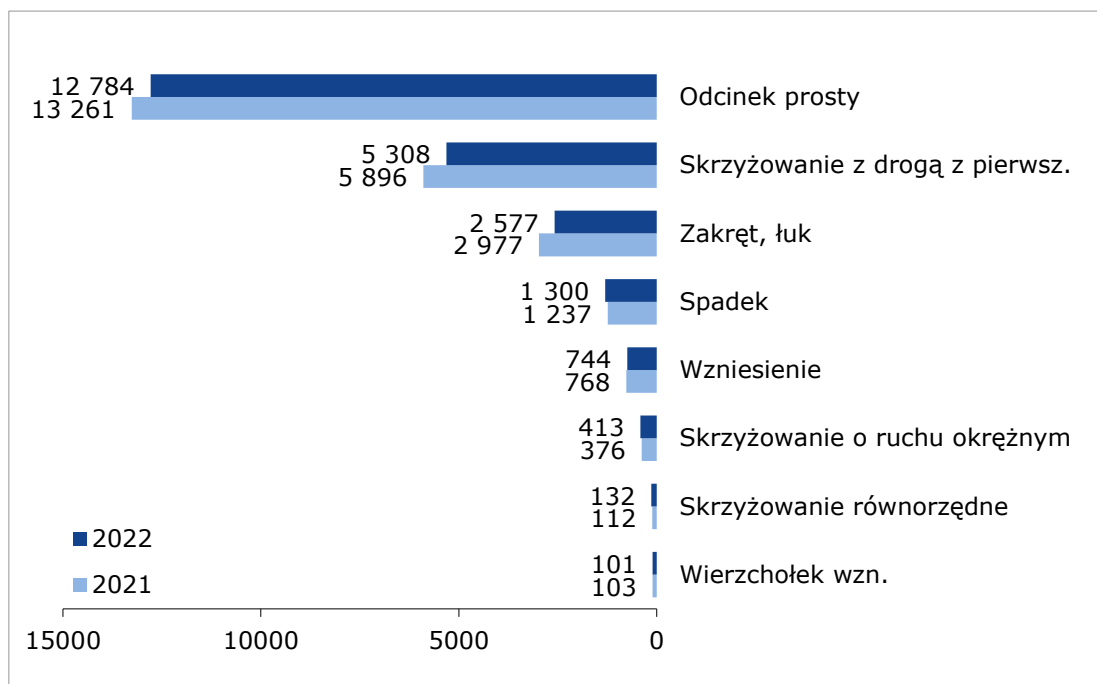
OFIARY ŚMIERTELNE



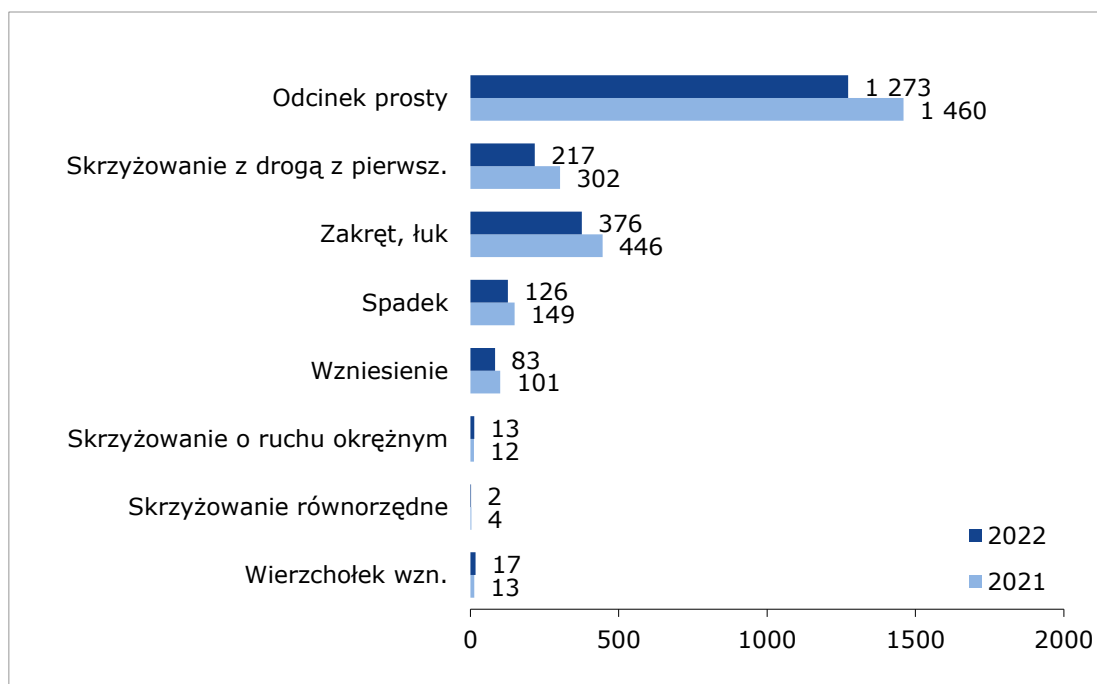
W 2022 roku 70,6% wypadków miało miejsce w obszarze zabudowanym tj. więcej o 2 p.p. niż rok wcześniej. Jednakże liczba ofiar śmiertelnych stanowiła tu 39,6% ogółu zabitych w wypadkach. Od wielu lat większość osób, które tracą życie w wypadkach ginie w wyniku zdarzeń, do których dochodzi poza obszarem zabudowanym (60,4%). Wiąże się to z dużo wyższymi prędkościami z jakimi poruszają się pojazdy na drogach poza obszarem zabudowanym. W 2022 roku w stosunku do 2021 roku liczba wypadków w obszarach zabudowanych spadła o -3,8% podczas gdy poza obszarami zabudowanymi spadek ten wynosił -12,5%. Liczba ofiar śmiertelnych w obszarach zabudowanych spadła o kolejne -13,9% a poza obszarami zabudowanymi o -16,6%. Utrzymanie trendu pozytywnych zmian w obszarach zabudowanych potwierdza 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*



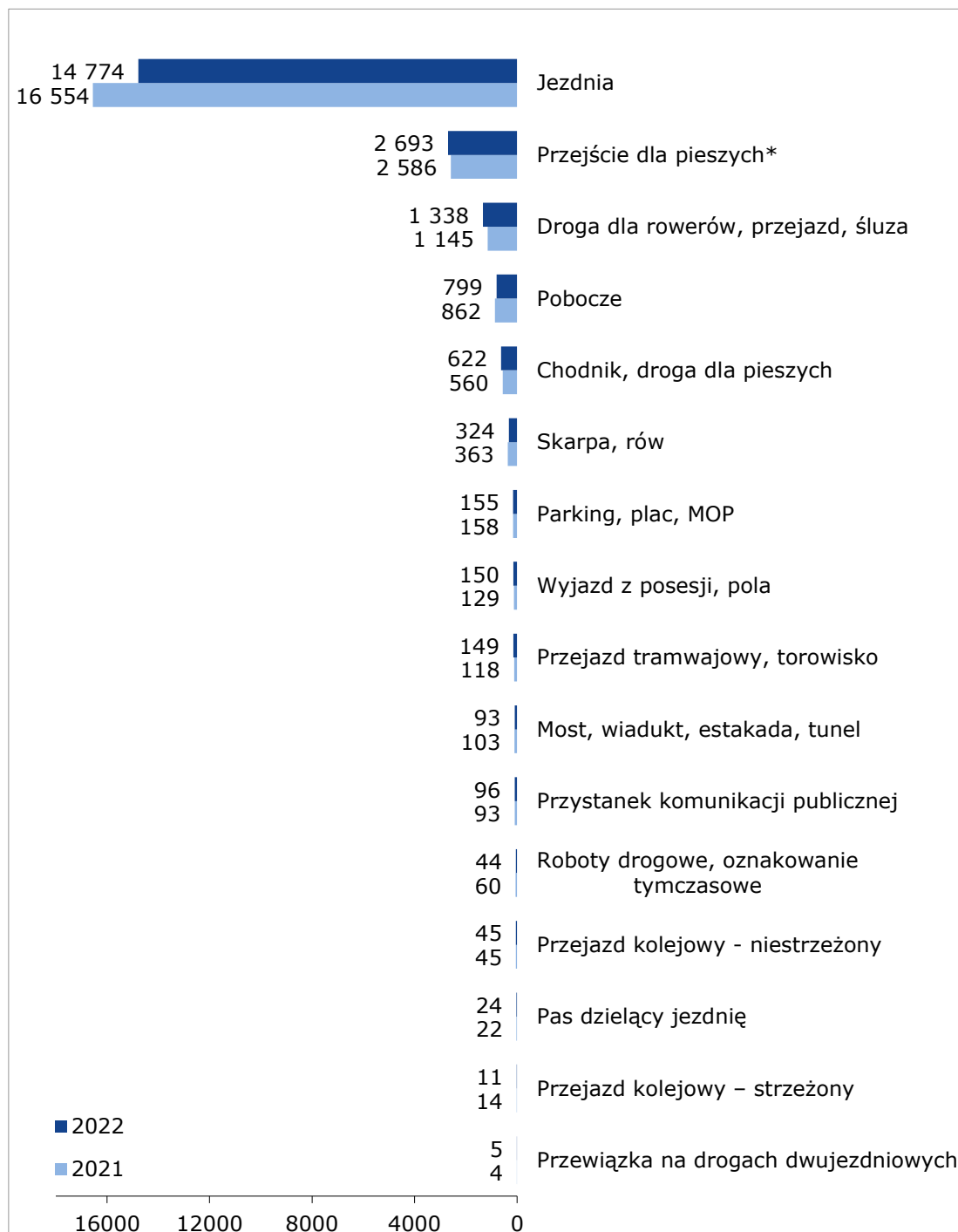
*W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

Najwięcej wypadków ma miejsce na prostych odcinkach drogi. W 2022 roku na prostych odcinkach dróg wydarzyło się 60,0% wypadków, w których zginęło 67,1% ofiar śmiertelnych. W 2022 roku w porównaniu do 2021 roku znacząco wzrosła liczba wypadków na skrzyżowaniach równorzędnych (+17,9%) oraz o ruchu okrężnym (+9,8%). Spadek o 10,0%

liczby wypadków, do których doszło na skrzyżowaniach z drogą z pierwszeństwem, przyniósł największą poprawę w zakresie redukcji liczby ofiar śmiertelnych (-28,1%).

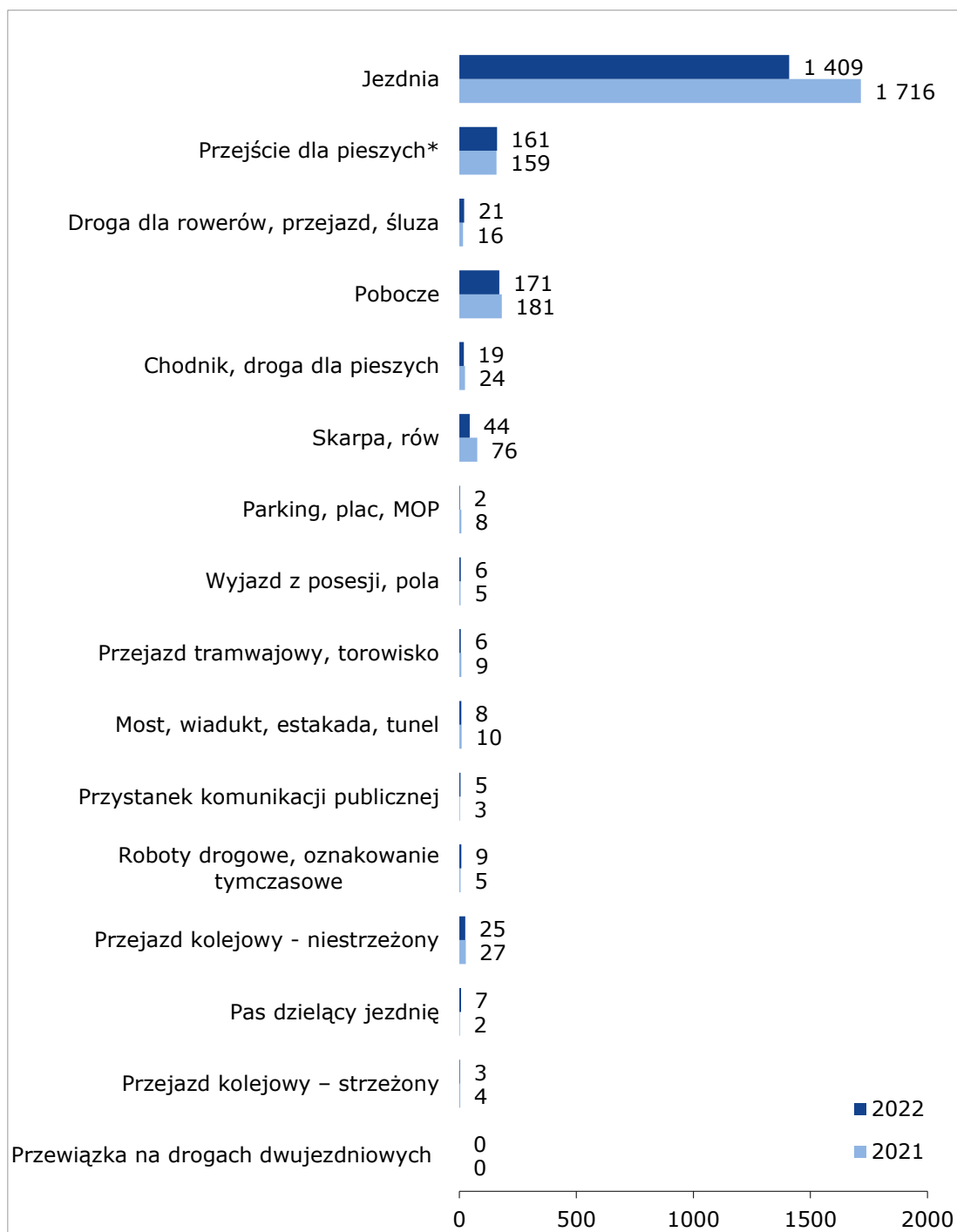
... na jakiej części drogi?

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

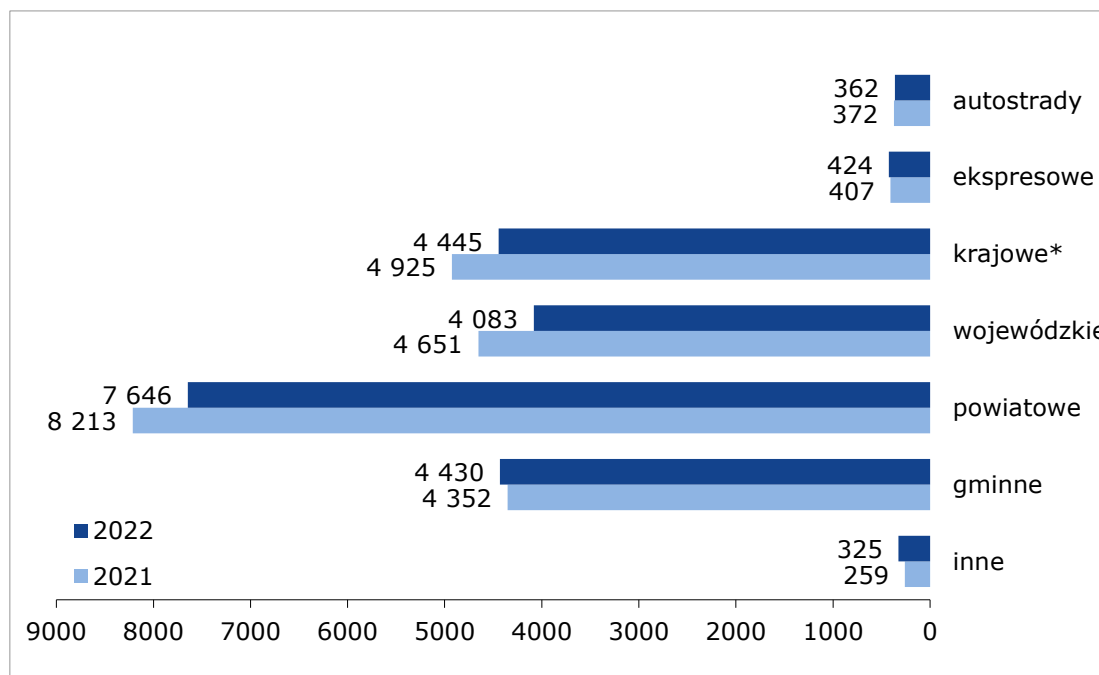
Najwięcej wypadków zdarza się na jezdni i przejściach dla pieszych. W 2022 roku na jezdni miało miejsce 69,3% wypadków drogowych, na przejściach dla pieszych 12,6% a na drogach dla rowerów 6,3%. W wypadkach tych zginęło 74,3% ofiar na jezdni, 8,5% ofiar na przejściach dla pieszych i 1,1% ofiar na infrastrukturze dla rowerzystów.

Porównanie roku 2022 do roku 2021 wskazuje, że o ile po raz kolejny dużo zmalała liczba wypadków drogowych na jezdni (-10,8%) i ich ofiar śmiertelnych (-17,9%), to na przejściach dla pieszych liczba wypadków wzrosła (+4,1%) przyczyniając się do zwiększenia liczby zabitych (+1,3%). Utrzymuje się niekorzystna tendencja wzrostu liczby wypadków na

drogach dla rowerów i w innych miejscach infrastruktury drogowej dedykowanych tej grupie uczestników ruchu. Liczba wypadków wzrosła tu o kolejne 16,9%, a liczba ofiar śmiertelnych aż o 31,3%.

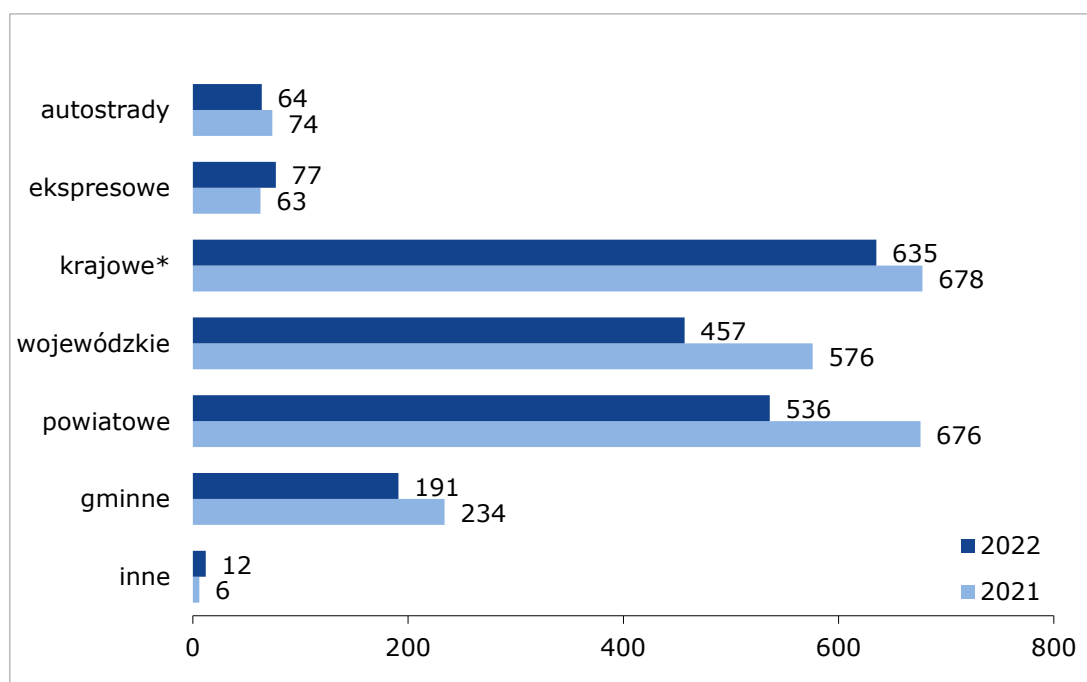
... na drodze jakiej kategorii?

WYPADKI



*krajowe – dotyczy dróg klas: S, DK.

OFIARY ŚMIERTELNE



*krajowe – dotyczy dróg klas: S, DK.

Najwięcej wypadków drogowych od wielu lat ma miejsce na drogach powiatowych, które stanowią 28,9% długości wszystkich dróg w Polsce. W 2022 roku na drogach powiatowych wydarzyło się 35,9% wypadków drogowych, w których zginęło 28,3% ofiar śmiertelnych. Najwięcej tj. 33,5% ofiar śmiertelnych odnotowano w wypadkach na drogach krajowych (nie wliczając w nie autostrad i dróg ekspresowych). Porównanie roku 2022 do roku 2021 wskazuje, że do największej redukcji liczby wypadków doszło na drogach wojewódzkich (-12,2%) oraz krajowych (-9,7%) i w obu przypadkach towarzyszyło jej zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych (po -20,7%). Pierwszy raz od 2019 roku zaobserwowano również zmniejszenie ciężkości wypadków na autostradach. Wartość tego wskaźnika wynosiła 17 zabitych/100 wypadków w 2019 roku, 19 w roku 2020, 20 w roku 2021 a w roku 2022 zmniejszyła się do 18.

Wśród wypadków na autostradach wciąż najwięcej wypadków drogowych zdarza się na autostradzie A4. Do najczęstszych przyczyn wypadków na autostradach należy niedostosowanie prędkości do warunków ruchu choć ich liczba zmniejszyła się w porównaniu z danymi za rok 2021 (o -2,3% mniej wypadków oraz o -16,0% mniej ofiar śmiertelnych). Niepokojący jest fakt, że pomimo obowiązującego od 1 czerwca 2021 roku przepisu dotyczącego utrzymania minimalnego odstępu od poprzedzającego pojazdu na autostradach i drogach ekspresowych, w 2022 roku ponownie nastąpił wzrost liczby wypadków spowodowanych niezachowaniem bezpiecznej odległości między pojazdami (+15,6%) oraz wzrost liczb ofiar: śmiertelnych (+23,1%) i rannych (+16,3%). Przyczyną większej liczby wypadków na autostradach było zmęczenie lub zaśnięcie (+16,2%) powodując ponad 3,5-krotny wzrost liczby ofiar śmiertelnych w porównaniu do danych za 2021 r.

Wypadki drogowe i ich skutki na autostradach

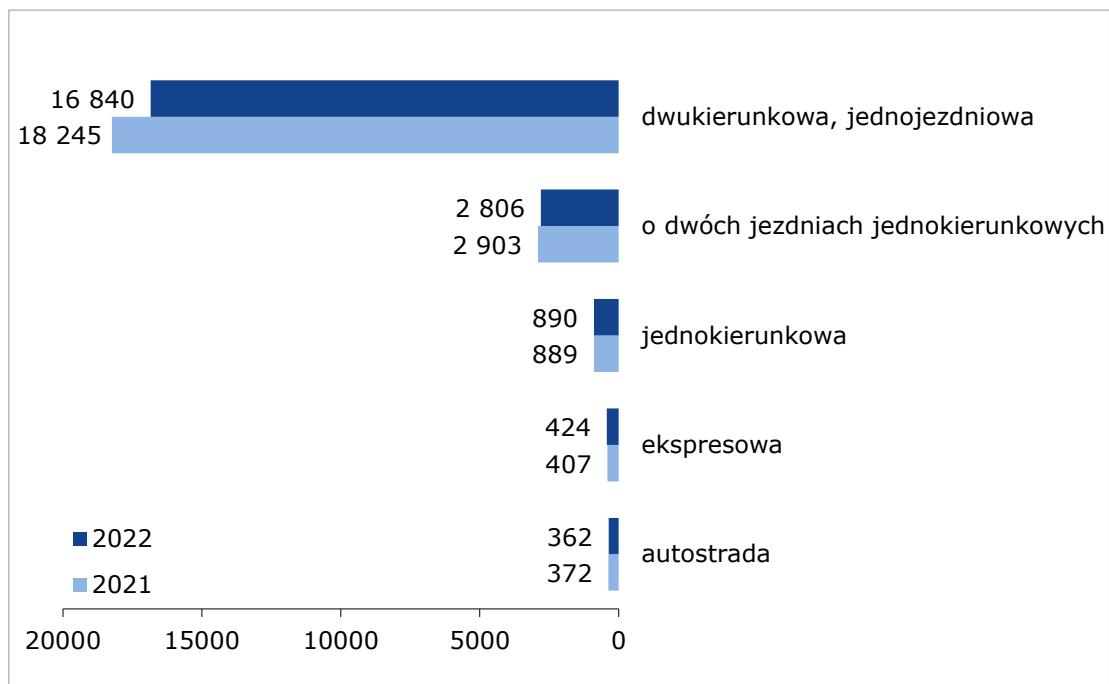
Nr drogi	2021			2022		
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
A 1	101	22	127	90	11	121
A 2	87	14	112	95	13	118
A 4	144	34	214	139	36	198
A 6	17	1	26	9	0	11
A 8e	23	3	31	29	4	37

Główne przyczyny wypadków z winy kierujących na autostradach

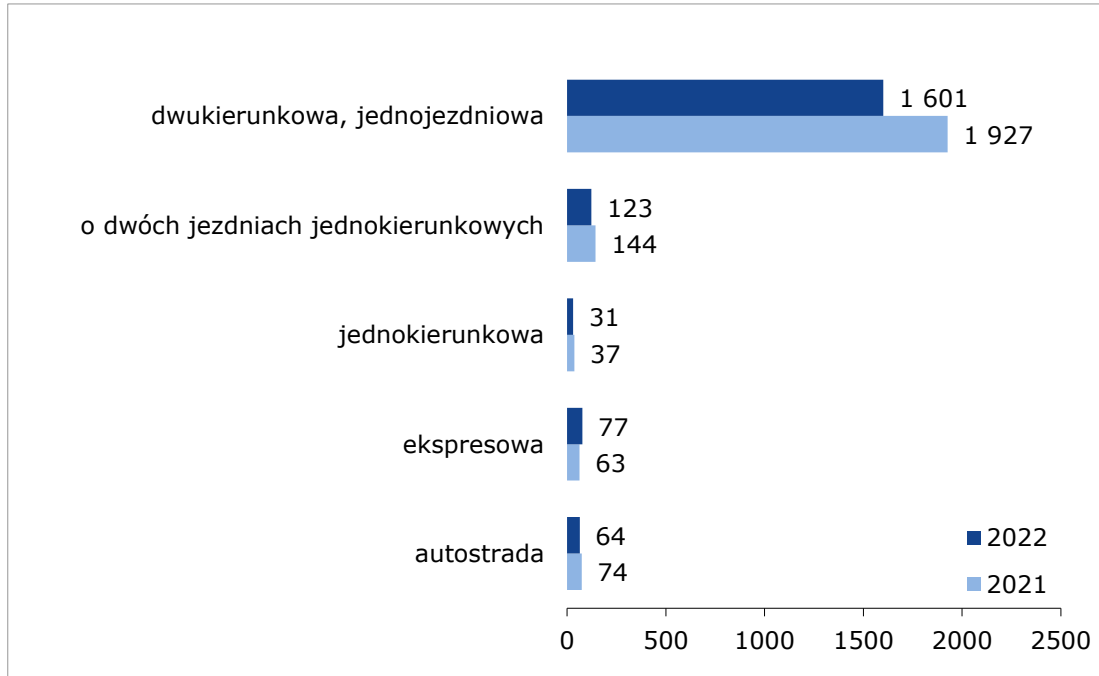
Przyczyny	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Niedostosowanie prędkości	131	128	25	21	179	178
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	96	111	13	16	123	143
Zmęczenie, zaśnięcie	37	43	3	11	56	62
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	40	32	12	2	78	51

... na drodze jakiego rodzaju?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



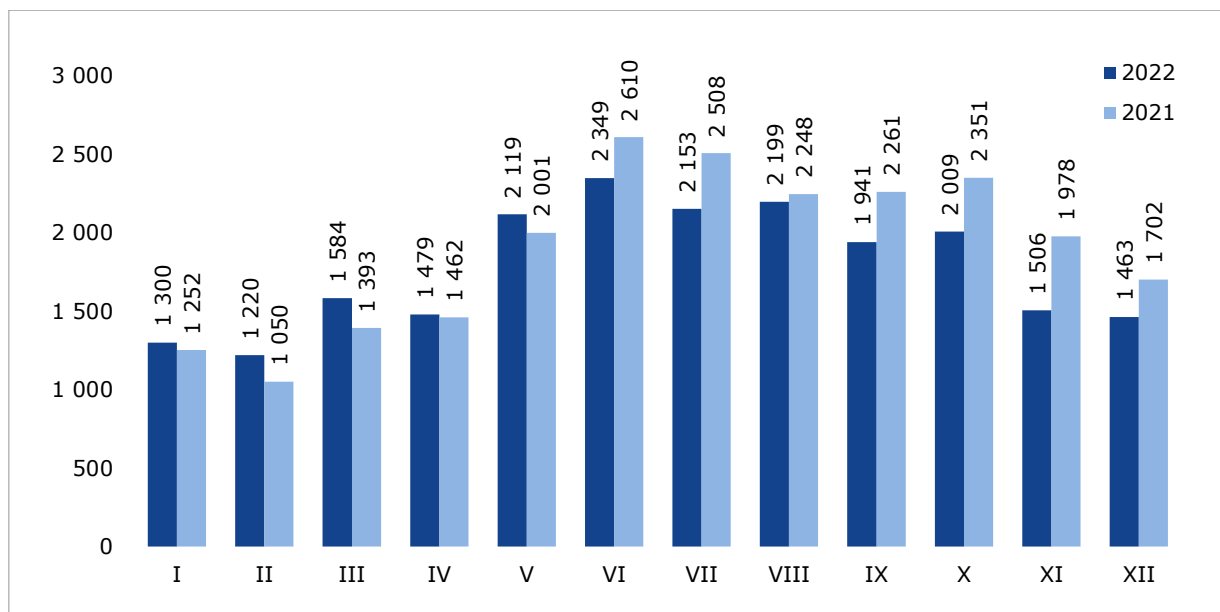
W Polsce najczęściej do wypadków drogowych dochodzi na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych. W 2022 roku na drogach tego rodzaju miało miejsce 79,0% wypadków, w których zginęło 84,4% ofiar. Wskaźnik ciężkości wypadków na tego rodzaju drogach wynosi 10 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków. Wartość wskaźnika ciężkości na drogach o dwóch jezdniach jednokierunkowych jest 2,5-krotnie niższa i wynosi 4.

Porównanie roku 2022 i 2021 wskazuje na spadek liczby wypadków na wszystkich rodzajach dróg (od -7,7% do -2,7%) z wyjątkiem dróg ekspresowych (wzrost o 4,2%). Porównanie liczby ofiar śmiertelnych na poszczególnych rodzajach dróg w rozpatrywanym okresie również wskazuje na spadek na wszystkich rodzajach dróg (od -16,9% do -13,5%) z wyjątkiem dróg ekspresowych (wzrost o 22,2%).

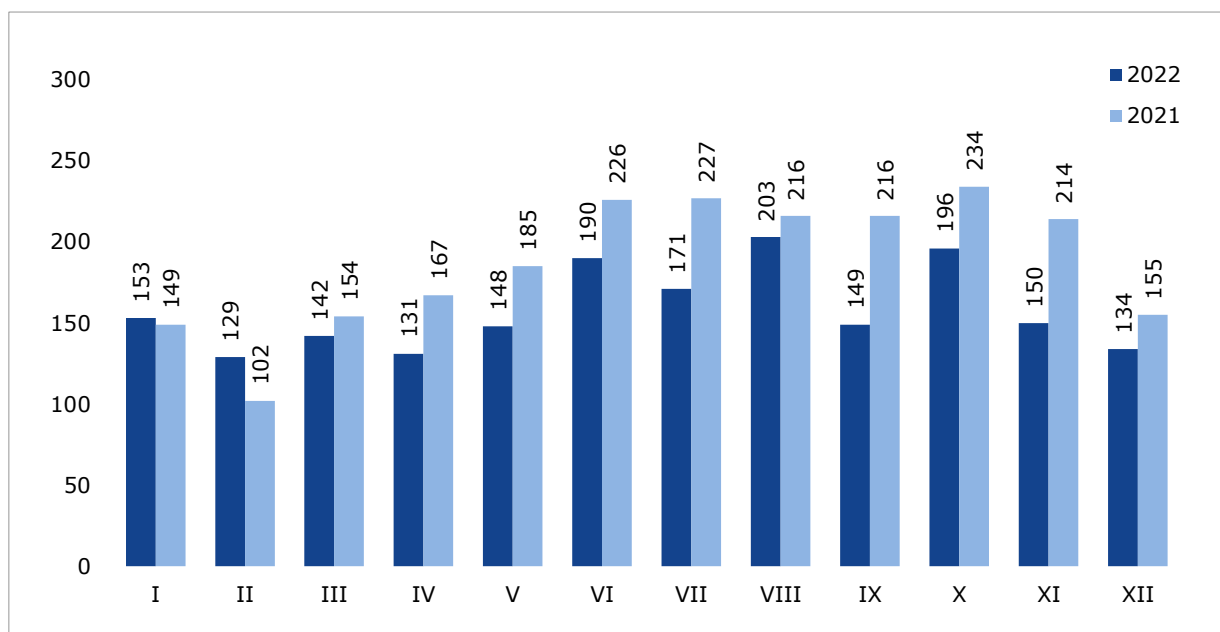
CZAS POWSTAWANIA WYPADKÓW

... w jakich miesiącach?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE

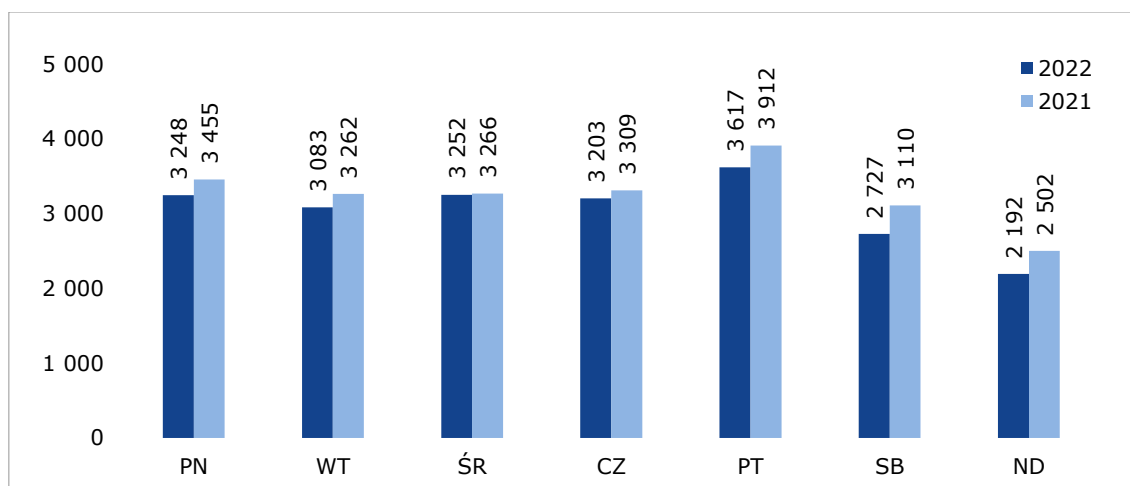


W 2022 roku najwięcej wypadków wydarzyło się w czerwcu (11,0%), sierpniu (10,3%) i lipcu (10,1%), a najmniej w lutym (5,7%) i styczniu (6,1%). Najwięcej ofiar śmiertelnych pochłonęły wypadki, do których doszło w sierpniu (10,7%), październiku (10,3%) i czerwcu (10,0%). Najmniej osób zginęło w wypadkach, które miały miejsce w lutym (6,8%) i kwietniu (6,9%).

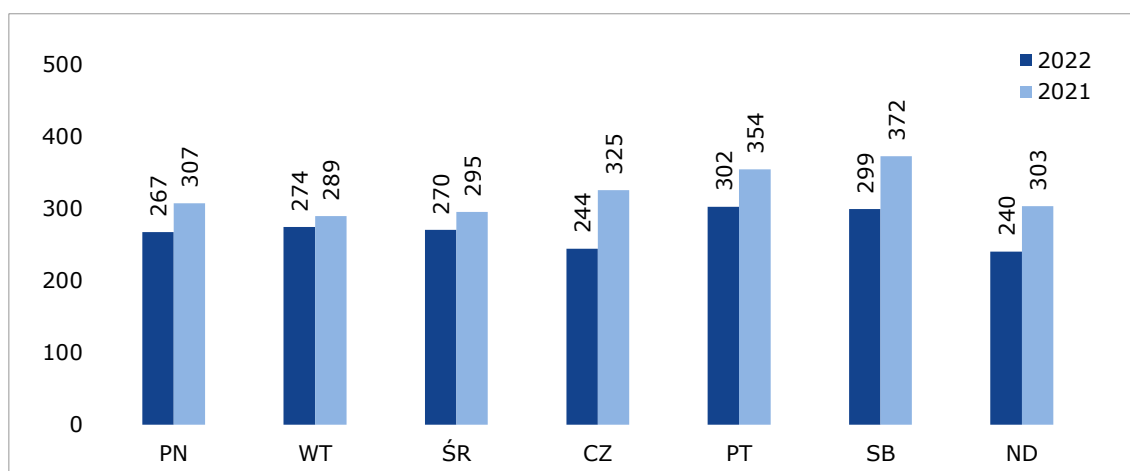
Porównanie roku 2022 i 2021 wskazuje na wzrosty i spadki liczby wypadków i ofiar w poszczególnych miesiącach roku. Najbardziej liczba wypadków spadła w listopadzie (-23,9%). Wrzesień, październik, grudzień oraz lipiec również charakteryzowały się istotnym zmniejszeniem liczby wypadków (od -14,5% do -14,0%) w porównaniu do tych samych miesięcy roku poprzedniego. Natomiast duże zwiększenie liczby wypadków miało miejsce w lutym (+16,2%) i marcu (+13,7%). Liczba ofiar śmiertelnych spadła w sposób najbardziej znaczący we wrześniu (-31,0%), listopadzie (-29,9%) oraz lipcu (-24,7%). Największy wzrost liczby ofiar śmiertelnych odnotowano w lutym (+26,5%). Wzrost tej liczby zarejestrowano również w styczniu (+2,7%), a pozostałe miesiące charakteryzowały się spadkami liczby zgonów w wyniku wypadków (od -6,0% do -21,6%).

... w jakich dniach tygodnia?

WYPADKI



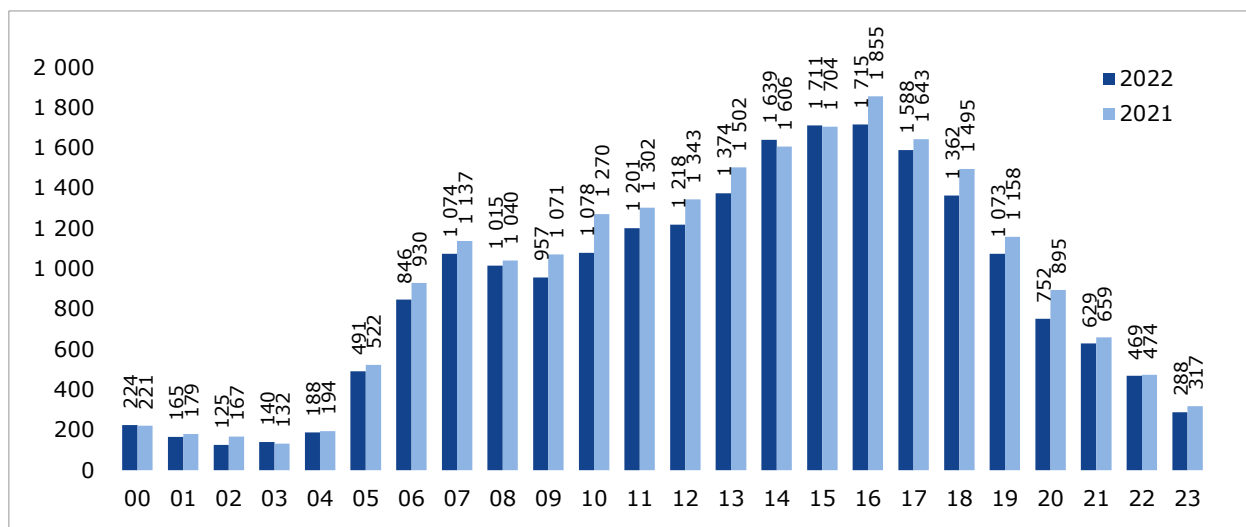
OFIARY ŚMIERTELNE



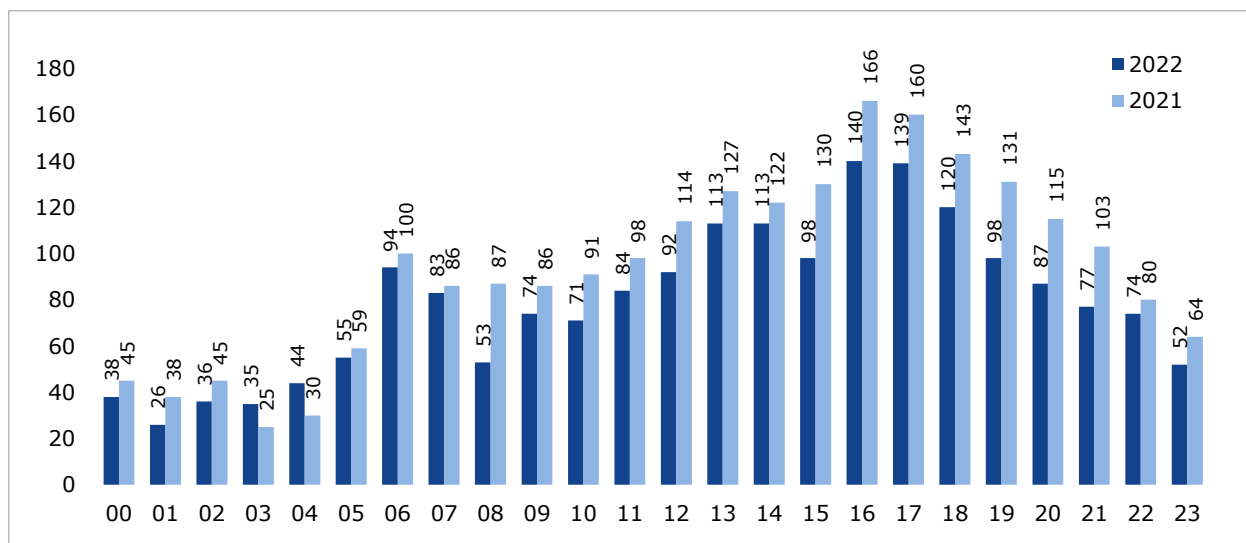
Struktura liczby wypadków drogowych w poszczególnych dniach tygodnia nie zmienia się w kolejnych latach. Najwięcej wypadków ma miejsce w piątek (17,0%), a najwięcej ofiar jest w piątek (15,9%) i sobotę (15,8%). Pomimo niezmienionej struktury liczby wypadków w porównaniu roku 2022 do roku 2021 zauważalny jest duży spadek ilości zdarzeń - największy w niedziele (-12,4%) i soboty (-12,3%). Liczba śmiertelnych ofiar wypadków najbardziej zmniejszyła się w czwartki (-24,9%) oraz niedziele (-20,8%) i soboty (-19,6%). Pozostałe dni tygodnia również charakteryzowały się spadkami zarówno liczby wypadków, jak i ofiar śmiertelnych.

... w jakich godzinach?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



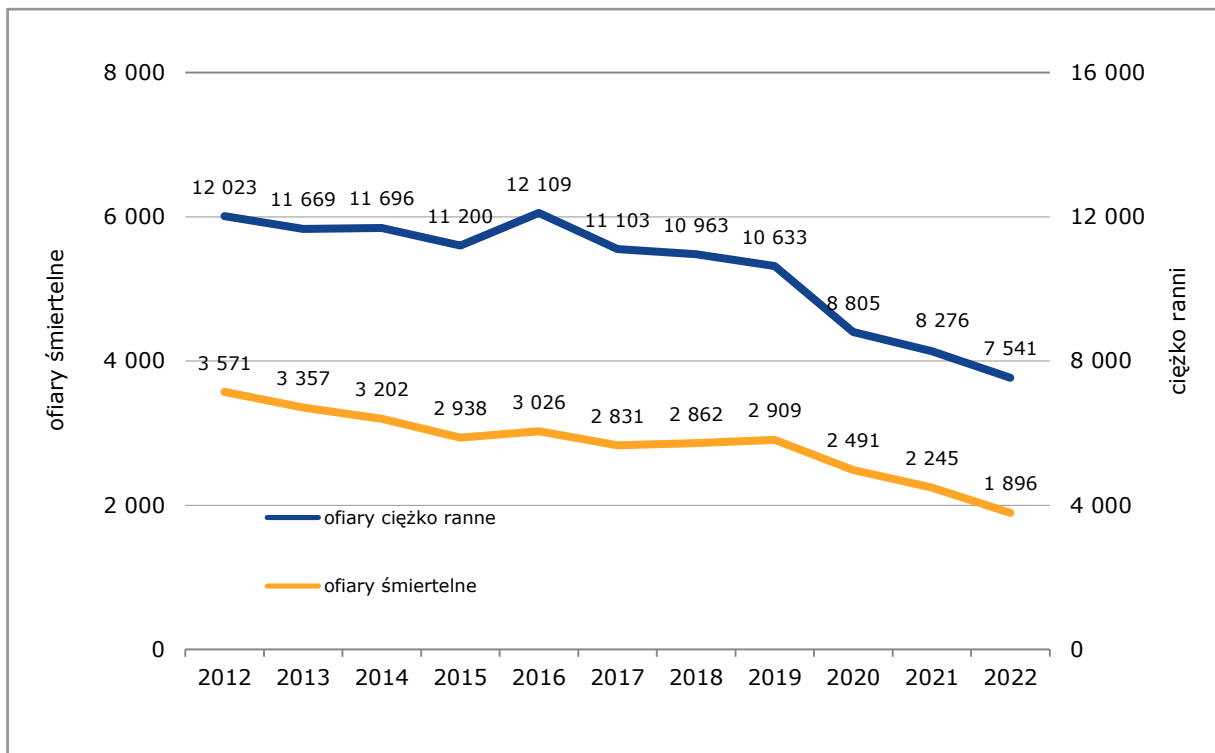
Najwięcej wypadków w ciągu doby zdarza się w czasie aktywności mieszkańców czyli między godzinami 5-23. W godzinach nocnych ma miejsce najmniejsza liczba wypadków. W 2022 roku w godzinach 5-23 wydarzyło się 96,1% wypadków drogowych, w których zginęło 90,6%

ofiar śmiertelnych. Najwięcej wypadków i ich ofiar miało miejsce pomiędzy godziną 15.00 a 17.00, a najmniej między 2.00 a 3.00.

Porównanie roku 2022 do roku 2021 wskazuje na zmniejszanie się liczby wypadków w zdecydowanej większości przedziałów godzinowych przy czym największą poprawę zanotowano pomiędzy godziną 2.00 a 2.59 (-25,1%) oraz pomiędzy 20.00 a 20.59 (-16,0%). Jeśli chodzi o liczbę zabitych to odnotowano znaczący jej spadek pomiędzy godziną 8.00 a 8.59 (-39,1%), pomiędzy 15.00 a 15.59 (-24,6%) oraz pomiędzy 19.00 a 21.59 (od -25,2% do -24,3%). Jedynie w dwóch przedziałach godzinowych zarejestrowano wzrost liczby zgonów w wyniku wypadków, ale były to wzrosty bardzo duże – pomiędzy godziną 3.00 a 3.59 (+40,0%) oraz pomiędzy 4.00 a 4.59 (+46,7%).

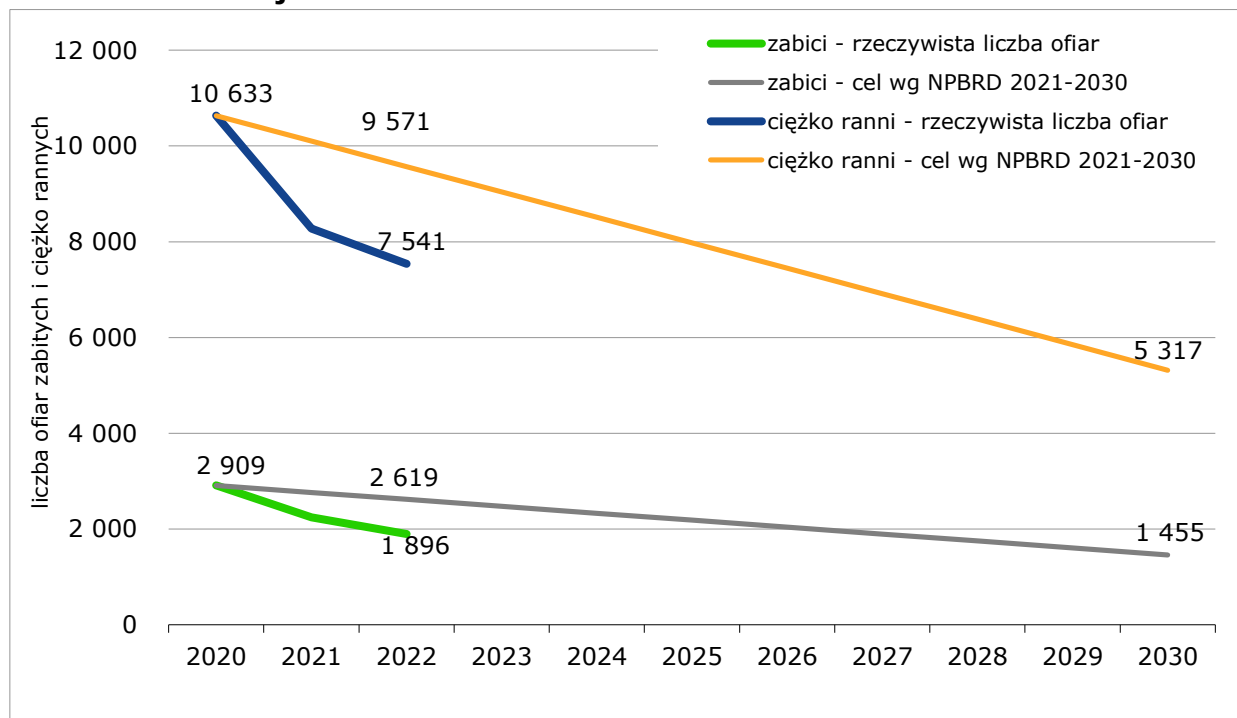
TRENDY W LATACH 2012–2022

... zmiany od roku 2012

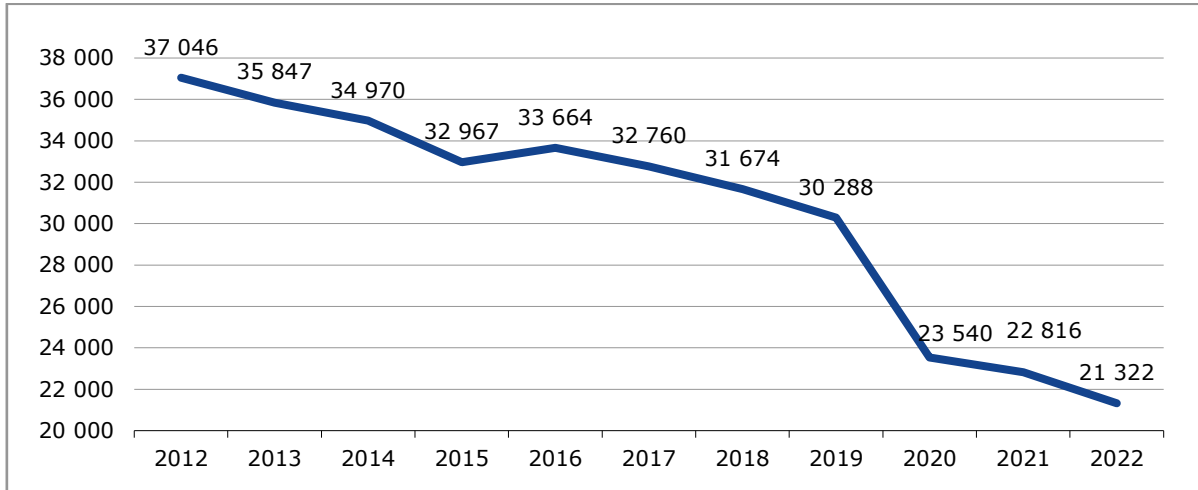


Rys. 1 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2012–2022 (źródło: KGP)

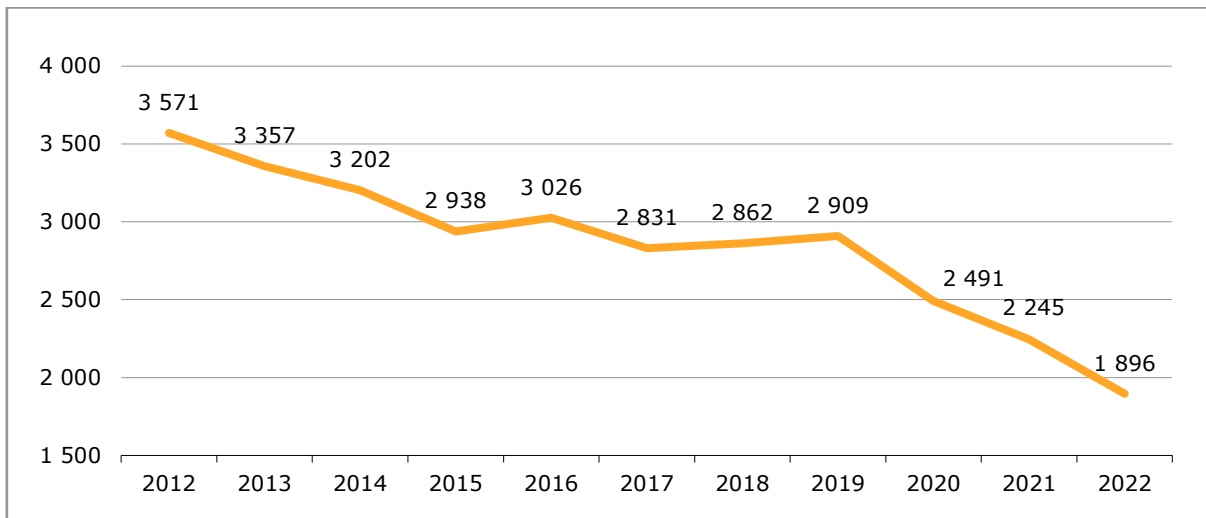
Barometr realizacji celów NPBRD 2021 – 2030



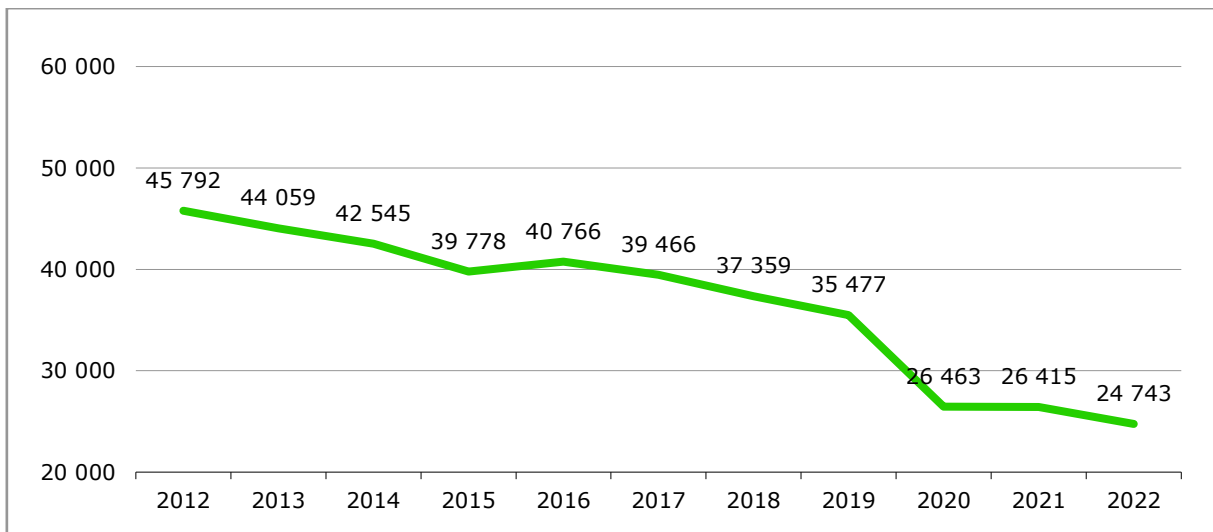
WYPADKI DROGOWE



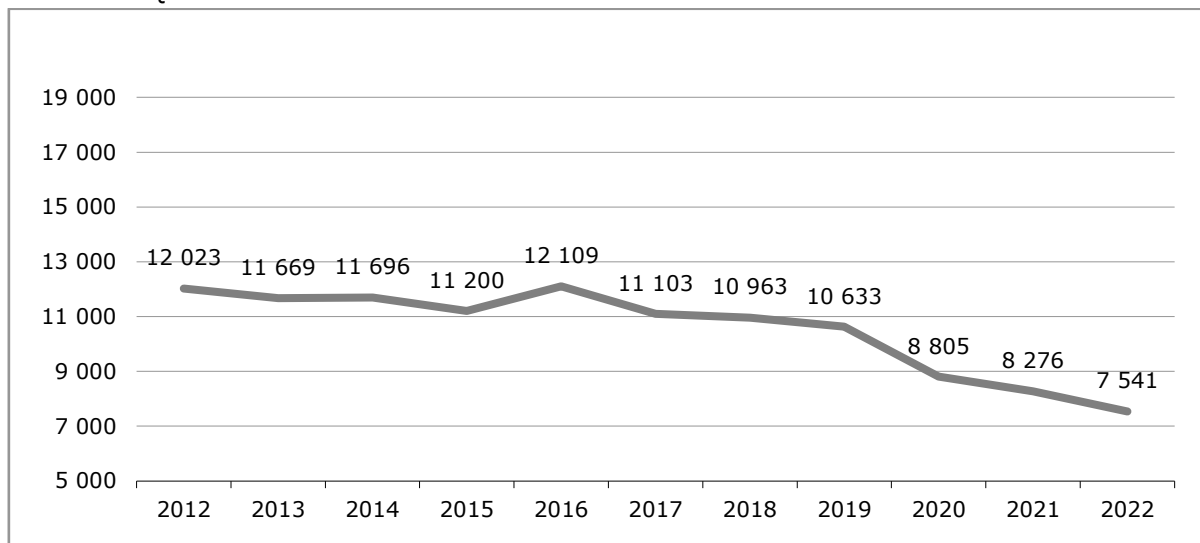
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



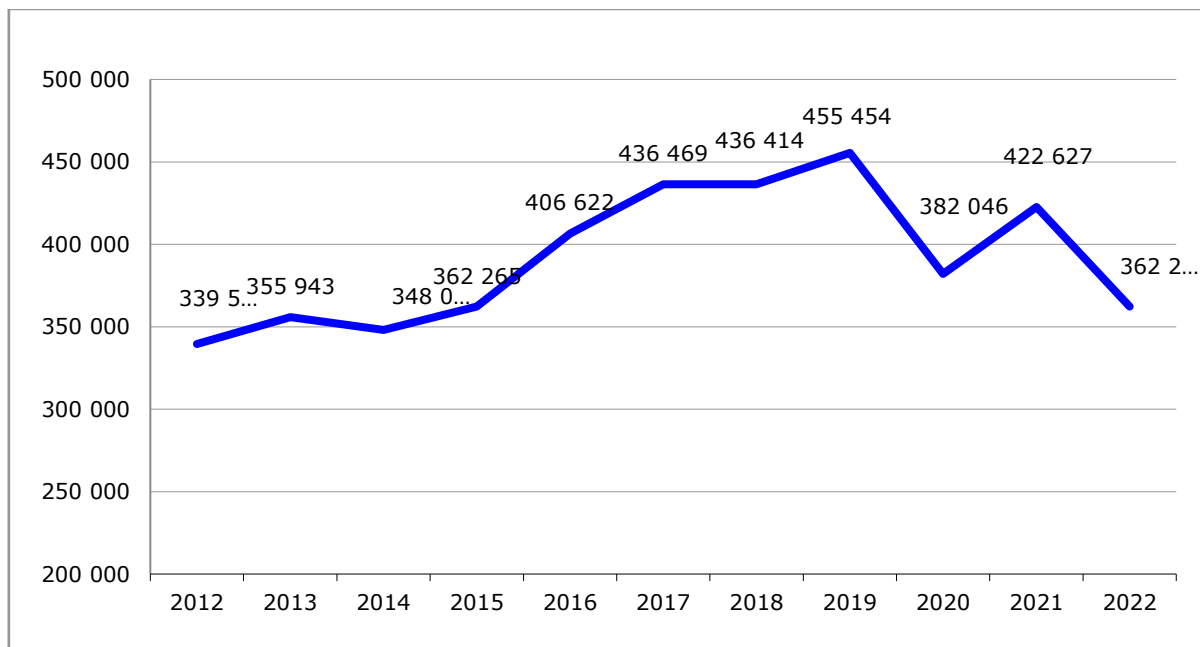
OFIARY RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



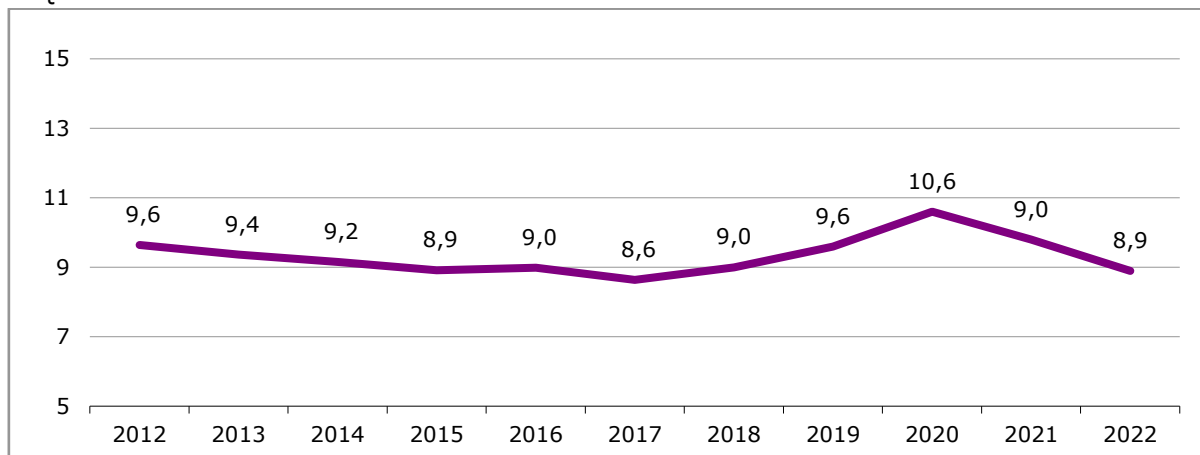
OFIARY CIĘŻKO RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



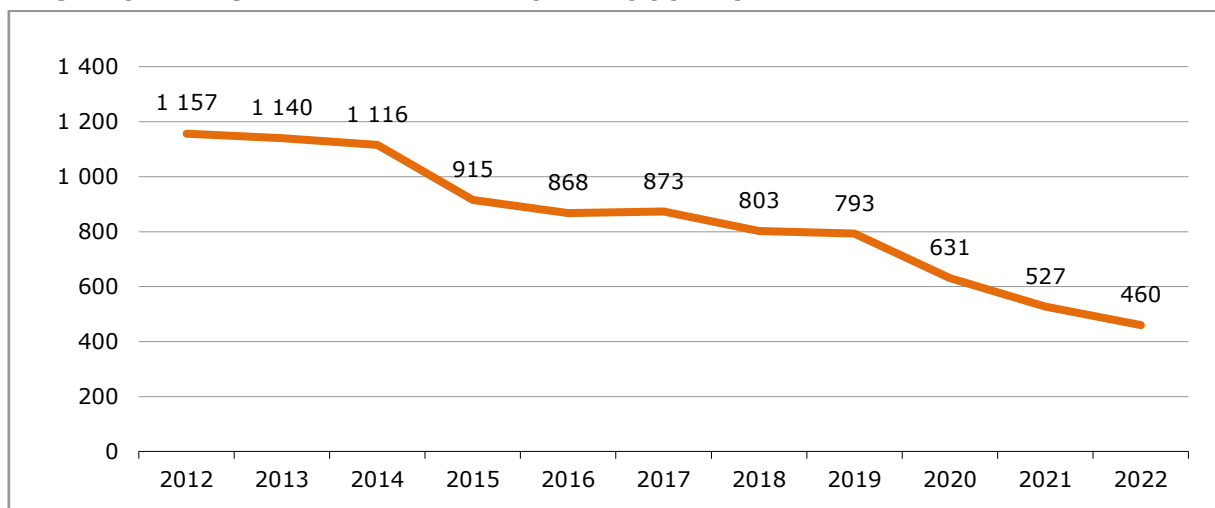
KOLIZJE



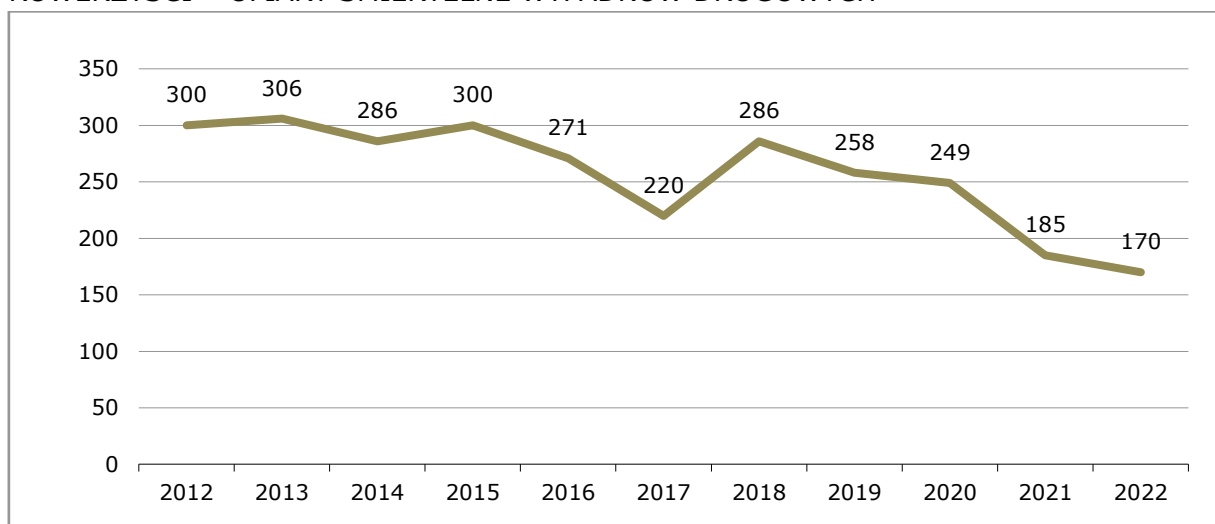
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW DROGOWYCH



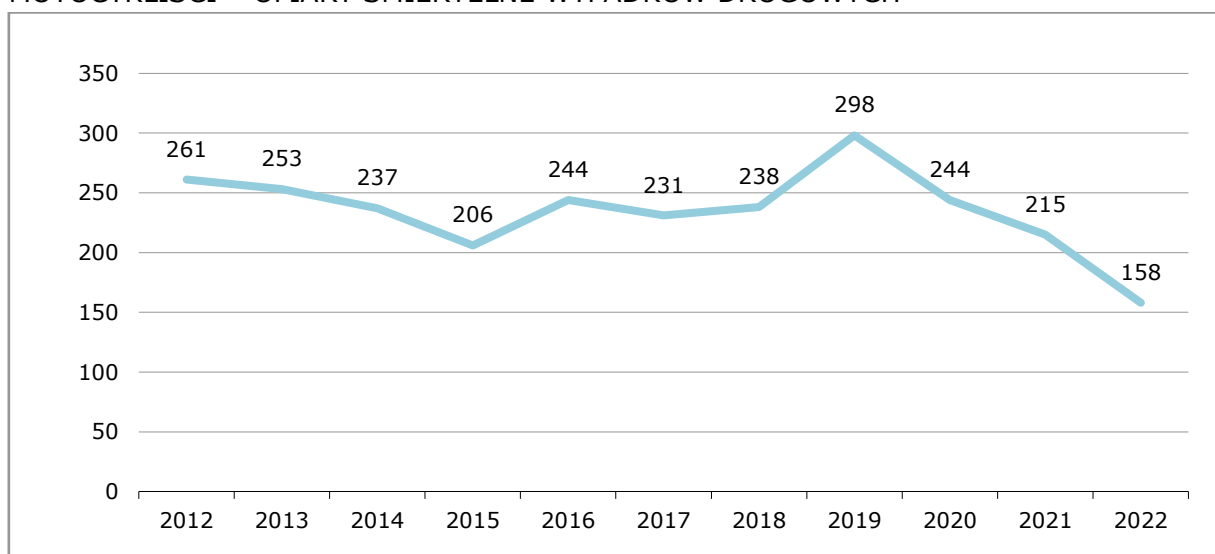
PIESI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



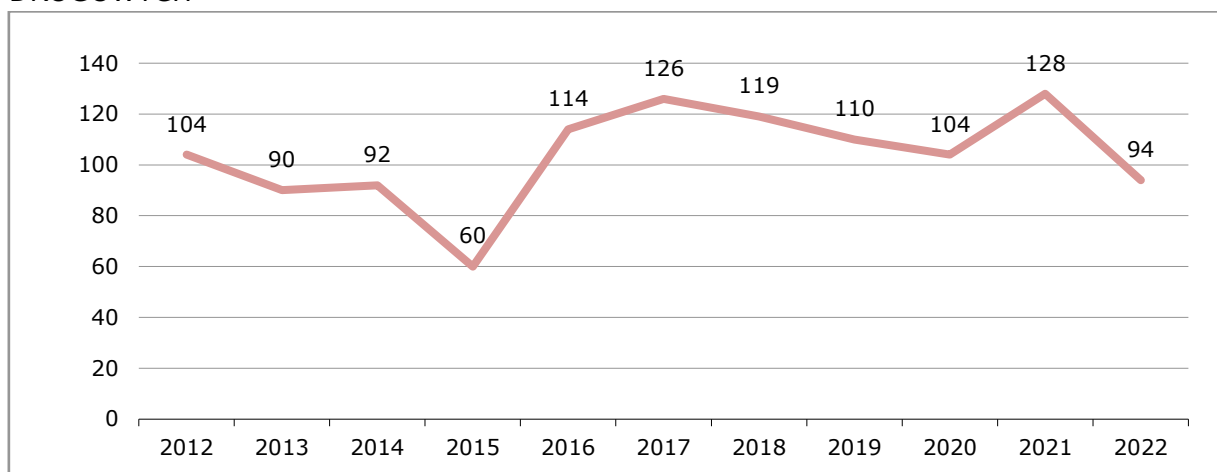
ROWERZYŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



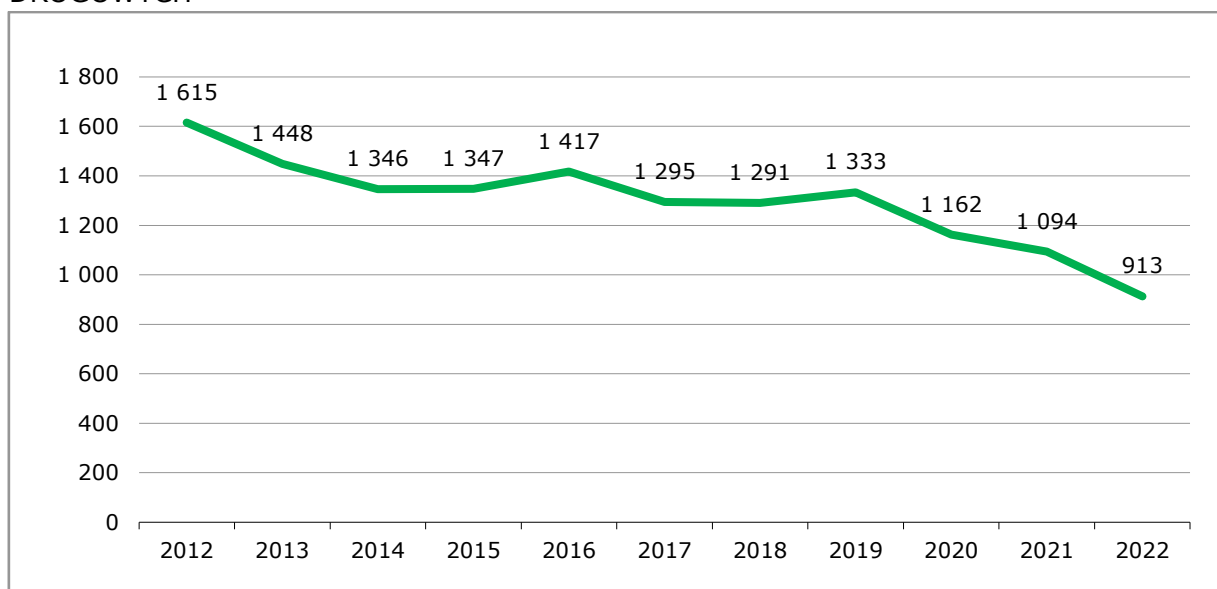
MOTOCYKLIŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



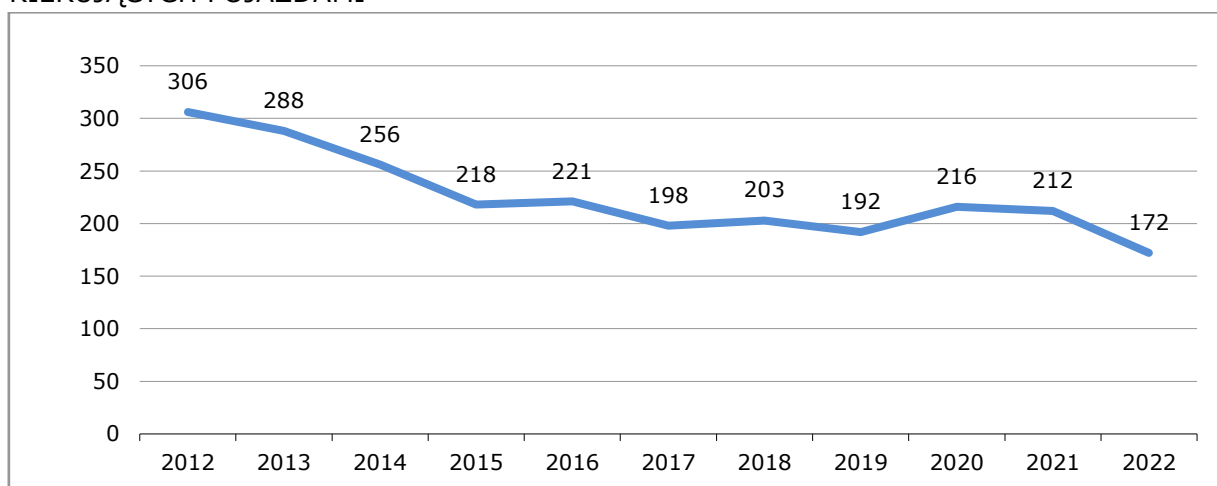
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH - OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



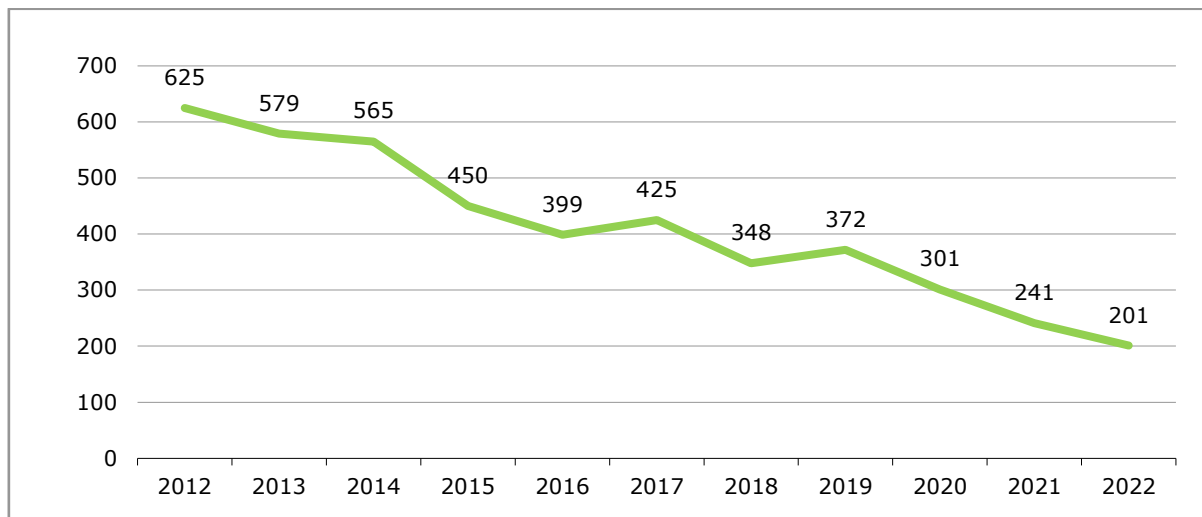
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH - OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



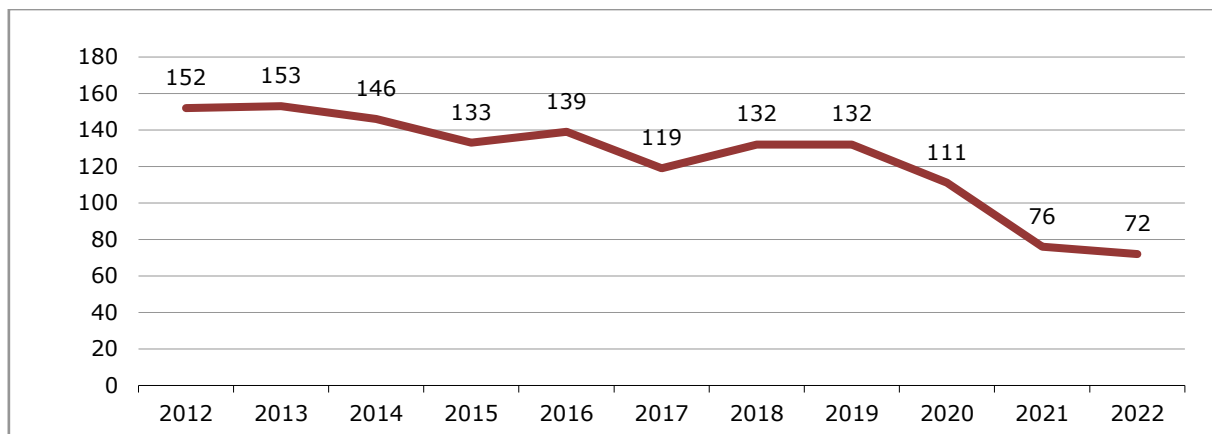
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ NIETRZEŻYCH KIERUJĄCYCH POJAZDAMI



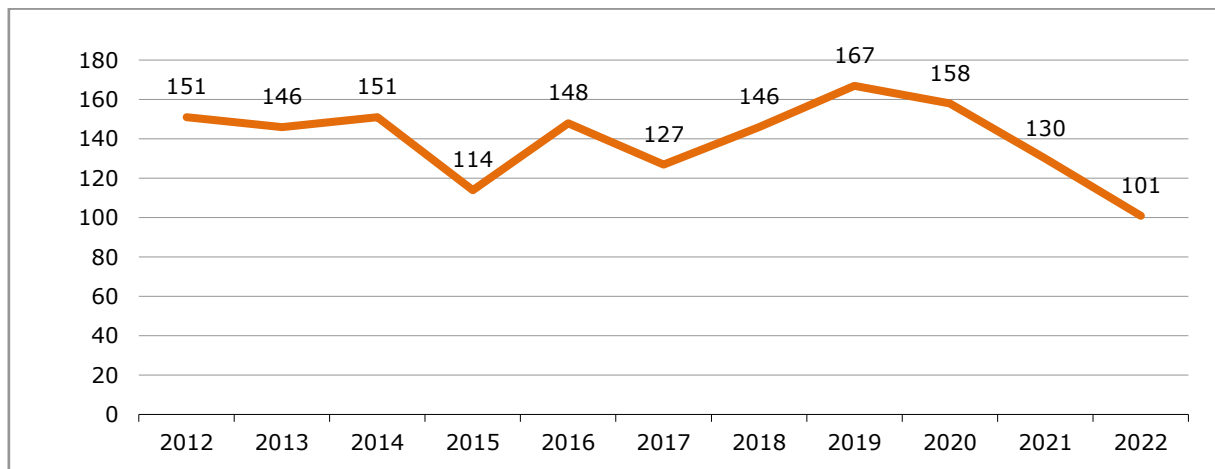
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ PIESZYCH



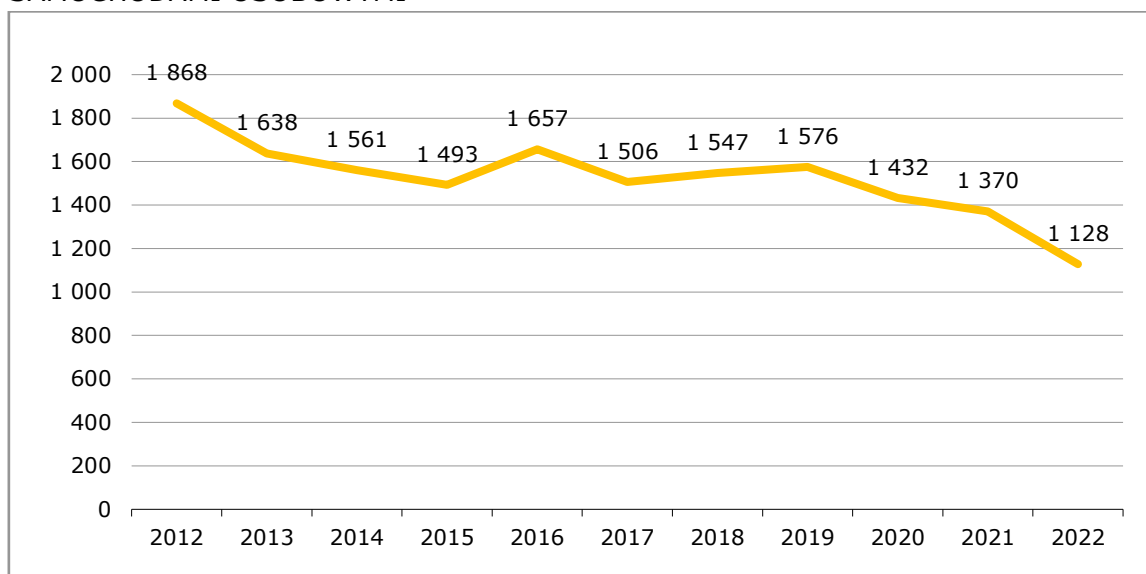
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH ROWERAMI



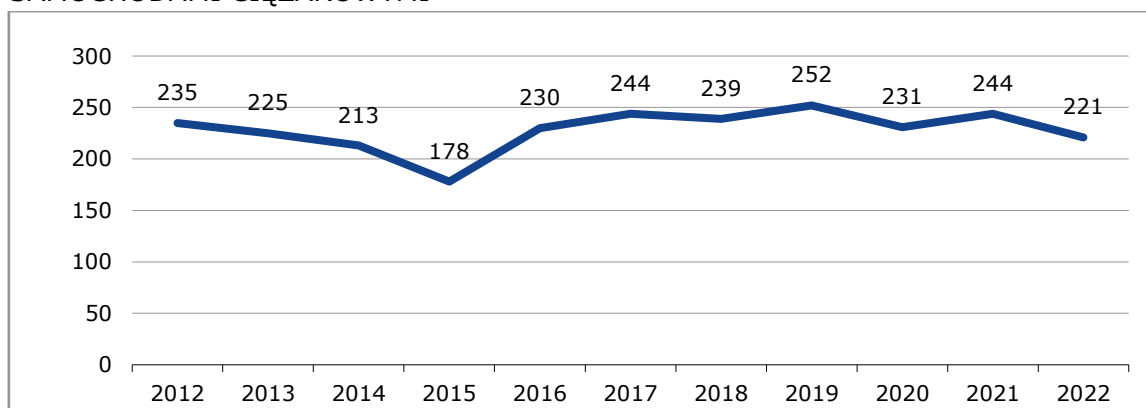
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH MOTOCYKLAMI



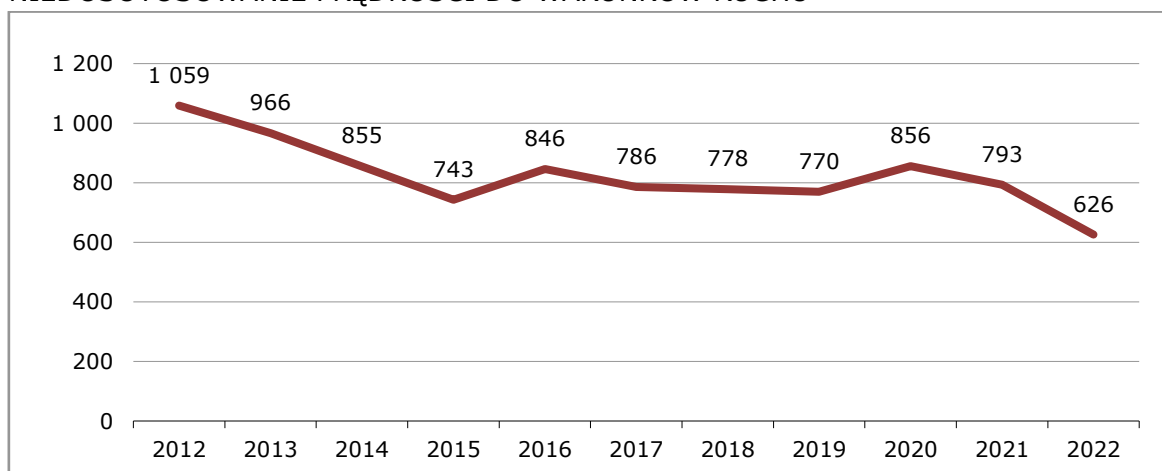
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI OSOBOWYMI



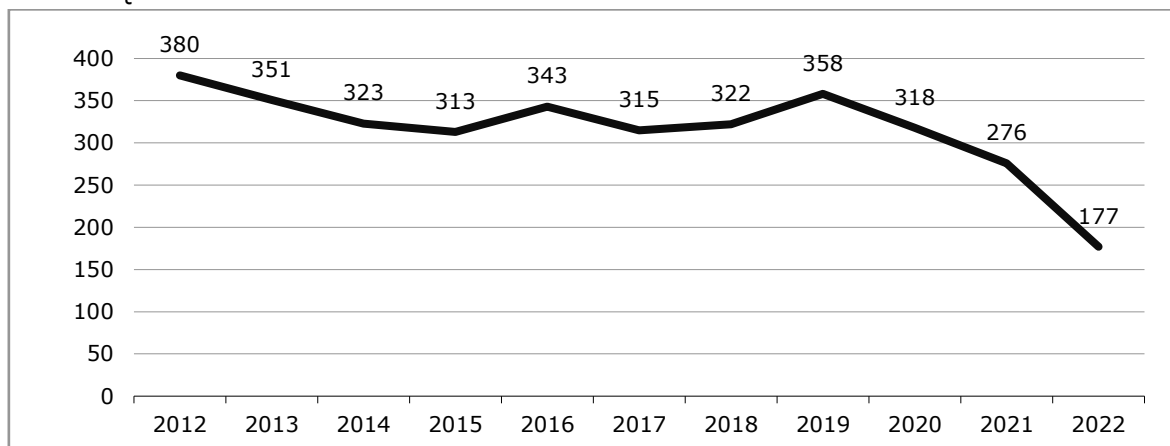
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI CIĘŻAROWYMI



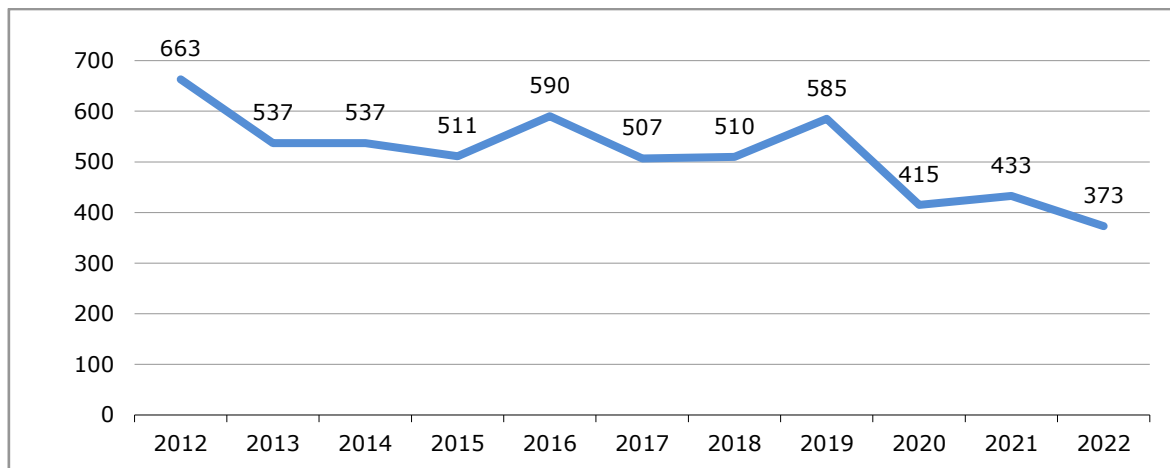
NIEDOSOTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



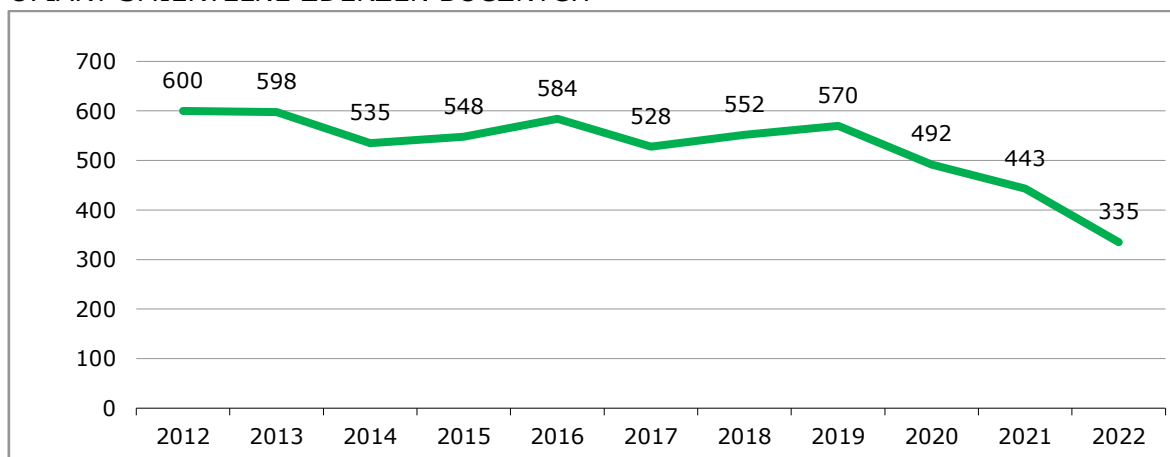
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYCZYNA BYŁO NIEUŚTAPIENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU



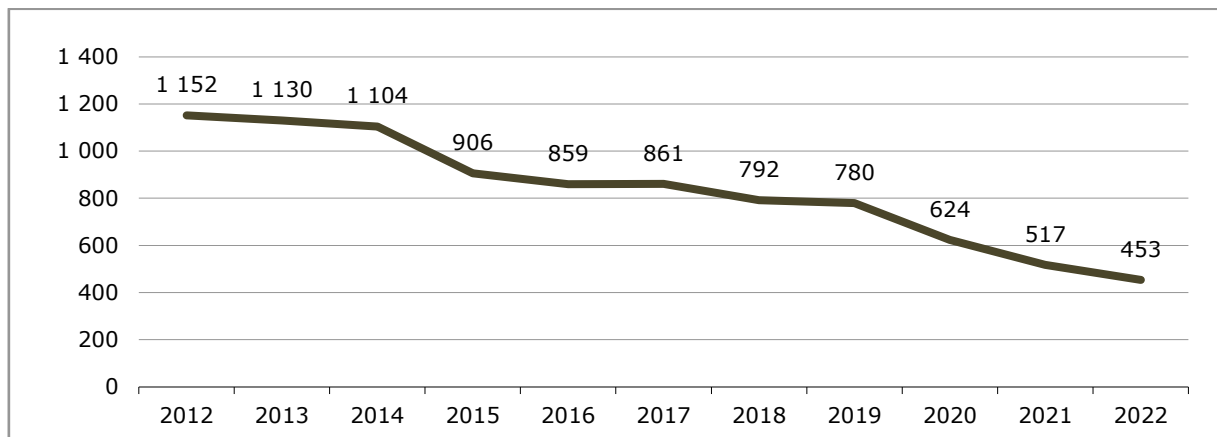
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ CZOŁOWYCH



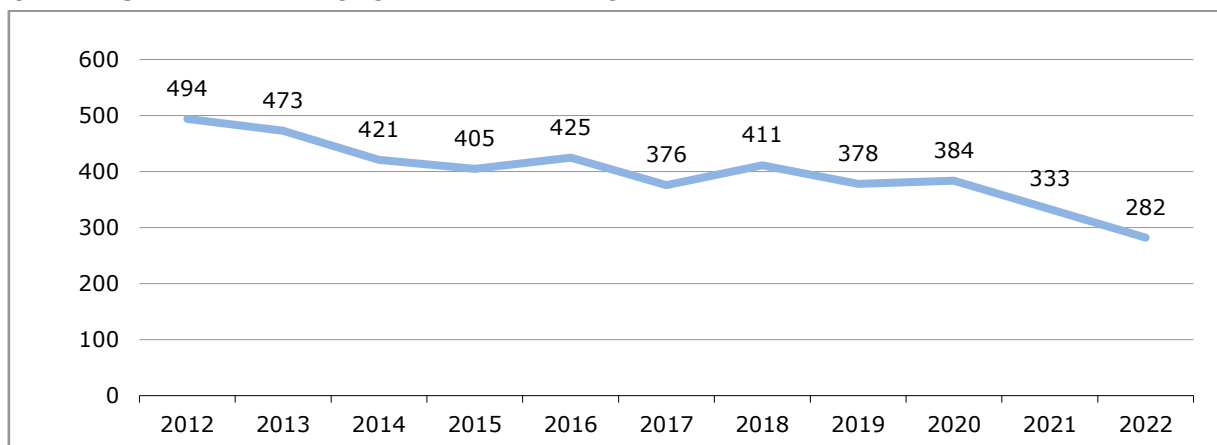
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ BOCZNYCH



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA PIESZEGO



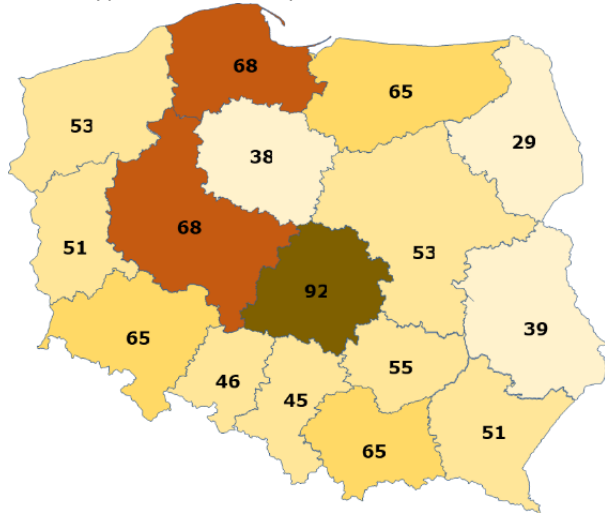
OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA DRZEWO



... jak kształtowały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach w roku 2022*

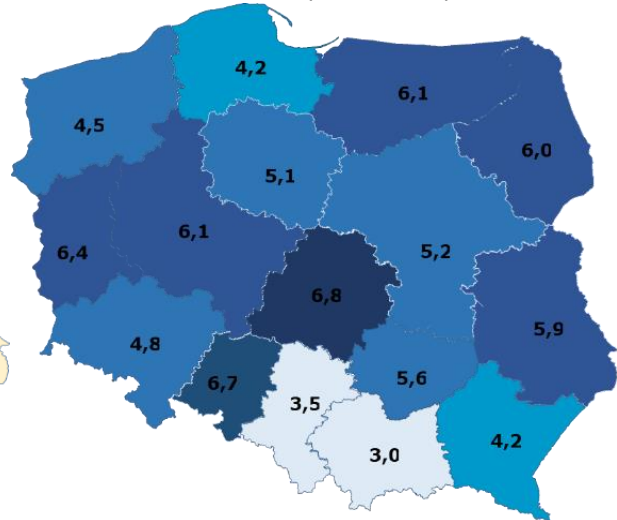
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



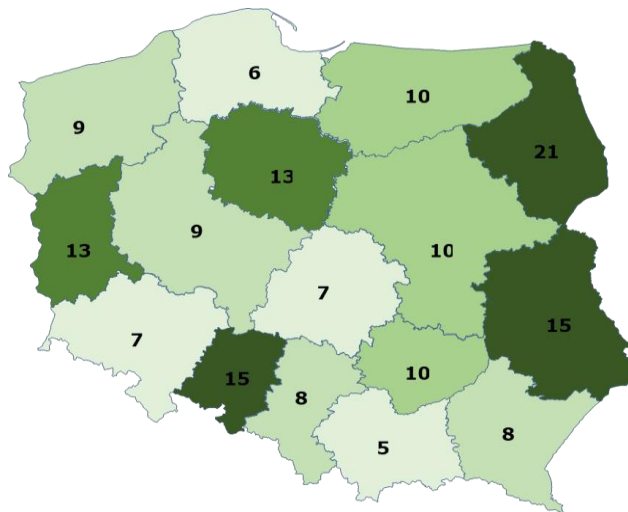
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



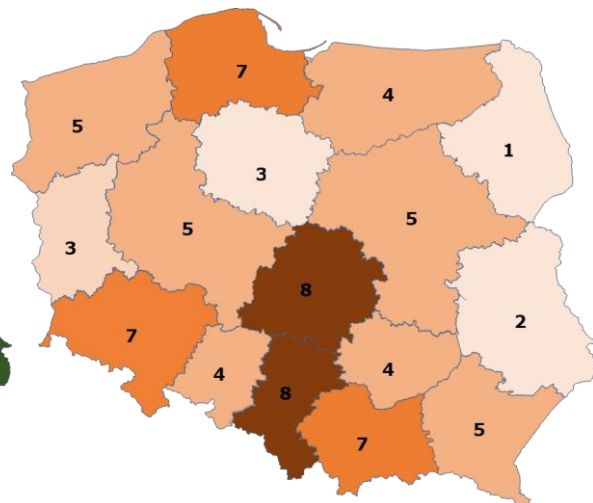
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

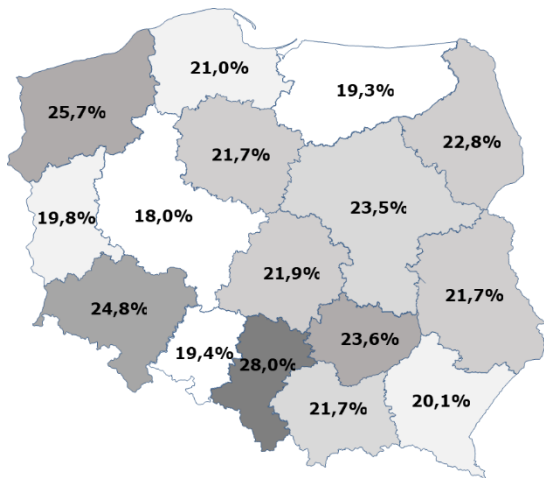
liczba wypadków na 100 km dróg publicznych



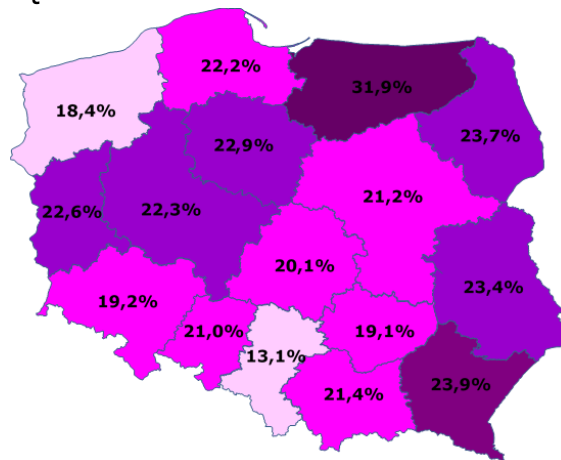
8* dane GUS wg. stanu na dzień 31.12.2022 r. r.

Udział wypadków określonej kategorii

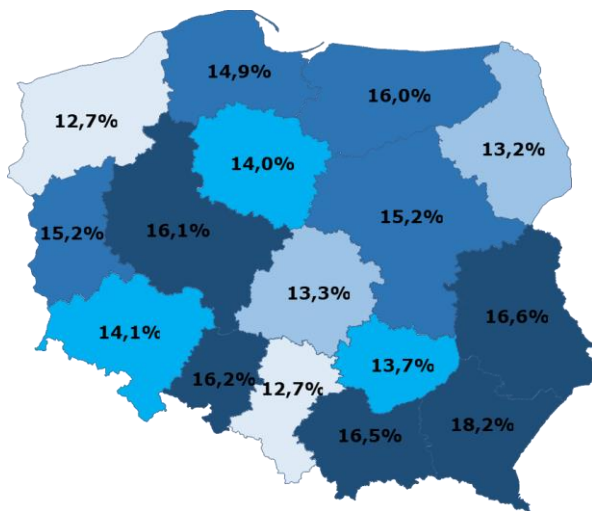
Z PIESZYZMI



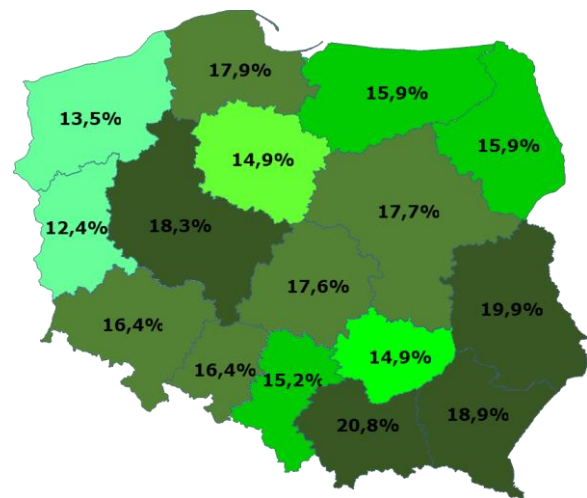
SPOWODOWANYCH NIEDOSTOSOWANIEM PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



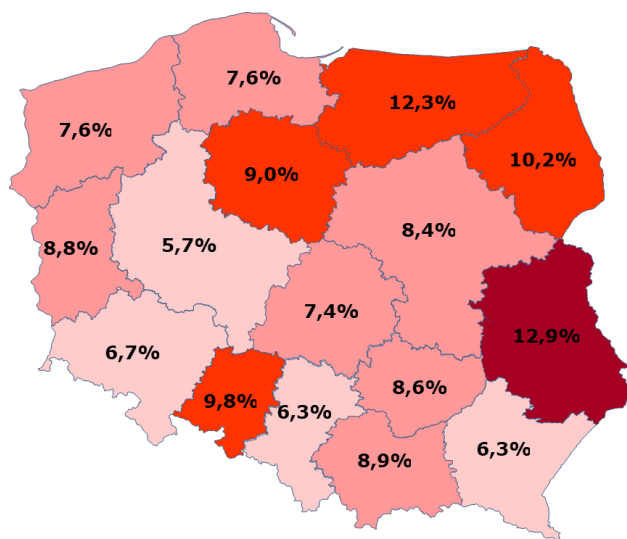
SPOWODOWANYCH PRZEZ MŁODYCH KIEROWCÓW



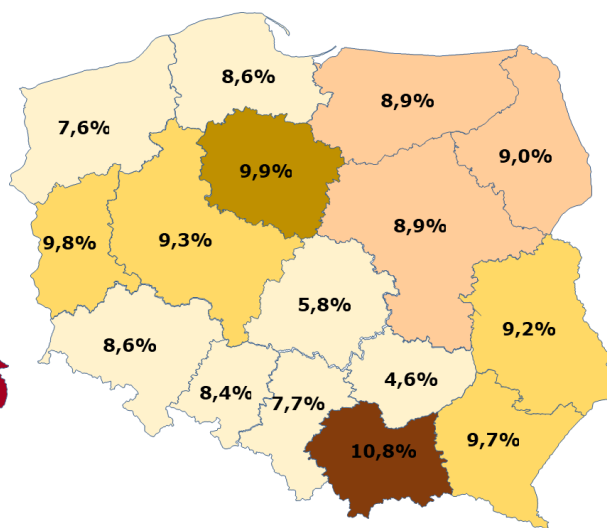
Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW



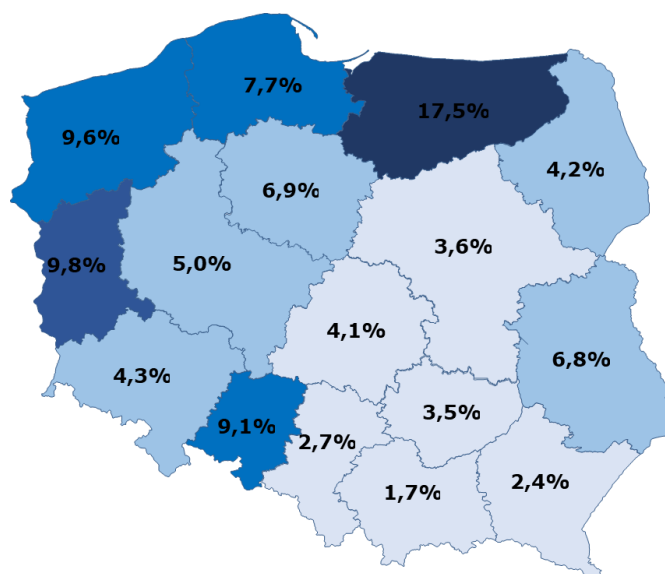
Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH



Z UDZIAŁEM MOTOCYKLISTÓW



W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO



**Zadania zrealizowane przez członków KRBRD przewidziane
do realizacji w 2022 roku
zgodnie z NPBRD 2021-2030**

Wykaz skrótów:

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

Zadania realizowane w 2022 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

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

Zadania realizowane w 2022 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

C.15	Promocja wiedzy o roli substancji psychoaktywnych w wypadkach drogowych. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych	EDUKACJA	KGŻW	KGŻW
C.16	Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca”, promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lat	EDUKACJA	PZM	PZM
C.17	Kampania edukacji społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – kształtowanie bezpiecznych zachowań	EDUKACJA	PZM	PZM
C.18	Kształtowanie bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym poprzez organizację turniejów o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym	EDUKACJA	PZM	PZM
C.19	Projekt europejski MOVING Safely To All RoadS – „Moving Stars”	EDUKACJA	ITS	ITS
C.20	Upowszechniania wśród uczniów na każdym etapie edukacyjnym wiedzy o bezpieczeństwie, ochronie zdrowia własnego i innych ludzi, do kształtowania właściwych postaw wobec zagrożeń i sytuacji nadzwyczajnych	EDUKACJA	MEIN	MEIN

Nr zad.	Bezpieczne drogi Zadanie	NP BRD 2021-2030 Kierunek	Lider (koordyna- tor)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
D.1	Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA	INŻYNIERIA	MI/DDP	GDDKiA
D.2	Realizacja Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024	INŻYNIERIA	MI/DDP	GDDKiA
D.3	Realizacja Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030	INŻYNIERIA	MI/DDP	GDDKiA
D.4	Realizacja inwestycji na drogach samorządowych (Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)	INŻYNIERIA	MI/DDP	ZDS
D.5	Realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023	INŻYNIERIA	MI/DDP	GDDKiA
D.6	Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych	NADZÓR	GDDKiA	GDDKiA
D.7	Ocena organizacji ruchu na drogach krajowych	NADZÓR	MI/DTD	MI/DTD

Zadania realizowane w 2022 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

D.8	Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na wszystkich kategoriach dróg	NADZÓR	GITD	GITD
D.9	Opublikowanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych	LEGISLACJA	MI/DDP	MI/DDP
D.10	Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA
D.11	Budowa systemu łączności alarmowej	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA
D.12	Nowelizacja przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach	LEGISLACJA	MI/DTD	MI/DTD
D.13	Nowelizacja rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych	LEGISLACJA	MI/DTD	MI/DTD
D.14	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w woj. dolnośląskim	INŻYNIERIA	Woj. Dolnośląski	Woj. Dolnośląski
D.15	Realizacja badań drogowych w ramach projektu „Badanie oznakowania eksperymentalnego autostrad i dróg ekspresowych”	BADANIA	ITS	ITS/IBDiM/PK

Nr zad.	Bezpieczny Pojazd Zadanie	NP BRD 2021-2030 Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
P.1	Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów	LEGISLACJA	MI/DTD	MI/DTD
P.2	Zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego	NADZÓR	GITD	GITD/WITD
P.3	Poprawa oświetlenia pojazdów samochodowych - bezpłatna kontrola ustawienia świateł na stacjach kontroli pojazdów	EDUKACJA	PZM	PZM

Zadania realizowane w 2022 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

Nr zad.	Ratownictwo i opieka powypadkowa Zadanie	NP BRD 2021-2030 Kierunek	Lider (koordyna- tor)	Podmioty wykonaw- cze
R.1	Rozwój systemu ratownictwa medycznego	RATOWNICTWO	MZ	województwie, szpitale, JST
R.2.1	Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami	RATOWNICTWO	MZ	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	Doskonalenie umiejętności z zakresu pierwszej pomocy. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych	RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA	KGŻW	KGŻW
R.5	Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych	RATOWNICTWO	PZM	PZM
Nr zad.	System zarządzania BRD Zadanie	NP BRD 2021-2030 Kierunek	Lider (koordyna- tor)	Podmioty wykonaw- cze (wdra- żające)
S.1	Monitoring wybranych postaw, zachowań i opinii uczestników ruchu drogowego	SYSTEM	SKRBRD	SKRBRD
S.2	Ustalenie kosztów zdarzeń drogowych w Polsce w 2021 roku	SYSTEM	SKRBRD	SKRBRD
S.3	Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD	SYSTEM	SKRBRD	SKR- BRD/MI/DDP GITD/GDDKIA /KGP
S.4	Funkcjonowanie Polskiego Obserwatorium BRD	SYSTEM	ITS	ITS
S.5	Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego	SYSTEM	GDDKIA	GDDKIA
S.6	Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego	NADZÓR	KGP	KGP

Zadania realizowane w 2022 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

S.7	Kontynuacja badań symulatorowych rozpoczętych w 2021 r. nad zdalnym modelem szkolenia kierowców obejmującym tematykę automatyzacji	BADANIA	ITS	ITS
S.8	Wsparcie partnerów konsorcjum w realizacji badań terenowych z wykorzystaniem różnych modeli szkoleń kierowców obejmujących tematykę automatyzacji	SYSTEM/BADANIA	ITS	ITS
S.9	Realizacja badań interfejsów człowiek-maszyna w ramach projektu Trustonomy	SYSTEM/BADANIA	ITS	ITS
S.10	Demonstracja działania modułu DIPA	SYSTEM/BADANIA	ITS	ITS
S.11	Centrum wiedzy o dostępności do transportu i mobilności osób o szczególnych potrzebach	SYSTEM	ITS	ITS
S.12	Projekt Baseline	EDUKACJA	ITS	ITS
S.13	Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego	LEGISLACJA/SYSTEM	KGP	KGP
S.14	Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych	BADANIA	KGP	KGP
S.15	Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego	SYSTEM	KGP	KGP
S.16	XIV konferencja profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP	EDUKACJA	STiRW-CKRW	STiRW-CKRW
S.17	Aktualizacja opracowanej w 2016 r. kreacji graficznej, komputerowego składu i łamania, korekty językowej oraz przygotowania do druku folderu informacyjnego dotyczącego tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego pt. „Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym”, w dwóch wersjach językowych: polskiej i ukraińskiej	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD
S.18	Dostosowanie treści ujętych na platformie do bieżących zmian prawnych, merytorycznych i technicznych	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD

Karty zadań

Bezpieczny Człowiek

C.1 Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne dot. sankcji za najcięższe naruszenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym			
<p>Zakres działania:</p> <p>1. Przygotowanie spotu informacyjnego, w związku ze zmianami przepisów, które weszły w życie w dniu 1 stycznia 2022 r., i dotyczyły zaostrzenia kar dla sprawców najcięższych wykroczeń drogowych „Przestrzegajmy nowych przepisów. To się opłaca!”. Cel:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przedstawienie nowych najważniejszych zmian prawnych, – doprowadzenie do zmiany postaw i zachowań poprzez wskazanie kierującym pojazdami konsekwencji nieprzestrzegania przepisów. <p>2. Przygotowanie spotu informacyjnego do emisji w telewizji i Internecie o długości 30 sekund (spot 1) oraz spotu informacyjnego do emisji w telewizji i Internecie o długości 30 sekund i jego odpowiednika o długości 30 sekund do emisji w radiu (spot 2), celem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie zaostrzenia sankcji, szczególnie dla kierujących prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu i innych środków odurzających. Cel:</p> <p>Spot 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zwrócenie uwagi na zmiany systemu nakładania punktów karnych tj. wydłużenie okresu kasowania punktów karnych z 1 roku do 2 lat oraz wzrost wysokości limitu punktów karnych za popełnienie najcięższych wykroczeń w ruchu drogowym (z 10 do 15 punktów), – zwrócenie uwagi na zmiany prawne wprowadzające recydywę za popełnianie ponownie najcięższych wykroczeń drogowych <p>Spot 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zwrócenie uwagi na zaostrzenia sankcji szczególnie dla kierujących prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu i innych środków odurzających, – zwrócenie uwagi na konsekwencję jazdy pod wpływem alkoholu i innych środków odurzających w ruchu drogowym i wpływu tego zachowania na najbliższe otoczenie sprawcy, – doprowadzenie do zmiany postaw i zachowań poprzez wskazanie kierującym pojazdami właściwego wzorca postępowania. <p>3. Zakup czasu antenowego w stacjach telewizyjnych oraz zapewnienie emisji spotu reklamowego celem przeprowadzenia ogólnopolskiej kampanii społecznej dotyczącej wprowadzenia szeregu istotnych zmian prawnych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, które weszły w życie z dniem 1 stycznia 2022 r. Głównym celem kampanii jest przedstawienie najważniejszych założeń nowelizacji ww. ustawy w zakresie. penalizacji wybranych wykroczeń w ruchu drogowym i wskazanie, że dopuszczanie się tych wykroczeń jest czynnikiem determinującym ryzyko zaistnienia wypadków drogowych. Celem kampanii jest również zmiana postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego w ww. zakresie.</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>W ramach zadania przygotowano:</p> <ul style="list-style-type: none"> – spot informacyjny „Przestrzegajmy nowych przepisów. To się opłaca!”, który był emitowany na antenie ogólnopolskich telewizji oraz w Internecie (m.in. na portalach społecznościowych KRBRD i Ministerstwa Infrastruktury), – spot informacyjny „Przestrzegaj przepisów! Nie punktuj na drodze!”, który był emitowany na antenie ogólnopolskich telewizji w październiku 2022 r. oraz w Internecie (m.in. na portalach społecznościowych KRBRD i Ministerstwa Infrastruktury). 	Kierunek	EDUKACJA	
	Lider	SKRBRD	
	Źródła finansowania	Budżet państwa/ Budżet UE	
	WSKAŹNIK PRODUKTU		
	Liczba osób do których dotarły działania (zasięg)		
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022	
0	25 mln osób		

<p>Przygotowany został także spot informacyjny „Poznaj nowe przepisy. Zдай test z odpowiedzialności”, którego emisja w telewizji, radiu i Internecie zaplanowana jest na maj 2023 r. Przedmiotowe zadanie dotyczące informowania społeczeństwa w zakresie nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym ma na celu przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom prób dokonywania najcięższych wykroczeń drogowych. Przedmiotowe zadanie pośrednio wpłynęło na podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drodze poprzez zmniejszenie ilości wypadków śmiertelnych. Zadanie będzie kontynuowane w 2023 roku zgodnie z przyjętym podejściem prowadzenia przez KRBRD systematycznej edukacji o najważniejszych zmianach legislacyjnych dot. obszaru BRD. Celem końcowym zadania, przewidzianym w Programie Realizacyjnym na lata 2022 – 2023 jest zmniejszenie o 3 % ofiar śmiertelnych.</p>		
--	--	--

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

Zakres działania:	Kierunek	NADZÓR
<p>1. Realizacja ogólnopolskich działań kontrolno – prewencyjnych „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” w oparciu o „Krajowy Program działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023”.</p> <p>2. Realizacja „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2021-2023” m.in. poprzez:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze pieszych; 2) kształtowanie świadomości uczestników ruchu drogowego poprzez inicjowanie i podejmowanie działań profilaktycznych; 3) sprawowanie bezpośredniego nadzoru przez policjantów nad przejściami dla pieszych, w tym z wykorzystaniem m.in. bezzałogowych statków powietrznych Policji (tzw. dronów); 4) egzekwowanie od kierujących pojazdami przestrzegania ograniczeń prędkości jazdy w rejonie przejść dla pieszych; 5) diagnozę miejsc niebezpiecznych w obszarze pieszych pod kątem istniejących rozwiązań inżynierii drogowej (współpraca z zarządcami dróg, samorządami, itp.). <p>Osiągnięte rezultaty: Wypadki drogowe z udziałem pieszych oraz ich skutki w 2022 roku*: Liczba wypadków drogowych - 4 762, tj. więcej o 7 niż w analogicznym okresie 2021 r. Liczba zabitych pieszych - 460, tj. mniej o 67 niż w analogicznym okresie 2021 r. Liczba rannych pieszych - 4 367, tj. więcej o 63 niż w analogicznym okresie 2021 r.</p> <p>Wypadki drogowe z udziałem pieszych na przejściach dla pieszych oraz ich skutki w 2022 roku*: Liczba wypadków drogowych - 2 463, tj. więcej o 114 niż w analogicznym okresie 2021 r. Liczba zabitych pieszych - 145, tj. mniej o 8 niż w analogicznym okresie 2021 r. Liczba rannych pieszych - 2 391, tj. więcej o 116 niż w analogicznym okresie 2021 r.</p>	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	1	1

*- dane z SEWiK na dzień 16.02.2023 r.

C.3 Intensyfikacja nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości

Zakres działania: 1. Realizacja ogólnopolskich działań kontrolno – prewencyjnych „Prędkość” i „Kaskadowy pomiar prędkości” w oparciu o „Krajowy Program działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023”. 2. Dokonywanie przez policjantów kontroli prędkości pojazdów w toku codziennej służby oraz podczas dodatkowych działań wojewódzkich, powiatowych. 3. Działania policyjnych Zespołów pn. „SPEED”, których zadaniem jest przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze. 4. Realizacja zadań w zakresie nadzoru na głównych ciągach komunikacyjnych kraju o najwyższym poziomie zagrożenia bezpieczeństwa, zgodnie z przyjętymi zasadami centralnej koordynacji służby. Osiągnięte rezultaty: Wypadki drogowe oraz ich skutki z przyczyny <i>niedostosowania prędkości do warunków ruchu</i> w 2022 r.* Liczba wypadków drogowych - 4 468, tj. mniej o 786 w porównaniu do 2021 r. Liczba osób zabitych - 626, tj. mniej o 167 w porównaniu do 2021 r. Liczba osób rannych -5 541, tj. mniej o 903 w porównaniu do 2021 r.	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	1	1

* - dane z SEWiK na dzień 16.02.2023 r.

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

Zakres działania: 1. 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 zajęcia prowadzono w formule online. Ta forma zajęć umożliwia również zwiększenie zasięgu oddziaływania projektu oraz zwiększa dostęp placówek edukacyjnych do uczestnictwa w spotkaniach edukacyjnych. 2. Mobilne Centrum Edukacji – stoisko edukacyjne GITD z wyodrębnionymi strefami edukacyjno-informacyjnymi dla dzieci oraz dorosłych, organizowane podczas wydarzeń zewnętrznych, m.in.: targów, zlotów, konferencji oraz innych imprez i spotkań branżowych. 3. Akcje i działania edukacyjne w sieci – realizacja działań edukacyjno-informacyjnych z wykorzystaniem strony www.gov.pl/gitd oraz social mediów GITD, których celem jest rozwijanie i utrwalanie informacji dotyczących obowiązujących przepisów transportowych oraz z zakresu ruchu drogowego. 1) „ Czy wiesz, że... ” – cykl infografik przypominających najważniejsze przepisy i unormowania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa kierowcy zawodowego. 2) „ Kto pyta nie błądzi – porady ITD ” – działania informacyjne prowadzone w kanałach społecznościowych GITD, skierowane do kierowców zawodowych i przedsiębiorców z branży transportowej. Poprzez jedną z platform społecznościowych, kierowcy i przewoźnicy mogą zadawać pytania dotyczące przepisów transportowych oraz ruchu drogowego. Odpowiedź na pytania udzielana jest przez eksperta ITD w materiale filmowym. 3) „ Bądź obecny na drodze ” – działania edukacyjno-informacyjne z wykorzystaniem grafik, które mają zwrócić uwagę kierowców na	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba odbiorców przekazu w ramach spotkań i akcji edukacyjnych organizowanych przez ITD	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	Liczba dzieci: 20 333 Liczba zrealizowanych lekcji online: 523 Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum	Liczba dzieci: 16115 Liczba zrealizowanych lekcji online: 267 Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum

<p>niebezpieczeństwo jakie niesie za sobą brak przestrzegania przepisów i zasad BRD, w tym także związanych z brakiem koncentracji, nieuwagą, roztargnieniem.</p> <p>4) „Czy jesteś SUPER KIEROWCĄ?” – zestaw quizów dla kierowców udostępnionych na stronie internetowej GITD, zawierających pytania z zakresu transportu i ruchu drogowego.</p> <p>5) #NIEBEZPIECZNYPOJAZD – akcja prowadzona na Instagramie, której celem jest przedstawienie nietypowych oraz niebezpiecznych sytuacji związanych ze stanem technicznym pojazdów, z którymi inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego spotykają się podczas kontroli drogowych.</p> <p>4. #uczynysięwdomu, #uczynysięzTirkiem – opracowany przez GITD zestaw materiałów edukacyjnych dla najmłodszych uczestników ruchu drogowego do pobrania ze strony internetowej GITD i samodzielnej nauki zasad brd.</p> <p>5. Konkurs literacki na najciekawsze opowiadanie lub bajkę „Twoje bezpieczne wakacje” – konkurs literacki o tematyce brd skierowany do uczniów klas 5-7 szkół podstawowych.</p> <p>6. „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym dla każdego”- projekt edukacyjno-informacyjny GITD skierowany do seniorów, którego celem jest przekazanie odbiorcom informacji dotyczących m.in. zmian w przepisach, najważniejszych zasad brd, a także wpływu kondycji psychofizycznej kierującego na bezpieczeństwo jazdy. Realizację projektu rozpoczęto w 2022 r.</p> <p>7. „Szczuj zasady, chroń życie” – projekt edukacyjny realizowany we współpracy ze Służbą Więzienną, którego zadaniem jest podniesienie świadomości wśród uczniów szkół średnich - przyszłych kierowców, w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, znajomości przepisów brd oraz konsekwencji prawnych i społecznych wynikających z nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego. Realizacja projektu rozpoczęta w 2022 r.</p> <p>8. „Bezpieczny Autokar” - cykliczne działania kontrolne prowadzone przez ITD w okresie wakacyjnej oraz zimowej przerwy szkolnej, ukierunkowane na zapewnienie bezpieczeństwa podróżującym autokarami turystycznymi, w szczególności dzieciom i młodzieży. W trakcie zintensyfikowanych kontroli autobusów, sprawdzany jest stan techniczny pojazdów, uprawnienia, czas pracy oraz stan psychofizyczny kierujących.</p> <p>9. Bezpieczna droga do szkoły – cykliczne działania kontrolno-prewencyjne mające zapewnić najmłodszym bezpieczny dojazd do szkoły i powrót z zajęć edukacyjnych do domu, szkolnymi przewozami autobusowymi. Kontrole są intensyfikowane w pierwszych tygodniach nowego roku szkolnego.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Głównym celem działań edukacyjnych prowadzonych przez GITD jest zwiększenie wiedzy i świadomości społeczeństwa na temat zasad brd oraz negatywnych skutków niestosowania się do przepisów dotyczących bezpieczeństwa w transporcie i ruchu drogowym. W tym celu w 2022 r. zrealizowano szereg działań edukacyjno-informacyjnych. Kontynuowano realizację zajęć w ramach „Bezpiecznej Szkoły Krokodylka Tirka”. W ciągu roku przeprowadzono 267 lekcji dla 16 115 dzieci z całej Polski. Ze względu na sytuację epidemiczną utrzymano realizację zajęć edukacyjnych w formule online. Realizacja zajęć była dostosowana do czasu pandemii i wymogów nauki zdalnej. Ze względu na dalsze ograniczenia związane z pandemią Covid-19 Mobilne Centrum Edukacji zostało wykorzystane w kilku wydarzeniach, w których GITD wzięło udział, m.in.: Bezpieczne Wakacje z Parą Prezydencką, Lekcja bezpieczeństwa z Wicemarszałek Sejmu Małgorzatą Gosiewską, Dzień Dziecka w ogrodach KPRM, 18. Międzynarodowy Zlot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych MASTER TRUCK, Piknik dla COAR, wydarzenie pt. „Bezpiecznie chce się żyć” na warszawskim Ursynowie.</p>	<p>Edukacji – ok. 1000 Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: ok. 500 tys. Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi: 20 tys. Liczba rozwiązań quizów: 6500 Liczba prac konkursowych: 1125</p>	<p>Edukacji – ok. 1000 Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: ok. 500 tys. Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi: ponad 20 tys. Liczba rozwiązań quizów: 2300 Liczba prac konkursowych: 516</p>
---	---	--

<p>W ramach akcji #uczynysięwdomu, #uczynysięzTirkiem poszerzono bazę dedykowanych dla najmłodszych materiałów edukacyjnych, służących nauce poprzez zabawę (m.in. krzyżówki, rebusy, labirynty, kolorowanki oraz inne materiały do samodzielnego wykonania). Zakładka „Edukacja, w której znajdują się m.in. materiały edukacyjne do pobrania miała ponad 21,7 tys. odsłon w 2022 r.</p> <p>Dla dzieci klas 5-7 zorganizowano konkurs literacki. Zadaniem uczestników konkursu było napisanie opowiadania lub bajki pt. „Twoje bezpieczne wakacje” dotyczącej bezpieczeństwa w ruchu drogowym, która – poza wymogami technicznymi – musiała spełniać następujące warunki:</p> <ol style="list-style-type: none"> mieć charakter edukacyjny, jednym z bohaterów miał być Krokodylek Tirek, zawierać odniesienie do co najmniej trzech zasad brd. <p>W ramach konkursu przesłanych zostało ponad 500 prac, a zwycięzcy w dwóch kategoriach (klasy 5-5 oraz 6-7), otrzymali od GITD oraz partnerów konkursu zestawy atrakcyjnych nagród. W trakcie działań „Bezpieczny autokar – ferie 2022” inspektorzy ITD skontrolowali 775 autobusów. Zdecydowana większość kontroli nie budziła zastrzeżeń inspektorów. Niespełna 3 proc. kontroli (23 przypadki) zakończyło się zatrzymaniem dowodów rejestracyjnych ze względu na nieprawidłowości stwierdzone w stanie technicznym pojazdów, w tym w 3 przypadkach wydaniem zakazu jazdy (0,39 proc. wszystkich kontroli). Natomiast w trakcie czynności prowadzonych w okresie wakacyjnym („Bezpieczny autokar – wakacje 2022”) inspektorzy ITD skontrolowali 2058 autokarów. W 75 przypadkach (3,6 proc. wszystkich kontroli) ze względu na stwierdzone nieprawidłowości w stanie technicznym pojazdów, zatrzymano dowody rejestracyjne autobusów. W 22 (1,07 proc. wszystkich kontroli) przypadkach wydano zakazy dalszej jazdy. Wszyscy skontrolowani kierowcy byli trzeźwi.</p> <p>Podczas działań „Bezpieczna droga do szkoły” inspektorzy ITD sprawdzali przede wszystkim stan techniczny pojazdów, ale również trzeźwość kierowców i ich uprawnienia. Tylko we wrześniu 2022 r. skontrolowano 1615 autobusów. 110 kontroli (ponad 6,8% 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 52 (2,6% wszystkich przypadków) przypadkach zakazem dalszej jazdy.</p> <p>Wzmocnionym kontrolom w ramach wskazanych powyżej akcji, towarzyszyły działania informacyjne bezpośrednie oraz z wykorzystaniem strony internetowej oraz social mediów GITD, a także briefingi i konferencje prasowe, popularyzujące zasady bezpiecznego podróżowania transportem publicznym oraz w trakcie indywidualnych wyjazdów. W ramach prowadzonych działań edukacyjno-informacyjnych GITD przekazał ponad 7 tys. elementów odblaskowych uczestnikom ruchu drogowego.</p>		
---	--	--

C.5 Podniesienie sankcji za jazdę pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innych środków odurzających		
<p>Zakres działania: Przyjęcie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2024). Głównym celem projektu jest wzmocnienie ochrony prawnokarnej przed najcięższymi kategoriami przestępstw przez zastrzeżenie odpowiedzialności karnej m.in. za przestępstwa drogowe popełniane w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Dla realizacji ww.</p>	Kierunek	LEGISLACJA
	LIDER	MS
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022

<p>celu niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie rodzaju i wysokości sankcji karnej grożącej za dany typ przestępstwa, uwzględniając potrzebę surowej represji wobec sprawców czynów o wysokim stopniu karygodności, ale w sposób, który nie przekracza stopnia społecznej szkodliwości czynu oraz winy sprawcy.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Nowelizacja kodeksu karnego wprowadza istotne zaostrzenie odpowiedzialności karnej dla pijanych kierowców:</p> <p><u>Przepadek pojazdu mechanicznego</u> Dla nietrzeźwych sprawców przestępstw określonych w art. 173 § 1 k.k. (sprowadzenie katastrofy w ruchu lądowym), w art. 174 k.k. (sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym) oraz w art. 177 § 1 k.k. (spowodowanie wypadku, wskutek którego doszło do naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia innej osoby), ustanowiony zostaje obowiązkowy przepadek pojazdu prowadzonego przez sprawcę przestępstwa w ruchu lądowym albo równowartości takiego pojazdu.</p> <p>Jeżeli w powyższych przypadkach sprawca prowadził pojazd niestanowiący jego własności, wykonując czynności zawodowe lub służbowe polegające na prowadzeniu pojazdu na rzecz pracodawcy, sąd zamiast przepadku orzeka nawiązkę w wysokości co najmniej 5000 złotych na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej.</p> <p>Nietrzeźwy kierowca, który będzie miał nie mniej niż 1,5 promila alkoholu we krwi straci samochód – niezależnie od tego, czy spowodował wypadek drogowy. Jeżeli kierowca będzie w stanie nietrzeźwości ale nie dojdzie do wypadku, sąd będzie mógł odstąpić od orzeczenia przepadku w szczególnych okolicznościach. Samochody będą konfiskowane również sprawcom wypadków, którzy mieli powyżej 0,5 promila alkoholu we krwi i popełnili takie przestępstwo po raz kolejny lub spowodowali wypadek.</p> <p><u>Obostrzenie kar za wypadki i katastrofy popełnione w warunkach określonych w art. 178 k.k</u> Ustawa rozszerza dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów, na kierowców, którzy po spowodowanym wypadku, a przed poddaniem ich badaniu na zawartość alkoholu lub środka odurzającego spożywali alkohol lub zażywali środek odurzający - chyba, że zachodzi wyjątkowy wypadek uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Dotychczas za spowodowanie ciężkiego wypadku w stanie nietrzeźwości należało wymierzyć karę od 2 do 12 lat więzienia. Teraz za spowodowanie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu będzie to minimum 3 lata, a za spowodowanie śmierci – 5 lat więzienia. Zwiększa się również maksymalna kara, którą można wymierzyć za spowodowanie ciężkiego wypadku. Za spowodowanie ciężkich obrażeń lub śmierci, nietrzeźwemu sprawcy wypadku będzie można wymierzyć do 16 lat pozbawienia wolności, a dotąd maksymalny wymiar kary wynosił w tym przypadku 12 lat.</p>	<p>Prace legislacyjne na etapie rządowym</p>	<p>Ustawa z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw została podpisana przez Prezydenta. Wchodzi w życie z dniem 14.03.2023 r.</p> <p>Uwagi:</p> <p>1) art. 1 pkt 14, 67 lit. c, pkt 68 lit. c oraz art. 9 pkt 11 i 12 wchodzi w życie z dniem 14 grudnia 2023 r.;</p> <p>2) art. 10 pkt 1-6, 12, 13 i 17 wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.</p>
---	--	---

C.6 Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych		
<p>Zakres działania: Działania promujące bezpieczeństwo na drogach poprzez:</p> <p>a) kampanie promujące bezpieczeństwo ruchu drogowego,</p>	<p>Kierunek</p>	<p>EDUKACJA</p>
	<p>LIDER</p>	<p>GDDKiA</p>

b) spotkania edukacyjne dla uczniów szkół podstawowych, c) spotkania edukacyjne dla kierowców pojazdów ciężarowych, d) akcje kontrolno-edukacyjne z udziałem Policji Osiągnięte rezultaty: Poszerzenie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa wśród uczestników ruchu drogowego. Działania mają na celu zniwelowanie liczby niebezpiecznych zdarzeń na drogach jak również wypracować odpowiedzialność i rozwagę na drodze wśród młodzieży i dorosłych. *Wskaźnik przedstawia wykonanie zadania w roku 2022.	Źródła Finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba działań promujących BRD	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	24	45*

C.7 Wprowadzenie możliwości przeprowadzenia przez pracodawców kontroli trzeźwości pracowników i kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu

Zakres działania: Stworzenie podstaw dla pracodawców do wprowadzenia i przeprowadzania – gdy jest to niezbędne do ochrony życia i zdrowia pracowników lub innych osób lub ochrony mienia – prewencyjnej kontroli pracowników na obecność w ich organizmach alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu. Nałożenie na pracodawców obowiązku niedopuszczenia do pracy pracownika jeżeli ww. kontrola wykaże w jego organizmie obecność środka działającego podobnie do alkoholu albo obecność alkoholu wskazującą na stan nietrzeźwości albo stan po użyciu alkoholu, albo gdy zajdzie uzasadnione podejrzenie, że pracownik stawiał się do pracy w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu lub spożywał alkohol lub zażywał ww. środek w czasie pracy. Umożliwienie pracownikowi niedopuszczonemu do wykonywania pracy oraz jego pracodawcy żądania przeprowadzenia przez policję badania stanu trzeźwości pracownika lub badania na obecność środków działających podobnie do alkoholu.	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MRIPS
	Źródła finansowania	Budżet państwa i środki finansowe pracodawców
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba nowelizacji aktów prawnych: 2	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	skierowanie projektu ustawy do rozpatrzenia przez SKRM	uchwalenie ustawy przez Sejm
Osiągnięte rezultaty: Ustawa o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw, wprowadzająca podstawę prawną do samodzielnego przeprowadzania przez pracodawców kontroli trzeźwości pracowników i kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu w ich organizmach, została uchwalona przez Sejm w dniu 1 grudnia 2022 r. W roku 2022 r. prace legislacyjne w Parlamencie RP nad tą ustawą nie zostały zakończone, dlatego nie jest możliwe dokonanie oceny jej skutków, w tym wpływu na minimalizację przypadków w których pracownik wykonywałby powierzone mu przez pracodawcę zadania znajdując się w stanie po użyciu substancji lub środków negatywnie wpływających na jego sprawność psychofizyczną.		

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

<p>Zakres działania:</p> <p>Mając na uwadze znaczenie kształcenia technicznego we współczesnym świecie, a także propozycje zgłaszane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, dotyczące potrzeby rozszerzenia zagadnień dotyczących wychowania komunikacyjnego, w 2022 r. rozpoczęto prace nad zmianą podstawy programowej kształcenia ogólnego dla przedmiotu technika (szkoła podstawowa). Zaprojektowano odpowiednie zmiany w podstawie programowej kształcenia ogólnego dla przedmiotu technika, obejmujące w szczególności rozszerzenie treści nauczania związanych z wychowaniem komunikacyjnym i bezpieczeństwem w ruchu drogowym, również w związku z pojawiającymi się nowymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym (hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego, urządzenia wspomagające ruch, wózki rowerowe).</p> <p>Uzupełnienie opisu założeń przedmiotu technika jest podyktowane potrzebą pokazania roli przedmiotu technika w procesie wychowania ucznia jako świadomego i odpowiedzialnego uczestnika ruchu drogowego.</p> <p>W celach kształcenia uzupełniono zapisy o wymagania dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście pojawienia się nowych pojazdów i urządzeń stosowanych przez uczniów w ruchu drogowym, a także poszanowania praw innych uczestników ruchu drogowego. Wskazano również na wymagania dotyczące ruchu drogowego w kontekście ochrony środowiska.</p> <p>Warunki i sposób realizacji przedmiotu technika również odpowiednio zmieniono i uzupełniono tj. określono zadania szkoły związane z przygotowaniem uczniów do świadomego uczestnictwa we współczesnym ruchu drogowym. Zwrócono uwagę na warunki, jakie musi spełnić szkoła, aby zapewnić spójność i prawidłową realizację edukacji komunikacyjnej w klasach IV–VI.</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Zmieniona podstawa programowa kształcenia ogólnego dla przedmiotu technika będzie obowiązywać od roku szkolnego 2023/2024, począwszy od IV klasy szkoły podstawowej.</p>	Kierunek	LEGISLACJA/SYSTEM/EDUKACJA
	Lider	MEIN
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	-	Procedowanie nowelizacji rozporządzenia w sprawie podstawy programowej. Proces zakończono w lutym 2023 roku. Wdrożenie zmian od 1 września 2023.

C.9 Realizacja projektu „Bezpieczny pieszy – doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej.

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

Osiągnięte rezultaty: – poprawa ochrony niechronionych użytkowników ruchu drogowego -pieszych – poprawa stanu BRD na obszarze oddziaływania projektu wśród uczestników ruchu drogowego na terenach gmin – poprawa stanu wiedzy o zagrożeniach na drodze/wzrost wiedzy o aktualnych przepisach ruchu drogowego i konieczności ich przestrzegania wśród młodzieży szkolnej. Wg. stanu na dzień 23.03.2023 - 257 projektów w całej Polsce otrzymało pozytywną oceną konkursową.		
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) Liczba doposażonych przejść dla pieszych b) Liczba doposażonych szkół	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	a) 0 b) 0	c) 0 d) 0

C.10 Edukacja BRD w ramach działalności Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR)		
Zakres działania: <ul style="list-style-type: none"> • promowanie wiedzy w zakresie działań edukacyjnych w odniesieniu do grupy Kierowców 50+, • kształtowanie umiejętności oraz właściwych postaw związanych z bezpiecznym uczestnictwem w ruchu drogowym wśród kierowców 50+, • prowadzenie szkolenia dla koordynatorów ds profilaktyki KWP i KSP w zakresie problemu starszych kierowców, • szkolenia dla Kierowców 50+ Osiągnięte rezultaty: <ul style="list-style-type: none"> • Wykorzystywano pakiety edukacyjne przeznaczone dla przedstawicieli Kierowców 50+. • Prowadzono stronę internetową www.cebr.edu.pl 	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	liczba osób uczestniczących w zajęciach CEBR	
Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022	
-	60	

C.11 Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym		
Zakres działania: Do kluczowych działań w 2022 r. w obszarze nadzoru nad ruchem należy zaliczyć: <ol style="list-style-type: none"> 1) zapewnienie optymalnej liczby policjantów RD pełniących służbę bezpośrednio na drogach; 2) realizację ogólnopolskich działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o „Krajowy program działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2023”. W 2022 r.: prowadzono ogólnopolskie działania 	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

<p>„Prędkość”, „Kaskadowy pomiar prędkości”, „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”;</p> <p>3) pełnienie służby przez zespoły pn. „SPEED”, których zadaniem jest przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze, we wszystkich komendach wojewódzkich Policji / Komendzie Stołecznej Policji;</p> <p>4) wystawianie patroli zgodnie z przyjętymi zasadami służby na wybranych drogach krajowych objętych centralną koordynacją służby. Nadzorem były objęte główne ciągi komunikacyjne kraju o najwyższym poziomie zagrożenia bezpieczeństwa.</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w roku 2022 średnia dobową liczbą równoważnych służb 8 godzinnych pełnionych przez policjantów ruchu drogowego wyniosła 4260, – 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. 	Liczba służb pełnionych przez policjantów	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	1	1

C.12 Działania profilaktyczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

<p>Zakres działania:</p> <p>Biuro Ruchu Drogowego KGP realizując zadania ustawowe i regulaminowe opracowuje m.in. kierunki działań profilaktycznych na rzecz brd, jak również inicjuje, przygotowuje oraz koordynuje prowadzenie ogólnopolskiej działalności profilaktycznej w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego w ruchu drogowym. Celem podejmowanych inicjatyw jest podnoszenie świadomości społeczeństwa w zakresie brd, kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań wśród uczestników ruchu drogowego oraz budowanie poczucia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych na drodze. Prowadzone inicjatywy wynikają ze zdiagnozowanych zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym i mają swoją ciągłość na przestrzeni lat. Zgodnie z „Krajowym Programem Działań Profilaktycznych na lata 2022-2023 koordynowanych przez Biuro Ruchu Drogowego KGP”, zrealizowano działania profilaktyczne: „Bezpieczne ferie”, „Na drodze - Patrz i słuchaj”, „Jednoślądem bezpiecznie do celu”, „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Świeć Przykładem”, „Twoje światła – Nasze bezpieczeństwo”. Dodatkowo promowano m.in. działania: „Dzień bezpiecznego kierowcy”, „Bezpieczeństwo na drodze – Bądź odpowiedzialny”, „Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych”, „Bezpieczne Andrzejki”. 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 partnerem merytorycznym przedsięwzięcia pn. „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca” oraz współorganizatorem ogólnopolskich turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym.</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Prowadzone przez funkcjonariuszy Policji działania profilaktyczne przyczyniają się do wzrostu świadomości społecznej w Polsce na temat odpowiedzialnych zachowań na drodze, które mają również wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	1	1

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

Zakres działania: 1. Kształtowanie nawyku jazdy z bezpieczną prędkością, uświadamianie konsekwencji nie zapięcia pasów w trakcie zdarzenia drogowego. 2. Kształtowanie postawy świadomego i kulturalnego uczestnictwa ruchu drogowego, respektującego prawo i innych uczestników ruchu drogowego. 3. Uświadamianie konsekwencji karnych i dyscyplinarnych, będących wynikiem popełnienia przestępstw i wykroczeń komunikacyjnych. 4. Wzmocnienie społecznej świadomości nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego poprzez wykorzystanie w większym stopniu określonych prawem sankcji. 5. Wykorzystanie do zajęć dostępnych symulatorów ze szczególnym uwzględnieniem przestrzegania prędkości jazdy oraz obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa. 6. Udział w przedsięwzięciach organizowanych przez szkoły dla dzieci, a propagujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym. 7. Uświadamianie konsekwencji karnych i dyscyplinarnych, będących wynikiem wypadków drogowych pod wpływem alkoholu lub innych środków psychoaktywnych. 8. Uświadamianie konsekwencji przekraczania prędkości oraz jej wpływu na skutki potencjalnych zdarzeń drogowych. Harmonogram czasowy: 2021 - 2030 Osiągnięte rezultaty: Poszerzenie świadomości oraz pogłębianie wiedzy żołnierzy i pracowników wojska w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	Środki budżetowe ŻW
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość przeprowadzonych zajęć - 2542, Ilość uczestników zajęć – 151 852	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	1	1

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

Zakres działania: Działania polegające na promowaniu zasad bezpiecznego poruszania się po drogach oraz propagowaniu mody na prawidłowe używanie elementów odbłaskowych na drogach wszystkich kategorii wśród pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów będących uczestnikami ruchu drogowego. Harmonogram czasowy: 2021 – 2030 Osiągnięte rezultaty: Podniesienie poziomu wiedzy i świadomości na temat niechronionych uczestników ruchu drogowego	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	Środki budżetowe ŻW
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość przeprowadzonych zajęć – 557 Ilość uczestników zajęć – 24 947	

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

Zakres działania: 1. Udział w pogadankach, spotkaniach oraz warsztatach profilaktycznych.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KGŻW

<p>2. Wykorzystanie do zajęć dostępnych symulatorów ze szczególnym uwzględnieniem wpływu substancji psychoaktywnych na percepcję kierowcy oraz narko i alkoholii.</p> <p>3. Wykorzystanie walizek profilaktycznych, zawierających 24 atrapy różnych substancji psychoaktywnych (placebo).</p> <p>4. Wykorzystanie prezentacji multimedialnych, jako narzędzia intensywnie oddziaływujące na potencjalnego odbiorcę.</p> <p>Harmonogram czasowy: 2021 - 2030</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Podniesienie świadomości na temat negatywnego działania substancji psychoaktywnych na uczestników ruchu drogowego.</p>	Źródła finansowania	Środki budżetowe ŻW
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	<p>Ilość przeprowadzonych zajęć - 1902,</p> <p>Ilość uczestników zajęć – 91 655</p>	

C.16 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 18-24 lata został w Polsce zorganizowany po raz czwarty. W konkursie mógł wziąć udział „młody” kierowca, który chciał sprawdzić swoją wiedzę z zakresu przepisów prawa o ruchu drogowych i umiejętności kierowania pojazdem. Cel: Poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach; minimalizowanie skutków wypadków drogowych; kształtowanie wzorców bezpiecznych zachowań na drodze wśród „młodych” kierowców”.</p> <p>W ramach projektu ogłaszany jest wieloetapowy konkurs dla kierowców w wieku 18-24 lata. Etap I – teoretyczny test online – zadaniem uczestnika jest jak najszybsze i bezbłędne udzielenie odpowiedzi na pytania wielokrotnego wyboru, które dotyczą: przepisów ruchu drogowego, pierwszej pomocy przedmedycznej, największych zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, eko-jazdy i zachowania w sytuacjach krytycznych. Etap II – finał krajowy – zadaniem finalistów jest udzielenie odpowiedzi na teoretyczne pytania konkursowe z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wykonanie zadań praktycznych o tej samej tematyce. Etap III – finał europejski – zadaniem finalistów jest wykonanie zadań praktycznych z bezpiecznej jazdy, pierwszej pomocy oraz obsługi samochodu oraz udzielenie odpowiedzi na dodatkowe, teoretyczne pytania konkursowe. Partnerami merytorycznymi byli: Komenda Główna Policji, Automobilklub Wielkopolski i Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie. Finał krajowy, z udziałem 25 finalistów, odbył się w dniu 10 września 2022 r. na Torze „Poznań”. Laureaci 1 i 2 miejsca poznańskiego finału reprezentowali Polskę w finale europejskim FIA Region I Best Young Driver Finał 2022, który odbył się w dniach 7-9 października 2022 r w Madrycie w Hiszpanii, z udziałem zawodników z 6 krajów. Polscy reprezentanci zajęli odpowiednio 4 i 5 miejsce.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Promowanie bezpiecznej jazdy w grupie wiekowej 18-24 lata; wpływanie na zmianę świadomości uczestników ruchu drogowego; kształtowanie prawidłowych wzorców zachowań kierowców, popularyzacja wiedzy nt. przepisów ruchu drogowego oraz wiedzy i umiejętności udzielania pomocy przedlekarskiej.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	środki własne oraz dofinansowanie z funduszu FIA
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość osób biorących udział w konkursie	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
Ok. 2.000 osób (ze względu na pandemię COVID-19 mniejsza liczba zgłoszonych)	Ok. 10.000 osób	

C.17 Kampania edukacji społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – kształtowanie bezpiecznych zachowań

<p>Zakres działania: Polski Związek Motorowy, aktywnie włączył się w obchody nw. wydarzeń o zasięgu europejskim i światowym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ; - Światowy Dzień Pierwszej Pomocy; - Światowy Dzień Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych. <p>W 2022 roku PZM prowadził szeroko zakrojone działania edukacji komunikacyjnej. Podczas imprez i wydarzeń propagowano bezpieczne uczestnictwo w ruchu drogowym, przypomniano obowiązujące przepisy w tym zakresie, omawiano zmiany w przepisach o ruchu drogowym. Edukacja wśród najmłodszych uczestników ruchu drogowego nasiliła się w okresie września – wraz z rozpoczęciem nowego roku szkolnego. Podczas wielu imprez plenerowych prowadzono edukację związaną z przekraczaniem dopuszczalnej prędkości jazdy, kierowaniem w stanie nietrzeźwości, niekorzystaniem z pasów bezpieczeństwa. W tym celu korzystano z posiadanego sprzętu specjalistycznego, m.in.: symulatory: dachowania, zderzeń i czasu reakcji, alko i narkogogli.</p> <p>PZM aktywnie włączył się w obchody Europejskiego Tygodnia Mobilności, który corocznie organizowany jest w dniach 16-22 września, organizując w wielu miastach imprezy plenerowe, poświęcone bezpieczeństwu w ruchu drogowym.</p> <p>Ogólnopolski Rajd Seniora po raz 14-ty, tradycyjnie 11 listopada Automobilklub Wielkopolski (członek PZM) zorganizował na Torze Poznań „Ogólnopolski Rajd Seniora”. Uczestnicy rajdu mieli okazję wziąć udział w prelekcjach: policjantów służby ruchu drogowego i prewencji, ratowników drogowych i psychologa. Jest to jedna z imprez dedykowana seniorom, którzy stanowią jedną z najbardziej zagrożonych grup ruchu drogowego.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	środki własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Realizacja / kontynuacja działań i projektów	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	1	1

C.18 Kształtowanie bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym poprzez organizację turniejów o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym		
<p>Zakres działania: Polski Związek Motorowy był głównym organizatorem turniejów o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym adresowanych do dzieci i młodzieży:</p> <ul style="list-style-type: none"> - XLIII Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych – grupa I i II, (Finał Krajowy – gr. I Białystok 6-7.06.2022r. – gr. II Nidzica – warmińsko-mazurskie 1-2.06.2022r.) - XIII Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół specjalnych i specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych, (Finał Krajowy – Gołuchów – wielkopolskie 6-7.06.2022r.) - XXIV Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny dla uczniów szkół podstawowych. (Finał Krajowy – Myślenice – małopolskie 13-14.06.2022r.) <p>Wymienione wyżej turnieje są turniejami wieloetapowymi, począwszy od eliminacji szkolnych, poprzez gminne, powiatowe, wojewódzkie, na finale krajowym kończąc. Uczniowie rywalizując w trzyosobowych zespołach (z wyjątkiem turnieju BRD gr. I – uczniowie w wieku 10-12 lat), gdzie drużyna jest 4 osobowa – 2 dziewczynki i 2 chłopcy.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	środki własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba uczestników	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	Ze względu na pandemię COVID-19 tur-	Liczba uczestników łącznie: - eliminacje powiatowe: 33.860,

<p>Turniej BRD składa się z nw. konkurencji: testy wiedzy, test „skrzyżowania”, jazda sprawnościowa rowerem, jazda rowerem w „miasteczku r.d.” i praktyczne udzielanie pierwszej pomocy przedlekarskiej.</p> <p>Turniej MTM składa się z nw. konkurencji: testy wiedzy, test „skrzyżowania”, jazda sprawnościowa motorowerem, jazda sprawnościowa samochodem, przygotowanie pojazdu do jazdy i praktyczne udzielanie pierwszej pomocy przedlekarskiej.</p> <p>W okresie 24-27 września 2022r. w Zadarze (Chorwacja) na zaproszenie Hrvatski Autoklub (HAK) pod egidą Międzynarodowej Federacji Samochodowej FIA odbył się XXXV Europejski Turniej Edukacji Drogowej (ETEC), w którym wzięły udział drużyny należące do Narodowych Federacji. W Zadarze startowało 19 drużyn z 18 krajów, każda z nich liczyła po czterech zawodników w wieku 10-12 lat. Polski Związek Motorowy reprezentowała drużyna będąca laureatem XLIII Finału Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Podstawowych, składająca się z zawodników Zespołu Szkolno-Przedszkolnego „Mała Szkoła” w Szopie. Polska drużyna zajęła 5 miejsce na 19 startujących drużyn – jest to najlepsze miejsce w historii przeprowadzonych finałów.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Wzrost wiedzy, umiejętności i świadomości komunikacyjnej wśród dzieci i młodzieży.</p>	<p>nieje zostały odwołane</p>	<p>- eliminacje wojewódzkie: 3.928, - finały krajowe: 184.</p>
--	-------------------------------	---

C.19 Projekt europejski MOVING Safely To All RoadS – „Moving Stars”		
<p>Zakres działania: 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>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: W ramach projektu MOVING STARS opracowano program edukacyjny przeznaczonego głównie dla nauczycieli szkół podstawowych do prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i mobilności, uwzględniającego techniki 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</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Program Erasmus+ Unia Europejska
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
		Zakończenie projektu

między 5. a 11. rokiem życia, zawierającymi elementy sensomotoryczne, językowe, poznawcze, społeczne i emocjonalne, w celu promowania holistycznego podejścia do bezpieczeństwa ruchu drogowego.		
--	--	--

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

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

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

W 2022 r. obowiązywały podstawy programowe określone w:

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

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

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

- 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*),
- respektowanie 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) uczniowie realizowali następujące zagadnienia:

¹ Dz. U. poz. 356, z późn. zm.;

² Dz. U. poz. 467, z późn. zm.;

- na lekcjach przyrody zdobywali 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, tj. zapoznania się z zasadami bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym jako pieszy, pasażer i rowerzysta oraz interpretacji znaków drogowych dotyczących pieszego i rowerzysty, konserwowania i regulowania roweru oraz przygotowywania go do jazdy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa,
- w ramach edukacji dla bezpieczeństwa poznawali zasady postępowania w razie wypadku komunikacyjnego i wzywania pomocy; byli wdrażani do podejmowania działań z zakresu udzielania pierwszej pomocy; poznali przykłady zagrożeń w środowisku ulicznym; zapoznali się z wyposażeniem apteczki pierwszej pomocy, w tym zestawem przedmiotów, jakie powinny znaleźć się w apteczce samochodowej i apteczce przygotowanej na wyprawę turystyczną.

Ponadto, zgodnie z zapisami zawartymi w części *Warunki i sposób realizacji* podstawy programowej przedmiotu technika, uczniowie, którzy ukończyli 10 lat, mieli możliwość uzyskania karty rowerowej.

Uczniowie liceum ogólnokształcącego i technikum zdobywali wiadomości i umiejętności w zakresie szeroko rozumianej edukacji komunikacyjnej, realizując treści nauczania dotyczące:

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

- 1) Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych;
- 2) Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny;
- 3) Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół specjalnych i specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych.

Przed rozpoczęciem ferii zimowych 2022 i w trakcie ich trwania MEiN przypominało na swojej stronie internetowej o najważniejszych zasadach bezpieczeństwa związanych z zimowym wypoczynkiem. Były wśród nich także informacje dotyczące kontroli środków transportu oraz odpowiedniego przygotowania do wyjazdów indywidualnych <https://www.gov.pl/web/edukacja-i-nauka/ferie-zimowe-2022>.

Na czas letniego wypoczynku dzieci i młodzieży, jak co roku, Minister Edukacji i Nauki wystosował pismo do wszystkich kuratorów oświaty o szczególny nadzór nad przestrzeganiem zasad bezpieczeństwa zarówno w drodze, jak i podczas wypoczynku oraz przekazał zalecenia higieniczne. Zostały także upowszechnione ważne linki do stron internetowych związanych z bezpieczeństwem w podróży:

- Serwis bezpiecznyautobus.gov.pl,
- „Polak za granicą” <http://polakzagranica.msz.gov.pl/>,
- aplikacja iPolak – <https://www.msz.gov.pl/pl/ipolak>,
- serwis „Odyseusz”, <https://odyseusz.msz.gov.pl/>.

W Komendzie Głównej Policji w Warszawie Wydział Nadzoru i Profilaktyki Biura Ruchu Drogowego zaktualizowano informację dotyczącą bezpiecznej podróży autobusem, która została przesłana do Ministerstwa Edukacji i Nauki 20 czerwca 2022 r. i zamieszczona na stronie MEiN: <https://www.gov.pl/web/edukacja-i-nauka/bezpieczna-podroz-autobusem--materialy-informacyjne-dla-rodzicow-opiekunow-i-organizatorow-wypoczynku>

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

Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji w swoim materiale wskazało także, m.in., jak organizować postoje autobusu i kto odpowiada za bezpieczeństwo dzieci podczas podróży.

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

W 2022 r. Minister Edukacji i Nauki udzielił kilku patronatów honorowych przedsięwzięciom promującym bezpieczeństwo w ruchu drogowym i kolejowym. Były wśród nich m.in. następujące inicjatywy: IV Ogólnopolski Konwent pt.: „Współpraca międzysektorowa i innowacje na rzecz bezpieczeństwa drogowego” organizowany w ramach Ogólnopolskiego Programu „Bądź bezpieczny na drodze” przez Fundację „Nadzieja” Osób Poszkodowanych w Wypadkach Drogowych, Ogólnopolski Konkurs Ambasadorzy Bezpieczeństwa Kolejowego organizowany przez Instytut Kolej na Ciebie oraz Konkurs na najciekawsze opowiadanie lub bajkę pod hasłem „Twoje bezpieczne wakacje” organizowany przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Minister Edukacji i Nauki uczestniczył również w wydarzeniach promujących bezpieczny odpoczynek podczas ferii zimowych oraz bezpieczeństwo w drodze do szkoły i domu.

W lutym 2022 r. wspólnie z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego Alvinem Gajadhurem szef MEiN apelował o zachowanie zasad bezpieczeństwa podczas zimowego odpoczynku. Konferencja została zorganizowana w ramach akcji „Bezpieczny autokar – ferie 2022” i zbiegła się z rozpoczęciem ferii przez uczniów z województw: lubelskiego, łódzkiego, podkarpackiego, pomorskiego i śląskiego.

Z okazji rozpoczęcia nowego roku szkolnego 2022/2023 Minister Edukacji i Nauki Przemysław Czarnek wspólnie z Sekretarzem Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafałem Weberem i Głównym Inspektorem Transportu Drogowego Alvinem Gajadhurem uczestniczyli w konferencji prasowej dotyczącej akcji „Bezpieczna droga do szkoły”.

Bezpieczne Drogi

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

Zakres działania:

1. Kompleksowe działania poprawiające bezpieczeństwo w ramach rozbudowy/przebudowy drogi np:

- poszerzenie jezdni,
- korekta łuków poziomych,

Kierunek	INŻYNIERIA
Lider	MI/DDP
Źródła finansowania	Budżet Państwa

<ul style="list-style-type: none"> – likwidacja punktów kolizyjnych poprzez budowę dodatkowych jezdni, ograniczających liczbę zjazdów z drogi krajowej, – przebudowa skrzyżowań w tym np. budowę pasów do lewoskrętu czy rond w miejsce skrzyżowań, – budowa chodników, ścieżek rowerowych lub ścieżek pieszo-rowerowych, – budowa zatok autobusowych. <p>2. Budowa nowych drogowych obiektów inżynierskich (mostów, przepustów) wraz z budową elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego np. chodniki, w miejsce istniejących obiektów, które nie spełniają parametrów technicznych i bezpieczeństwa.</p>	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	<p>a) długość zakończonych odcinków realizowanych rozbudów/przebudów uwzględniających również korektę przebiegu drogi [km]</p> <p>b) liczba zakończonych zadań dotyczących realizacji drogowych obiektów inżynierskich (mosty, przepusty) [szt.]</p>	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	a) 34,35 b) 22	a) 48,63 b) 22
<p>Osiągnięte rezultaty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Zakończono rozbudowę/przebudowę/budowę drogi po nowym śladzie na odcinku 48,63 km. W ramach realizacji tych działań kompleksowo zostały poprawione warunki drogowe wpływając na wzrost bezpieczeństwa (redukcja liczby wypadków i ich skutków) wszystkich uczestników ruchu. Mniejsze niż założone w planie realizacyjnym wykonanie celu dla tego zadania na 2022 r., wynikało m.in. z rezygnacji z realizacji niektórych zadań w związku z planowanymi innymi działaniami inwestycyjnymi w sąsiedztwie (droga szybkiego ruchu, obwodnica) lub przesunięcia zakończenia inwestycji na kolejne lata w związku z zaistniałymi opóźnieniami w realizacji; 2) Zakończono budowę 22 drogowych obiektów inżynierskich co wpłynęło na wzrost bezpieczeństwa (redukcja liczby wypadków i ich skutków) uczestników ruchu drogowego w tym poprawę płynności ruchu i komfortu użytkownika dróg. 		

D.2 Realizacja Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024			
<p>Zakres działania:</p> <p>Realizacja zadań inwestycyjnych dedykowanych wyłącznie poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA ze szczególnym uwzględnieniem poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego na przejściach dla pieszych np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – efektywne oświetlenie i doświetlenie przejść dla pieszych, – montaż znaków drogowych i/lub sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych, – budowa chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych, – przebudowa skrzyżowań. 	Kierunek	INŻYNIERIA	
	Lider	MI/DDP	
	Źródła finansowania	<p>Krajowy Fundusz Drogowy,</p> <p>Budżet Państwa (finansowanie prac przygotowawczych)</p>	
	WSKAŹNIK PRODUKTU		

	Liczba zakończonych zadań inwestycyjnych poprawiających brd realizowanych w ramach programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 [szt.]	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	67	130

Osiągnięte rezultaty:

W 2022 r. zakończona została realizacja 130 zadań infrastrukturalnych zwiększających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, realizowanych w ramach programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024.

Mniejsze niż założone w planie realizacyjnym wykonanie celu dla tego zadania na 2022 r., wynikało przede wszystkim z wydłużonych działań związanych z prowadzonymi postępowaniami przetargowymi na realizację przedmiotowych zadań i w konsekwencji przesunięcia ich realizacji na kolejne lata.

Zwiększona liczba przetargów na małe zadania inwestycyjne w ramach PBID jaka została ogłoszona w krótkim czasie jak również ograniczony rynek podmiotów realizujących tego typu zadania stanowiło element wpływający na brak ofert w prowadzonych postępowaniach przetargowych bądź wysoką wartość składanych ofert, która często znacznie przewyższała budżet zamawiającego. Powyższe wielokrotnie było przyczyną konieczności nawet kilkukrotnego powtarzania postępowań przetargowych dla poszczególnych zadań inwestycyjnych.

D.3 Realizacja Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030

Zakres działania:

Budowa 100 obwodnic w ciągach dróg krajowych klasy GP o łącznej długości ok. 820 km (dla części inwestycji nie jest jeszcze znany przebieg).

Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś.

Inwestycje wyposażone będą w urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenia przejść dla pieszych.

Kierunek	INŻYNIERIA
Lider	MI/DDP
Źródła finansowania	KFD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba obwodnic oddanych do ruchu w danym roku [szt.]	
Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
0	2

Osiągnięte rezultaty:

Wyprowadzenie nadmiernego ruchu, zwłaszcza tranzytowego, z miejscowości **Brzezie oraz Smolajny**, w konsekwencji czego powinna nastąpić poprawa bezpieczeństwa drogowego poprzez rozdzielenie różnego rodzaju ruchu; zmniejszenie ryzyka wypadków drogowych; poprawa płynności ruchu oraz redukcja zanieczyszczeń i hałasu na terenie zabudowanym.

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

<p>Zakres działania:</p> <p>Dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych, budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, finansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym, dofinansowanie zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych, budowy obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa.</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Spójny i zintegrowany system transportowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, – poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, w tym szczególnie pieszych w rejonie przejść dla pieszych, – poprawa parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej (dróg gminnych i powiatowych oraz dróg o znaczeniu obronnym), – ooprawa oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych, – wyprowadzenie ruchu o charakterze tranzytowym z centrów miejscowości, – zwiększenie komfortu jazdy, – zminimalizowanie korków w miejscowościach, – zmniejszenie natężenia ruchu w godzinach szczytu. <p>* dane z zatwierdzonego wykonania budżetu państwa w tym wykonania RFRD. **proгноza</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	MI/DDP
	Źródła finansowania	RFRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	wykorzystanie puli środków	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	3,1 mld zł*	4,4 mld zł**

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

<p>Zakres działania:</p> <p>Budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej, rozdzielającej trwale pasy ruchu przeciwnego, wyposażonej w urządzenia BRD oraz zarządzanej zgodnie ze standardami bezpieczeństwa drogowego UE.</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	MI/DDP
	Źródła finansowania	KFD, w tym środki UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	łączna długość wybudowanych odcinków dróg A i S [km]	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	4 661,6 km (w tym 1 771	4 943 km (w tym 1 817,1

	km auto- strad)	km auto- strad)
Osiągnięte rezultaty:		
<p>Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych, wzmocnienie efektywności transportu drogowego, poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów oraz wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar) dzięki oddaniu do użytkowania m.in. Trasy Kaszubskiej w ciągu S6, pierwszego odcinka Zachodniej Obwodnicy Łodzi w ciągu S14 oraz kolejnych odcinków:</p> <ul style="list-style-type: none"> – S5: Wirwajdy – Ornowo, Nowe Marzy – Dworzysko, Dworzysko – Aleksandrowo; – S7: Naprawa – Skomielna Biała, Napierki – Mława, Pieńki – Płońsk, w. Lotnisko – w. Lesznowola; – S19: w. Zdziary – w. Rudnik nad Sanem, w. Niedrzwica Duża – Kraśnik Północ; – S61: w. Łomża Południe – Łomża Zachód, m. Szczuczyn – w. Ełk Południe, koniec obw. Suwałk – Budzisko (gr. państwa) z obw. Szypliszek. <p>Większa niż zakładana sieć A i S wynika z przekwalifikowania obwodnicy Ostródy na drogę S5. Osiągnięto również cel, jakim jest pierwsze całe połączenie międzynarodowe w relacjach północ-południe – A1.</p> <p>W dniu 13 grudnia 2022 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę ustanawiającą Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), który zaczął obowiązywać z dniem 1 stycznia 2023 r. Tym samym Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) przestał funkcjonować.</p>		

D.6 Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych		
<p>Zakres działania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wykonanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz bezpieczeństwo sieci drogowej. 2. Wykonanie audytów BRD jako niezależne szczegółowe, techniczne oceny cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. 3. Przeprowadzanie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego identyfikujących źródła zagrożeń na sieci drogowej. <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) identyfikacja odcinków dróg na sieci dróg krajowych o najniższym i najwyższym poziomie bezpieczeństwa; b) identyfikacja i eliminowanie w projektach dróg i oraz na etapie przed oddaniem do użytkowania a także w pierwszej fazie eksploatacji, rozwiązań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego; c) identyfikacja zagrożeń i źródeł zagrożeń na sieci drogowej. <p>Rezultaty a) i c) wykonywane są co 3 lata – nie były realizowane w 2021 roku i nie będą realizowane w 2023 roku. Rezultat b) nie jest zaplanowany na 2023 r. ze względu na dostosowywanie przepisów krajowych (m.in. w zakresie wykonywania audytów BRD) do wymogów nowej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2019/1936 z dnia 23.10.2019 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.</p> <p>*Wskaźnik przedstawia wykonanie zadania w roku 2022. ** Wartość 100% oznacza wykonanie klasyfikacji dla całej sieci kwalifikującej się to objęcia klasyfikacją odcinków. Nie wykonano klasyfikacji odcinków na drogach które zostały oddane do użytkowania w latach 2019-2022 (zgodnie z</p>	Kierunek	NADZÓR
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) % dróg objętych klasyfikacją dróg	
	b) Liczba audytów brd w danym roku	
	c) %długości dróg krajowych objętych kontrolą	
Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022	
a) n/d b) 172 c) n/d	a) 100%** b) 169* c) 100%	

metodologią klasyfikacją odcinków nie obejmuje się dróg które nie są w użytkowaniu pełne 3 lata).		
---	--	--

D.7 Ocena organizacji ruchu na drogach krajowych		
<p>Zakres działania:</p> <p>Wypełniając zobowiązanie ministra właściwego do spraw transportu, jako organu sprawującego nadzór nad zarządzaniem ruchem, Departament Transportu Drogowego w roku 2022 przeprowadził ocenę organizacji ruchu na drogach krajowych. Ocena obejmowała wybrane drogi krajowe województw: mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego i pomorskiego (odcinki dróg krajowych nr: 19, S19, 66, 73,74, 78, 79, S7, S8, 97, 94, A4).</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. 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:</p> <p>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.</p> <p>Podejmowane działania, mają istotny i pozytywny wpływ zarówno na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak i standard oznakowania drogowego.</p>	Kierunek	NADZÓR
	Lider	MI/DTD
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
		Zobowiązanie GDDKiA do niezwłocznego wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości. Oczekiwanie na dokumentację zwrotną potwierdzającą usunięcie uchybień.

D.8 Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na wszystkich kategoriach dróg		
<p>Opis planowanych działań:</p> <p>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.</p> <p>Najważniejsze cele projektu dotyczą:</p>	Kierunek	NADZÓR
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet państwa, Budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1) Stosunek liczby spraw zakończonych ukaraniem sprawcy wykroczenia do ogólnej liczby zweryfikowanych w danym roku naruszeń pole-	

– rozbudowy infrastruktury kontrolno-pomiarowej poprzez zakup nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg, zapewnienia zaplecza funkcjonalnego projektu, tj. zakup pojazdów, oprogramowania, wyposażenie stanowisk pracy, sprzętu typu hardware oraz utworzenie mapy interaktywnej.

W ramach rozbudowy infrastruktury kontrolno-pomiarowej zaplanowano zakup 380 nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg. W ramach powyższej liczby zakłada się zakup 33 nowych przenośnych urządzeń rejestrujących wraz z pojazdami do ich zastosowania, a także instalację 227 stacjonarnych urządzeń rejestrujących w dotychczas wykorzystywanych lokalizacjach oraz 120 urządzeń stacjonarnych w nowych lokalizacjach, z tego:

- 273 urządzenia rejestrujące do punkтового pomiaru prędkości,
- 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru prędkości,
- 30 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle,
- 5 urządzeń rejestrujących niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych.
- Instalacja urządzeń rejestrujących jest przeprowadzana w oparciu o wytworzoną przez Instytut Transportu Samochodowego „Analizę stanu bezpieczeństwa na potrzeby instalacji nowych urządzeń rejestrujących”.

gających na przekroczeniu dozwolonej prędkości bądź przejeździe na czerwonym świetle.

61,66%

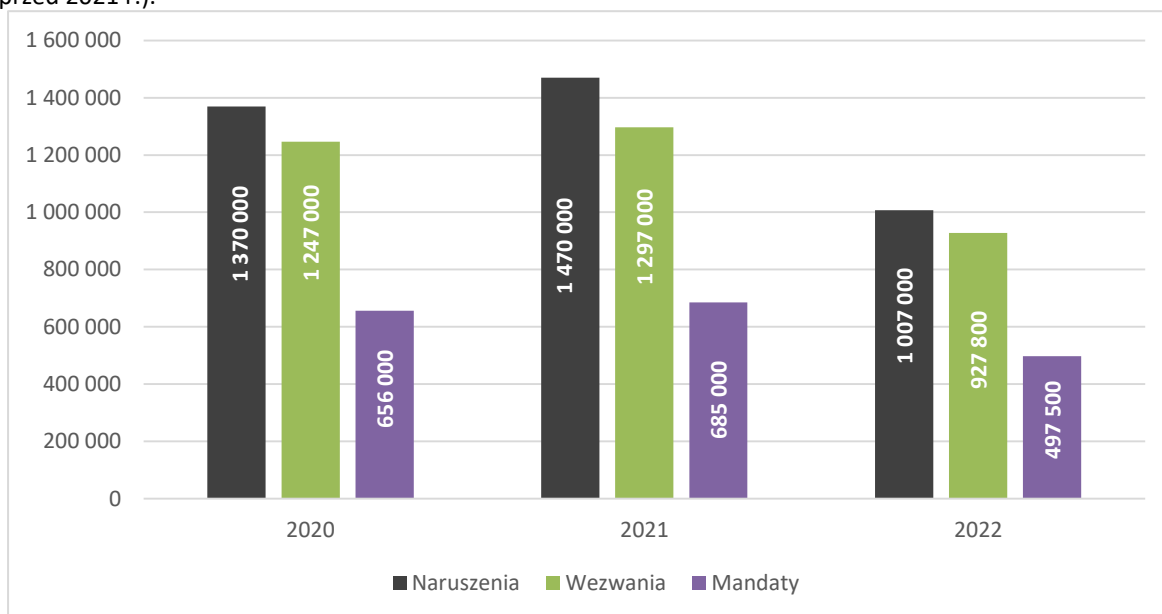
2) Liczba zakupionych urządzeń rejestrujących służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.). Osiągnięcie wartości docelowej wskaźnika (tj. 380 sztuk urządzeń) planowane jest na 2023 rok:

28/380

Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
1	1

Osiągnięte rezultaty:

W 2022 r. wskutek prowadzenia kontroli z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących należących do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zarejestrowano łącznie **1 007 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 **927,8 tys.** wezwań do właścicieli pojazdów w trybie art. 78 ust. 4 i 5 Prawa o ruchu drogowym. Jednocześnie, wskutek działań prowadzonych przez Inspekcję, w 2022 r. nałożono łącznie **497,5 tys.** grzywien w drodze mandatu karnego (mandaty wystawione w systemie teleinformatycznym CPD CANARD oraz „z bloczka”, przy czym dane dotyczą także naruszeń zarejestrowanych przed 2021 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 2022 r. łącznie **9 855** kontroli, w wyniku których wystawiono **10 987** mandatów, zatrzymali **497** dowodów rejestracyjnych oraz **26** 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 ich lokalizacji.

Inspektorzy GITD wykonujący zadania z zakresu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, w wyniku działań kontrolnych, zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2022 r., nałożyli na kierowców spoza UE **2 958** grzywn w drodze mandatu karnego na łączną kwotę **633 630** zł za naruszenia ujawnione przez urządzenia rejestrujące w ramach ww. systemu.

Według stanu na 31 grudnia 2022 r. do GITD wpłynęło **445** wniosków o instalację/przejęcie/przeniesienie stacjonarnych urządzeń rejestrujących od jednostek samorządu terytorialnego, jednostek Policji, Posłów na Sejm i Senatorów Rzeczypospolitej Polskiej oraz osób fizycznych.

W ramach realizacji projektu „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” według stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. zainstalowano 28 stacjonarnych urządzeń rejestrujących.

W roku 2022 zakończono realizację podpisanej w dniu 26 października 2020 r. umowy Nr 165/2020 na zakup i instalację 26 stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz kontynuowano realizację umowy Nr 384/2021 na zakup i instalację 30 urządzeń rejestrujących do monitorowania wjazdu na skrzyżowanie na czerwonym świetle zawartej w dniu 29 grudnia 2021 r. Podpisano też umowy na zakup i instalację pozostałych stacjonarnych urządzeń rejestrujących tj.

- w dniu 23 maja 2022 r. podpisano umowę Nr 66/2022 na zakup i instalację 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru prędkości,
- w dniu 11 sierpnia 2022 r. podpisano umowę Nr 173/2022 na zakup 5 urządzeń rejestrujących służących do monitorowania niestosowania się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowo – drogowych,
- w dniu 8 i 9 listopada 2022 r. podpisano umowy Nr 278/202, Nr 279/2022 oraz Nr 280/2022 na zakup i instalację łącznie 247 szt. stacjonarnych urządzeń rejestrujących.

Zgodnie z harmonogramem realizacji projektu instalacja stacjonarnych urządzeń rejestrujących będzie sukcesywnie kontynuowana, a zakończenie realizacji nastąpi do 30 listopada 2023 r.

W roku 2022 GITD kontynuował również realizację umowy Nr 371/2021 z dnia 29 grudnia 2021 r. na zakup 11 przenośnych urządzeń rejestrujących wraz z pojazdami do ich zastosowania (zakończenie realizacji umowy jest przewidziane na rok 2023) oraz ogłosił postępowanie o zamówienie publiczne na zakup pozostałych 22 pojazdów wyposażonych w przenośne urządzenia rejestrujące. Zawarcie umowy oraz dostawa 22 pojazdów wyposażonych w przenośne urządzenia jest planowana na rok 2023.

W roku 2022 prowadzono również czynności zmierzające do utworzenia mapy interaktywnej oraz zakupu sprzętu typu hardware wraz z oprogramowaniem.

Postępowanie o zamówienie publiczne na „Opracowanie, wdrożenie i utrzymanie mapy interaktywnej” zostało opublikowane w dniu 13 maja 2022 r. Umowa Nr 349/2022 z wykonawcą została zawarta w dniu 30 listopada 2022 r. Zgodnie z zawartą umową, opracowanie i wdrożenie mapy interaktywnej zostanie zrealizowane przez wykonawcę w terminie 12 miesięcy tj. do 30 listopada 2023 r.

Ogłoszenie postępowania o zamówienie publiczne na „Dostawę, montaż i instalację sprzętu teleinformatycznego oraz dostawę oprogramowania standardowego wraz ze świadczeniem pomocy technicznej” nastąpiło w dniu 7 października 2022 r. Zakończenie oceny ofert i podpisanie umowy z wykonawcą jest planowane w I kwartale 2023 r., a zakończenie realizacji zadania w terminie nie przekraczającym 30 listopada 2023 r.

D.9 Opublikowanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych

<p>Zakres działania:</p> <p>Opublikowanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Nowe przepisy techniczno-budowlane (PTB) dotyczące dróg zawarto w jednym rozporządzeniu zamiast obowiązujących trzech. Projektowane regulacje mają charakter ogólnych wymagań funkcjonalno-technicznych, tym samym nie zawierają szczegółów technologicznych i materiałowych, jak miało to miejsce dotychczas. Wymagania zawarte w nowym rozporządzeniu gwarantują co najmniej spełnienie podstawowych wymagań dotyczących obiektów budowlanych, a więc stanowią zwięzły zbiór najważniejszych warunków i celów, których osiągnięcie jest bezwzględnie niezbędne, aby obiekt budowlany mógł zostać oddany do użytkowania i pełnić swoje funkcje.</p> <p>Wymagania zawarte w rozporządzeniu są uszczegóławiane (dookreślane, wyjaśniane) we wzorcach i standardach (WiS) rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu na podstawie art. 17 ust. 3 ustawy o drogach publicznych. W WiS wskazane są metody, parametry, opisy procedur, technik i podejścia metodycznego, oraz zaproponowane typowe (powtarzalne) rozwiązania projektowe, instrukcje postępowania itd. Tym samym WiS zawierają rekomendowane, ale nie wykluczające innych, metody i parametry pozwalające na spełnienie wymagań zawartych w nowych PTB. Rozporządzenie Ministra, uzupełnione serią wzorców i standardów rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu, stanowi podstawę nowego systemu wymagań technicznych w drogownictwie. Pozwoli to na szybkie reagowanie na zmiany, zarówno w podejściu do projektowania, wynikające m. in. z konieczności podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i rozwoju nowych technologii w budownictwie.</p>	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MI/DDP
	Źródła finansowania	Środki Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba aktów prawnych – 1	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	0	1

D.10 Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich

<p>Zakres działania:</p> <p>Wykonanie specjalistycznych siatek zabezpieczających pieszych przed upadkiem.</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez wypełnienie szczelin między poszczególnymi wiaduktami/mostami. Dodatkowa fizyczna bariera pozwala na eliminację zagrożenia jakim jest upadek z wysokości pieszego w przypadku nagłych</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

<p>zdarzeń drogowych i przechodzenia poprzecznego pieszych/przechodzenia pomiędzy jezdniami autostrady na obiektach inżynierskich.</p> <p>*Wskaźnik przedstawia wykonanie zadania w roku 2022.</p>	Liczba usytuowanych siatek pomiędzy pomostami obiektów inżynierskich (w danym roku).	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	339	653*

D.11 Budowa systemu łączności alarmowej		
<p>Zakres działania:</p> <p>Infrastruktura oraz urządzenia zapewniające funkcjonowanie systemu urządzeń łączności alarmowej, w szczególności zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz.U. Nr 12, poz. 116, z późn. zm).</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, umożliwienie uzyskania przez całą dobę pomocy poprzez kontakt przy użyciu kolumn alarmowych.</p> <p>*Wskaźnik przedstawia wykonanie zadania w roku 2022.</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba usytuowanych kolumn alarmowych (w danym roku).	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
445	170*	

D.12 Nowelizacja przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach		
<p>Zakres działania:</p> <p><i>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. 2022 r., poz. 2377), które skorygowało i rozszerzyło zakres informacji przekazywanych użytkownikom dróg za pomocą znaków drogowych między innymi poprzez:</i></p>	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MI/DTD
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022

<ul style="list-style-type: none"> – zmianę kolejności umieszczania znaków D-19 „postój taksówek” i D-20 w taki sposób, aby z pozycji kierującego pojazdem, jako pierwszy na drodze występował znak D-19, który oznacza początek odcinka przeznaczanego dla postoju taksówek, a jako drugi znak D-20, który oznacza koniec odcinka przeznaczanego dla postoju taksówek, za którym postój taksówek nie będzie już obowiązywał; – dostosowanie znaku D-39 „dopuszczalne prędkości” oraz jego konstrukcję do nowych prędkości wynikających ze zmiany przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym; – skorygowanie błędu dotyczącego wysokości znaku D-42 „obszar zabudowany” i D-43 „koniec obszaru zabudowanego” o zmniejszonej wysokości. Wykonanie znaku zgodnie z konstrukcją określoną w aktualnie obowiązujących przepisach nie było możliwe; – W dotychczas obowiązujących przepisach rozporządzenia zostały zidentyfikowane również braki w zakresie możliwości przekazywania przez znaki informacji o obiektach znajdujących się na liście światowego dziedzictwa UNESCO. Zmiana przepisów w zakresie możliwości umieszczania na wybranych znakach logo światowego dziedzictwa UNESCO podniosły świadomość turystyczną dotyczącą występowania na terenie Polski unikatowych w skali świata obiektów. <p>Zmiany przepisów dotyczących sygnalizatorów akustycznych i wibracyjnych dla pieszych, które uściślają takie kwestie jak minimalny czas trwania sygnału dźwiękowego, czy wprowadzenie zakresów tolerancji dla pozostałych parametrów dotyczących sygnalizatorów akustycznych i wibracyjnych.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: <i>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury 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. 2022 r., poz. 2377) weszło w życie 6 grudnia 2022 r. Wprowadzone przepisy mają bezpośredni wpływ na kierujących pojazdami poprzez zapewnienie skorygowanego i szerszego zakresu informacji przekazywanych użytkownikom dróg poprzez znaki drogowe, co w rezultacie w korzystny sposób przekłada się na kwestię bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>		Rozporządzenie ogłoszone
---	--	--------------------------

D.13 Nowelizacja rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych		
Zakres działania: Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2022 r. poz. 2372), które skorygowało i rozszerzyło zakres informacji przekazywanych użytkownikom dróg za pomocą znaków drogowych między innymi poprzez:	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MI/DTD
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022

<ul style="list-style-type: none"> – uporządkowanie znaczenia i zakresu obowiązywania znaków D-19 „postój taksówek” i D-20 „koniec postoju taksówek”; – dodanie możliwości umieszczania na znakach E-9, E-10, E-11, E-22b i E-22c symbolu światowego dziedzictwa UNESCO; <p>zmianę wartości prędkości umieszczonych dotychczas na znaku D-39 „dopuszczalne prędkości” określającego prędkość na obszarze zabudowanym, drodze ekspresowej oraz autostradzie. Zmiana ma również na celu zapobiegnięcie wprowadzania w błąd osób korzystających z załącznika do rozporządzenia, w którym ujęte są m.in. wzory znaków drogowych.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2022 r. poz. 2372) weszło w życie 6 grudnia 2022 r. Wprowadzone przepisy mają bezpośredni wpływ na kierujących pojazdami poprzez zapewnienie skorygowanego i szerszego zakresu informacji przekazywanych użytkownikom dróg poprzez znaki drogowe, co w rezultacie w korzystny sposób przekłada się na kwestię bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>		<p>Rozporządzenie ogłoszone. Weszło w życie w dniu 6 grudnia 2022 r.</p>
--	--	--

D.14 Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w woj. dolnośląskim		
<p>Zakres działania: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane na poziomie województwa dolnośląskiego.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: W 2022 roku w ramach Rządowego Fundusz Rozwoju Dróg zweryfikowano 195 wniosków złożonych w naborze, w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budowy, przebudowy, remontów dróg gminnych i powiatowych. <p>Na dofinansowanie zadań gminnych, powiatowych w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach otrzymano środki w wysokości 156 347 560,07 zł, w tym wypłacono :</p> <ul style="list-style-type: none"> – na zadania gminne – 97 808 755,59 zł – na zadania powiatowe – 49 315 880,92 zł <p>Co daje łącznie - 147 124 636,51 zł Pozostało - 9 222 923,56 zł</p>	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	Wojewoda Dolnośląski (członek stały KRBRD).
	Źródła finansowania	Skarb Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Wykorzystanie puli środków finansowych na realizację projektu.	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	Wysokość dofinansowania 156 347 560,07 zł	Pozostało niewypłaconych środków 9 222 923,56 zł

D.15 Realizacja badań drogowych w ramach projektu „Badanie oznakowania eksperymentalnego autostrad i dróg ekspresowych

<p>Zakres działania: Na podstawie przygotowanej wcześniej Metodologii badań, opracowanej w ramach wspólnego przedsięwzięcia GDDKiA i NCBR „Rozwój Innowacji Drogowych” RID-36 – „Oznakowanie eksperymentalne dróg w aspekcie zachowań uczestników ruchu”, przeprowadzono badania ankietowe dotyczące oznakowania eksperymentalnego, prowadzone w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego, wśród uczestników ruchu drogowego, w wyznaczonych punktach badawczych, w różnych porach roku. Liczba badanych respondentów z każdego punktu badawczego mieściła się w przedziale 70-80. Badania dotyczyły zrozumienia i opinii na temat oznakowania eksperymentalnego umieszczonego w określonym kontekście sytuacyjnym i ruchowym. Wyniki są w trakcie opracowywania. Dalszy etap prac przewidziano na pierwsze półrocze 2023 roku.</p> <p>Zastosowanie nowego oznakowania ma poprawić jego czytelność, intuicyjność wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu i komfortu podróży. Nowoczesne oznakowanie, które w większym stopniu jest dostosowane do potrzeb i oczekiwań użytkowników ruchu pozwala także zwiększać efektywność transportu samochodowego. Ministerstwo infrastruktury przeprowadza systematyczną ocenę zgodności oznakowania stosowanego przez GDDKiA z obowiązującymi przepisami, warunkami technicznymi dla znaków drogowych. Ewaluacji dotyczy oznakowania standardowego i eksperymentalnego.</p> <p>Zadanie badawcze: Zadanie pn. <i>Badanie oznakowania eksperymentalnego autostrad i dróg ekspresowych</i> polega na sporządzeniu analiz efektywności stosowanego oznakowania eksperymentalnego: oznakowanie kierunkowe na A i S oraz oznakowani placów poboru opłat.</p> <p>Okres realizacji zadania: 8.10.2020-31.05.2023</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Wyniki są w trakcie opracowywania.</p>	Kierunek	BADANIA
	Lider	ITS/IBDIM/ PK
	Źródła finansowania	Środki budżetowe GDDKiA
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022

Bezpieczny Pojazd

P.1 Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów

<p>Zakres działania: Usprawnienie procesu nadzoru nad działalnością stacji kontroli pojazdów.</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p>	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MI/DTD

	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
<p>Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt <i>ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> (UC48), który zapewnia prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE</i>. 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 <i>projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> propozycje wychodzą również naprzeciw wnioskowi zawartemu w raporcie NIK. Przedmiotowy projekt reguluje całokształt zagadnień związanych z badaniami technicznymi począwszy od wymagań dla kandydatów dla diagnostów, zasad ich dopuszczania do zawodu diagnosty, systemu szkolenia oraz nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych.</p> <p><i>Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> pozostawia starostom nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, a zakłada wprowadzenie „technicznego” nadzoru nad prawidłowością badań technicznych pojazdów przeprowadzanego przez wykwalifikowane osoby. Projekt ustawy powierza starostom nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia, w tym wydawanie decyzji administracyjnych związanych z wpisem bądź wykreśleniem z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.</p> <p>Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego jako jednostce podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu powierzono kompetencje organu odpowiedzialnego za organizację, funkcjonowanie i poprawę jakości systemu badań technicznych. Projekt ustawy wskazuje Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako organ właściwy do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Należy podkreślić, że jednym z kluczowych elementów nadzoru jest wprowadzenie bezpośrednio czynności kontrolnych diagnostów przeprowadzających badania techniczne. Projekt ustawy wprowadza obowiązkowe okresowe szkolenia (warsztaty doskonalenia zawodowego oraz dodatkowe warsztaty doskonalenia zawodowego) umożliwiające pozyskanie wiedzy z zakresu nowych technologii mających zastosowanie w pojazdach.</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> <p>W dniu 15 września 2022 r. odbyło się I czytanie <i>projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> na posiedzeniu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, które zakończyło się skierowaniem projektu do Komisji Infrastruktury. W dniu 29 września 2022 r. odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury na którym został przyjęty wniosek formalny o powołanie podkomisji liczącej 11 posłów. W dniach 4 i 6 października 2022 r. odbyły się posiedzenia podkomisji nadzwyczajnej powołanej do rozpatrzenia projektu ustawy. W dniu 6 października 2022 r. projekt został przyjęty przez podkomisję</p>	<p><i>Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> został skierowany do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.</p>	<p>Skierowanie projektu do podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektu ustawy - <i>Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i>.</p>

nadzwyczajną. W dniu 20 października 2022 r. odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury w wyniku którego projekt ustawy został skierowany do rozpatrzenia przez podkomisję. Termin na przedstawienie sprawozdania Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej, przez Komisję Infrastruktury, został wydłużony do dnia 10 lipca 2023 r.		
---	--	--

P.2 Zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego

<p>Zakres działania: Kontynuacja realizacji projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego”, zgodnie z umową o dofinansowanie nr POIS.03.01.00-00-0039/17-06 z dn. 26 września 2018 r., współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. Głównym celem projektu 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.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Zakres rzeczowy projektu zakłada doposażenie Inspekcji Transportu Drogowego w specjalistyczny sprzęt oraz pojazdy niezbędne do efektywnego wykonywania zadań statutowych. Zakup zestawów kontrolnych do kontroli tachografów, samochodów typu furgon wraz ze specjalistycznym wyposażeniem oraz mobilnych jednostek diagnostycznych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.</p>	Kierunek	NADZÓR
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet UE (85%) oraz budżet państwa (15%)
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) zestawy kontrolne do kontroli pojazdów i tachografów;	
	b) samochody typu furgon ze specjalistycznym z wyposażeniem;	
	c) mobilne jednostki diagnostyczne.	
Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022	
a) 64	a) 64	
b) 64	b) 64	
c) 0	c) 9	

P.3 Poprawa oświetlenia pojazdów samochodowych – bezpłatna kontrola ustawienia świateł na stacjach kontroli pojazdów

<p>Zakres działania: Po raz kolejny Polski Związek Motorowy włączył się w ogólnopolską kampanię poświęconą uświadomieniu kierującym wpływem jakości i stanu oświetlenia pojazdów na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Na wszystkich stacjach kontroli pojazdów należących do PZM realizowano założenia VII edycji kampanii „Twoje światła – Nasze bezpieczeństwo”, która odbyła się w dniach 20.10. – 15.12.2022 r. Działania miały na celu zwrócenie uwagi uczestnikom ruchu drogowego na zagrożenia związane z nieprawidłowym oświetleniem pojazdów. Zwłaszcza jesienią, gdy pogarsza się widoczność, światła pojazdu nabierają szczególnego znaczenia. Prawidłowe działanie świateł jest uwarunkowane, poza ich ogólnym stanem technicznym, właściwym ich ustawieniem – prawidłowym</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	środki własne
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022

<p>rozkładem granicy światła i cienia oraz natężeniem emitowanego światła. Wspomniane elementy często wymagają profesjonalnej oceny i z tego powodu, w ramach prowadzonej kampanii, odbyły się ogólnopolskie „dni otwarte” na wybranych stacjach kontroli pojazdów. Podczas tych działań, kierujący mieli możliwość bezpłatnej kontroli i sprawdzenia ustawienia świateł w swoich pojazdach. Intensyfikacja działań w SKP miało miejsce w soboty, w dniach 22 października, 5 i 19 listopada oraz 3 grudnia 2022 r. Podczas działań inspirowano działalność informacyjną i profilaktyczną w prasie, radio i telewizji. PZM był jednym z partnerów kampanii.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Wzrost świadomości kierowców na temat prawidłowego działania świateł pojazdów, który to ma istotny wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, zarówno kierujących pojazdami, jak i pieszych.</p>	1	1
--	---	---

Ratownictwo i Opieka Powypadkowa

R.1 Rozwój systemu ratownictwa medycznego		
<p>Zakres działania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych; 2. Rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR); 3. Koncentracja 39 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r.³ <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wzrost w 2022 r. o 2 szpitalne oddziały ratunkowe – wzrost w 2022 r. o 2 lądowiska przyszpitalne – zmniejszenie w 2022 r. liczby dyspozytorni o 2 <p>Rozwój systemu ratownictwa medycznego:</p>	Kierunek	RATOWNICTWO
	Lider	MZ
	Źródła finansowania	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, środki własne podmiotów leczniczych
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

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

	a) liczba nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych	
	b) liczba lądowisk przyszpitalnych	
	c) zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	a) 241	a) 243
	b) 271	b) 273
	c) 25	c) 23

W 2022 r. funkcjonowały w kraju łącznie **243 szpitalne oddziały ratunkowe** posiadające umowy z Narodowym Funduszem Zdrowia. W Instrukcji Operacyjnej Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wpisane były łącznie **273 lądowiska przyszpitalne**. Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na koniec 2022 r. działały **23 dyspozytornie medyczne z 226 stanowiskami dyspozytorów medycznych**.

Na dzień 31 grudnia 2022 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 2022 r. funkcjonowało **10 centrów urazowych dla dzieci**.

Wśród działań podejmowanych przez Ministerstwo Zdrowia należy wskazać ogromne wsparcie finansowe infrastruktury ratownictwa medycznego ze środków krajowych i unijnych m.in.:

- **dofinansowanie z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 do zakupu sprzętu i aparatury medycznej dla Lotniczego Pogotowia Ratunkowego**

zakres działania:

umowa na zakup sprzętu i aparatury medycznej z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 dla Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, Samolotowego Zespołu transportowego oraz Lotniczego Zespołu Ratownictwa Medycznego. W ramach dotacji zakupiono sprzęt i aparaturę medyczną w postaci 7 szt. respiratorów transportowych kompaktowych oraz 32 szt. przenośnych USG. Łączna wartość przekazanych środków w ramach umowy z LPR to 548 364,60 zł.

- **dotacja celowa z Budżetu Państwa do zakupu sprzętu i aparatury medycznej dla Lotniczego Pogotowia Ratunkowego**

Zakres działania:

- zakupu sprzętu i aparatury medycznej dla Samolotowego Zespołu Transportowego oraz Lotniczego Zespołu Ratownictwa Medycznego LPR
- na realizację zadania dot. „Doposażenie systemu zabezpieczeń infrastruktury IT Lotniczego Pogotowia Ratunkowego”
- na zakup wyposażenia medycznego dla Lotniczych Zespołów Ratownictwa Medycznego
- na zakupy inwestycyjne Krajowego Centrum Monitorowania Ratownictwa Medycznego związane z realizacją zadań w zakresie administrowania Systemem Wspomagania Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego oraz w zakresie jego rozbudowy i modyfikacji
- na rozszerzenie obecnie używanego rozwiązania Oracle Database Appliance o dodatkowe zestawy dysków twardych oraz „Rozbudowa Infrastruktury serwerowej na potrzeby Systemu SWD PRM”.

W ramach dotacji dokonano:

- zakupów inwestycyjnych w tym: zaawansowany manekin osoby dorosłej - 2 szt.; symulator porodowy; tablet zdalnego sterowania manekinów i symulatorów – 2 szt.; trener do pakowania ran; ultrasonograf przenośny - 5 szt.
- doposażenia systemu zabezpieczeń infrastruktury IT Lotniczego Pogotowia Ratunkowego
- zakupów wyposażenia medycznego śmigłowców EC135zakupów inwestycyjnych związanych z realizacją zadań w zakresie administrowania Systemem Wspomagania Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego oraz w zakresie jego rozbudowy i modyfikacji realizacji zadań operatora usługi kluczowej w zakresie „Dowodzenia jednostkami systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego”.

łączna wartość przekazanych środków w ramach umów: 21 762 034,78 zł.

- **dotacja celowa z Budżetu Państwa na Budowę budynku Krajowego Centrum Monitorowania Ratownictwa Medycznego**

Zakres działania:

- budowa nowoczesnego Krajowego Centrum Monitorowania Ratownictwa Medycznego oraz utworzenie systemu doskonalenia zawodowego dyspozytorów medycznych.

Zadanie w trakcie realizacji, planowane zakończenie w 2025 r.

Środki planowane do przekazania w ramach zawartej umowy 135 055 831,00 zł. Środki przekazane do końca 2022 r. 895 677,00 zł.

W 2022 r. został zatwierdzony program **Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEniKS)**, w ramach którego zaplanowano punktowe wsparcie ratownictwa medycznego w zakresie infrastruktury i wyposażenia dyspozytorni medycznych, w tym rozwój infrastruktury łączności. W ramach programu planowany jest również zakup i instalacja pełnego symulatora lotów wraz z wybudowaniem zaplecza szkoleniowego dla kadry Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. W zakresie realizacji innych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, zgodnych z kierunkami wskazanymi w filarach **Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030**, dotyczących opieki nad ofiarami wypadków drogowych, w tym leczenia traumy powypadkowej, w 2022 r. uruchomiono program pilotażowy oddziaływań terapeutycznych skierowanych do osób z doświadczeniem traumy. Program pilotażowy ma stanowić odpowiedź na potrzebę związaną z udzielaniem pomocy osobom po trudnych doświadczeniach takich jak uczestnictwo w działaniach wojennych lub doświadczenie uchodźcze w związku z konfliktem zbrojnym, doświadczenie lub bycie świadkiem przemocy fizycznej, psychicznej lub seksualnej, **uczestnictwo pośrednie lub bezpośrednie w wypadku komunikacyjnym** lub doświadczenie skutków kataklizmu naturalnego lub pożaru.

W ramach pilotażu przeprowadzona zostanie ocena efektywności różnych programów oddziaływań terapeutycznych przedstawionych przez realizatorów programu pilotażowego. Program oddziaływań terapeutycznych ma na celu:

- 1) poprawę stanu zdrowia psychicznego;
- 2) poprawę funkcjonowania społecznego;
- 3) zwiększenie wiedzy i samoświadomości w odniesieniu do zdrowia psychicznego i jego uwarunkowań oraz kompetencji dotyczących radzenia sobie ze stresem;
- 4) zwiększenie satysfakcji osób z doświadczeniem traumy z opieki i leczenia.

Realizacja programu pilotażowego potrwa od dnia 4 listopada 2022 r. do dnia 31 grudnia 2024 r.

Ponadto w 2022 r. kontynuowano działania w ramach portalu internetowego powstałego w ramach kampanii „Bez chemii na drodze”, skierowanej do kierowców, rowerzystów, użytkowników dróg, ale również rodziców dzieci i nastolatków, którzy samodzielnie poruszają się po drogach oraz w przyszłości uzyskają prawo jazdy. Celem kampanii było upowszechnianie informacji na temat ryzyka i zagrożeń związanych z używaniem substancji psychoaktywnych na drodze. Kampania zlecona była przez Krajowe Centrum Przeciwdziałania Uzależnieniom ze środków Funduszu Rozwiązywania Problemów Hazardowych.

Portal internetowy www.bezchemiina drodze.pl zawiera liczne materiały edukacyjne dotyczące skutków używania substancji psychoaktywnych w ruchu drogowym. Znajdują się na nim m.in. artykuły poświęcone zachowaniom ryzykownym nastolatków. Ukierunkowany on jest na:

- wzmocnienie norm przeciwnych używaniu substancji psychoaktywnych przez uczestników ruchu drogowego,
- upowszechnianie wiedzy na temat ryzyka używania substancji psychoaktywnych przez kierujących pojazdami oraz konsekwencji prawnych związanych z prowadzeniem pojazdu pod wpływem substancji psychoaktywnych,
- zwrócenie uwagi rodzicom i opiekunom na ich rolę w kształtowaniu zachowań sprzyjających bezpieczeństwu młodych ludzi w ruchu drogowym.

Stronę www.bezchemiina drodze.pl w 2022 r. odwiedziło 20 104 osób, liczba odsłon portalu wyniosła 30 535. Na bieżąco prowadzone prace redakcyjne oraz promocyjne portalu.

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

<p>Zakres działania: Wymiana ambulansów PRM</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Wzrost o 174 ambulanse.</p> <p>Cel na lata 2021-2030 – 1000 nowych ambulansów.</p> <p>Na potrzeby zespołów ratownictwa medycznego w 2022 r. zakupiono 174 ambulanse.</p>	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 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	327	501

R.2.2 Modernizacja i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami		
<p>Zakres działania:</p> <p>W roku 2022 jednostki PSP kontynuowały realizację projektu finansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap IV” oraz rozpoczęto realizację projektu pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap V”.</p> <p>Projekt zakłada usprawnienie działań PSP na obszarze Polski w zakresie prowadzenia działań ratowniczych podczas wypadków na drogach. Przedmiotem projektu są zakupy pojazdów z niezbędnym specjalistycznym wyposażeniem np. samochody ratowniczo-gaśnicze przystosowane do ratownictwa drogowego, samochody specjalne wyposażone w specjalistyczny sprzęt do ratownictwa drogowego, a także inne samochody wyposażone w sprzęt do organizacji i wsparcia działań na drogach dla jednostek ochrony przeciwpożarowej na terytorium całego kraju, stanowiących zabezpieczenie drogowych szlaków komunikacyjnych. Realizacja projektów pozytywnie wpłynie na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki usprawnieniu możliwości ewakuacji osób poszkodowanych w wypadkach na drogach oraz likwidacji skutków powstałych zagrożeń dla życia i zdrowia oraz środowiska naturalnego na terenie Polski. Przewiduje się, że</p>	Kierunek:	RATOWNICTWO
	Lider:	MSWiA
	Źródło finansowania:	budżet państwa/MSWiA/budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	<ul style="list-style-type: none"> – liczba samochodów ratownictwa technicznego – liczba sprzętu ratownictwa technicznego (sprzęt hydrauliczny) – stan zestawów ratownictwa medycznego R1 	

nastąpi znaczny wzrost efektywności systemu ratownictwa na drogach realizowany przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej.	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
<p>W 2022 roku jednostki organizacyjne PSP zakupiły łącznie 501 samochodów pożarniczych, w tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 110 średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych, – 168 ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych, – 7 samochodów ratownictwa technicznego, – 69 lekkich samochodów rozpoznawczo-ratowniczych, – 14 samochodów z drabiną mechaniczną, – 4 samochody z podnośnikiem hydraulicznym, – 8 samochodów do dekontaminacji przy zagrożeniach CBRNe, – 2 samochody rozpoznania chemicznego, – 2 samochody ratownictwa medycznego. <p>Modernizacja sprzętu odbywa się również w ramach przyznanych dotacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji dla jednostek ochotniczych straży pożarnych.</p> <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 chemiczne i ekologiczne, – zagrożenia i taktyka gaszenia pojazdów elektrycznych, – bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych, – ratownictwo w transporcie szynowym, – transport towarów niebezpiecznych, – techniki i taktyka prowadzenia działań ratowniczych na drogach, w tym przy wykorzystaniu pojazdu ratowniczego typu „Rotator”, – kierowanie ruchem drogowym, – doskonalenie techniki jazdy dla kierowców-operatorów samochodów z drabiną mechaniczną, – doskonalenie techniki jazdy dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych, – kwalifikowana pierwsza pomoc. <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>W roku 2022 jednostki PSP kontynuowały realizację dwóch 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 systemu ratownictwa na drogach - etap V”. <p>W ramach ww. projektów zakupiono i wprowadzono do użytkowania w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP m.in. następujące pojazdy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 7 średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, – 1 ciężki samochód ratowniczo-gaśniczy ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, 	<p>– 1 400</p> <p>– 49 653</p> <p>– 10 434</p>	<p>– 1 372</p> <p>– 50 828</p> <p>– 10 776</p>

<ul style="list-style-type: none"> – 4 ciężkie samochody ratownictwa technicznego (z żurawiem hydraulicznym), – 32 lekkich samochodów rozpoznawczo-ratowniczych dla specjalistycznych grup ratownictwa technicznego oraz grup ratownictwa chemiczno-ekologicznego. <p>W roku 2022 do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego włączono 135 nowych jednostek ochotniczych straży pożarnych oraz 4 jednostki wojskowej straży pożarnej. Stan jednostek OSP włączonych do ksrg na dzień 31.12.2022 r. wynosi 4.869.</p> <p>Rozbudowa sieci jednostek krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego oraz systematyczne doposażanie w sprzęt ratowniczy, wykorzystywany podczas działań na drogach, przyczynia się do skrócenia czasu dojazdu do zdarzenia, a co za tym idzie ma wpływ na szybsze udzielanie pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych.</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. Przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w 2016 roku wziął udział w obchodach tego święta w miejscowości Zabawa pod Tarnowem, pod jedynym w Polsce 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> <p>W organizowanych z tej okazji uroczystościach 20 listopada 2022 r. w Zabawie wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz zaproszeni goście. W sanktuarium odbyła się Msza Święta, w intencji ofiar wypadków i ich rodzin podczas, której odbył się też koncert. Natomiast pod pomnikiem ofiar wypadków drogowych zostały złożone kwiaty oraz zasadzone zostało symboliczne Drzewo Pamięci. Po uroczystościach odbyła się konferencja prasowa, w której brali udział organizatorzy, zaproszeni goście, przedstawiciele prasy i członkowie rodzin ofiar wypadków drogowych.</p> <p>W tym samym dniu na terenie całego kraju, odbyły się akcje i wydarzenia poświęcone upamiętnieniu ofiar wypadków drogowych oraz działań profilaktycznych z apelem o bezpieczną jazdę na polskich drogach.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych spełniają rolę zarówno terapeutyczną dla osób, które straciły bliskich na drodze jak i prewencyjną.</p>	Kierunek	OPIEKA POWYPADKOWA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Działanie edukacyjno - informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych.	
Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022	
1	1	

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

<p>Opis planowanych działań : Koordynacja szkoleń i warsztatów w zakresie pierwszej pomocy.</p> <p>Harmonogram czasowy: 2021 – 2030.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Podniesienie świadomości, pogłębienie wiedzy oraz nabycie, utrwalenie umiejętności w zakresie udzielania pierwszej pomocy</p>	Kierunek	RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	Środki budżetowe ŻW
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	- ilość przeprowadzonych zajęć: 32, - ilość uczestników zajęć: 112;	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	1	1

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

<p>Zakres działania: Na koniec 2022 w Polskim Związku Motorowym działa około 2.000 wolontariuszy (Ratowników Drogowych PZM i Instruktorów Ratownictwa Drogowego). Większość z nich odbyła przeszkolenie w zakresie Kwalifikowanej Pierwszej Pomocy, zdobywając tytuł Ratownika. PZM dąży do pozyskania i szkolenia nowych kadr. Ratownicy Drogowi, szkoląc, uświadamiają potrzebę znajomości zasad udzielania pierwszej pomocy. Ratownicy Drogowi PZM zabezpieczają i uczestniczą służąc swoją wiedzą i umiejętnościami w różnego rodzaju imprezach masowych. W ramach tych przedsięwzięć organizowali atrakcyjne pokazy ratownicze, organizowali punkty szkoleniowe i informacyjne.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Kontynuacja rozwoju Ratownictwa Drogowego. Niesienie pomocy przedmedycznej poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych; ratując ich życie i ograniczając niekorzystne skutki dla zdrowia wynikające z tych zdarzeń. Przeszkolenie w zakresie pierwszej pomocy przedlekarskiego uczestników ruchu drogowego. Rozwój Ratownictwa Drogowego. Zwiększenie ilości wolontariuszy (Ratowników Drogowych i Instruktorów Ratownictwa Drogowego).</p>	Kierunek	RATOWNICTWO
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	Środki własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość Ratowników Drogowych PZM	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	ok. 1.900 osób	ok. 2.000 osób

System Zarządzania BRD

S.1 Monitoring wybranych postaw, zachowań i opinii uczestników ruchu drogowego		
<p>Zakres działania: Zakres monitoringu obejmował :</p> <ul style="list-style-type: none"> – przeprowadzenie badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, – przedstawienie wyników w/w badań wraz z wnioskami, – przeprowadzenie analizy porównawczej (zestawienia). <p>Osiągnięte rezultaty: Monitoring umożliwił poznanie postaw i opinii społeczeństwa względem najważniejszych/wybranych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rekomendowanych i oczekiwanych zmian. Dodatkowo umożliwił diagnozę zmian zachodzących w zakresie ewaluacji postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>	Kierunek	SYSTEM
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Diagnoza i ewaluacja postaw społecznych względem bezpieczeństwa ruchu drogowego	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	0	1

S.2 Ustalenie kosztów zdarzeń drogowych w Polsce w 2021 roku		
<p>Zakres działania: Przedmiotem zamówienia było wykonanie opracowania pt.: „Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2021, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej”.</p> <p>Celem opracowania było dostarczenie informacji o kosztach wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2021. Powyższe opracowanie jest niezbędne do realizacji ustawowych zadań Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: KRBRD), określonych w art. 140c <i>ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 z późn. zm.) w zakresie inicjowania badań naukowych. Ponadto ustawą z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2012 r. poz. 472) nałożono na KRBRD obowiązek ustalania, co najmniej raz na trzy lata, średniego kosztu społeczno-ekonomicznego wypadku drogowego, w którym wystąpił zabity oraz średniego kosztu społeczno-ekonomicznego wypadku drogowego.</p>	Kierunek	BADANIA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Działanie ustawowe KRBRD	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	0	1

Osiągnięte rezultaty:
Koszty wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce w 2021 r. wyniosły 39,3 mld zł. Koszty społeczne wszystkich zdarzeń drogowych (wypadków i kolizji) w Polsce w 2021 r. spadły o 17,3 mld zł (spadek o 31 proc.) w porównaniu do 2018 roku, w którym koszty te wyniosły 56,6 mld zł.

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

<p>Zakres działań:</p> <p>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 2020 roku i Austrii w kwietniu 2022 roku.</p> <p>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> <p>W dniach 4-6 kwietnia 2022 r. odbyła się wizyta studyjna ekspertów z Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w MI, GDDKiA, GITD, Komisji Europejskiej i Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) w Austrii (Wiedeń). Celem wizyty było zapoznanie się z głównymi założeniami austriackiego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wymiana doświadczeń w tym zakresie.</p> <p>Uczestnicy wizyty mieli, m. in. okazję odbyć spotkania w Federalnym Ministerstwie Ochrony Klimatu, Środowiska, Energii, Mobilności, Innowacji</p>	Kierunek	SYSTEM
	LIDER	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet UE (ETSC)
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Realizacja współpracy eksperckiej - wymiana wiedzy	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	1	1

i Technologii Austrii, Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Austrii, siedzibie zarządcy dróg i autostrad w Austrii ASFINAG, Generalnym Dyrektoriacie Policji oraz w Urzędzie Miasta.		
--	--	--

S.4 Funkcjonowanie Polskiego Obserwatorium BRD

Zakres działania: <ul style="list-style-type: none"> rozpowszechnianie wiedzy na temat najlepszych praktyk (procedury zbierania danych, analizy, podejmowane działania, ocena uzyskanych efektów), udostępnianie danych i informacji przedstawicielom władzy różnych szczebli oraz specjalistom i społeczeństwu, zbieranie danych (nadzór i weryfikacja), opracowywanie analiz i badań oraz ich publikacja na portalu, ocena programów i wdrożonych działań m.in. ocena skuteczności automatycznego nadzoru nad ruchem na przykładzie odcinkowego pomiaru prędkości na odcinku trasy S8 w Warszawie, współpraca z Wojewódzkimi Obserwatoriami BRD, WORD-ami i innymi instytucjami krajowymi, m.in. diagnoza stanu bezpieczeństwa w województwie mazowieckim, współpraca z europejską bazą danych (CARE) i Komisją Europejską DG MOVE, współpraca z międzynarodową Bazą Danych o Wypadkach Drogowych (IRTAD), nowa strona portalu POBR Osiągnięte rezultaty: <ul style="list-style-type: none"> rozpowszechnianie wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego przyczynienie się do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych w Polsce efektywna edukacja w zakresie BRD 	Kierunek	SYSTEM
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba wyświetleń i osób odwiedzających Portal POBRD	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	20 000 wyświetleń	
	5000 odwiedzających	

S.5 Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: W celu wypracowania rozwiązań, które będą mogły przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wzrostu sprawności funkcjonowania systemu transportowego Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad powołał Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego. W pracach Forum uczestniczyli m. in. przedstawiciele zarządców dróg oraz organów zarządzających ruchem drogowym, projektantów, GDDKiA, Policji, GITD, organizacji branżowych (Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa), a także jednostek naukowo-badawczych (Politechnik i instytutów badawczych - Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Przemysłowego Instytutu Motoryzacji) Polskiej Organizacji	Kierunek	SYSTEM
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

<p>Turystycznej, Regionalnych Organizacji Turystycznych, Stowarzyszenia Forum Audytorów BRD. Łącznie w pracach Forum brało udział ponad 130 uczestników, reprezentujących ok. 25 instytucji. Odbyło się ponad 100 spotkań, co przekłada się na ok. 300 godzin dyskusji. Zgłoszonych zostało ok. 900 propozycji zmian.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Dnia 6 grudnia 2022 r. w trakcie konferencji podsumowującej prace Forum Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przedstawił propozycje zmian do rozporządzenia <i>Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach</i>. Zawarte w dokumencie rozwiązania powstały w oparciu o wiedzę i doświadczenia uczestników Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyniki badań, a także dobre praktyki w zakresie rozwiązań elementów organizacji ruchu stosowanych w innych krajach. Projektowana regulacja uzupełnia i doprecyzowuje przepisy ww. rozporządzenia. Zawiera także korekty drobnych mankamentów występujących w treści jak i rysunkach. Propozycje zmian opracowano tak, aby wpłynęły zarówno na zakres przekazywanych informacji kierującym pojazdami jak również ich czytelność i zrozumienie - co w konsekwencji będzie miało pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i komfort podróżowania. Dokument ten został przekazany Ministrowi Infrastruktury do dalszych prac.</p>	Opracowanie 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	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	0	1

S.6 Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego		
<p>Zakres działania: Realizacja zadań w zakresie doposażenia policjantów ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt specjalistyczny.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: W 2022 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w ramach projektu „Bezpieczniej na drogach – Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, dla pionu ruchu drogowego, zakupiono 40 pojazdów VW Crafter w policyjnej wersji Ambulans Pogotowia Ruchu Drogowego, – w ramach projektu „Bezpieczniej na drogach – motocykle dla służby ruchu drogowego” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020, zakupiono 478 sztuk motocykli oznakowanych BMW R1250 RT. 	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki krajowe (współfinansowanie), Budżet środków europejskich, Środki budżetowe Policji i rezerwy celowej budżetu państwa.
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba zakupionego sprzętu służącego poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego		



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	-	518 szt.

S.7 Kontynuacja badań symulatorowych rozpoczętych w 2021 r. nad zdalnym modelem szkolenia kierowców obejmującym tematykę automatyzacji

<p>Zakres działania: Kontynuacja badań symulatorowych rozpoczętych w 2021 r. miała na celu zwiększenie próbki badawczej, co w rezultacie przełożyło się na lepsze odzwierciedlenie wyników badań w populacji.</p> <p>Opis projektu Trustonomy (ang. <i>trust</i> - zaufanie + ang. <i>autonomy</i> - autonomia) łączyło podmioty z różnych dziedzin przemysłu motoryzacyjnego, badań i transportu. Konsorcjum składało się z 16 organizacji z 9 krajów Europy. Projekt Trustonomy był realizowany z funduszy Unii Europejskiej, w ramach programu badań naukowych i innowacji „Horyzont 2020”. Projekt charakteryzował się zintegrowanym i interdyscyplinarnym podejściem oraz zakładał zaangażowanie zarówno ekspertów jak i zwykłych obywateli. Konsorcjum Trustonomy badało różne technologie i metody wykorzystane w różnych scenariuszach jazdy autonomicznej, analizowało wyniki i dokonywało ich porównania pod względem etyki, wydajności i akceptowalności społecznej. Projekt koncentrował się na człowieku i w każdym aspekcie badań uwzględniał konieczność personalizacji współpracy człowieka z pojazdem.</p> <p>Cel projektu Projekt miał na celu opracowanie metod i wytycznych, których implementacja mogłaby wpłynąć na podniesienie poziomu bezpieczeństwa, zaufania i akceptacji pojazdów zautomatyzowanych poprzez pomoc w rozwiązaniu wyzwań, poprzedzających wprowadzenie ich na rynek. Zidentyfikowano sześć szczególnych celów, które stanowiły sześć głównych obszarów badawczych Trustonomy tzw. filarów: 1) Driver State Monitoring Assessment Framework, 2) Human-Machine Interface Assessment Framework, 3) Automated Decision Support Framework, 4) Driver Training Framework, 5) Driver Intervention Performance Assessment Framework, 6) Trust and acceptance Framework.</p> <p>Okres realizacji projektu 05.2019-07.2022 r.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Rezultatem jest stwierdzenie zbliżonej skuteczności półpraktycznego szkolenia zdalnego w stosunku do szkolenia praktycznego (zwłaszcza w kontekście scenariuszy nieprzewidywalnych, np. trudne warunki atmosferyczne). Odpowiednie dopasowanie rodzaju szkolenia pozwoli rozwinąć kompetencje kierowców w zakresie automatyzacji, zrozumieć zasadę działania poszczególnych systemów oraz ich ograniczenia.</p>	Kierunek	BADANIA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Środki europejskie,
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
1	1	

S.8 Wsparcie partnerów konsorcjum w realizacji badań terenowych z wykorzystaniem różnych modeli szkoleń kierowców obejmujących tematykę automatyzacji

Zakres działania:	Kierunek	BADANIA
--------------------------	----------	---------

<p>W 2022 roku przeprowadzono badania terenowe nad skutecznością różnych form kształcenia kierowców. Odpowiednie dopasowanie rodzaju szkolenia pozwoli rozwinąć kompetencje kierowców w zakresie automatyzacji, zrozumieć zasadę działania poszczególnych systemów oraz ich ograniczenia.</p> <p>Opis projektu Trustonomy (ang. trust - zaufanie + ang. autonomy - autonomia) łączyło podmioty z różnych dziedzin przemysłu motoryzacyjnego, badań i transportu. Konsorcjum składało się z 16 organizacji z 9 krajów Europy. Projekt Trustonomy był realizowany z funduszy Unii Europejskiej, w ramach programu badań naukowych i innowacji „Horyzont 2020”. Projekt charakteryzował się zintegrowanym i interdyscyplinarnym podejściem oraz zakładał zaangażowanie zarówno ekspertów jak i zwykłych obywateli. Konsorcjum Trustonomy badało różne technologie i metody wykorzystane w różnych scenariuszach jazdy autonomicznej, analizowało wyniki i dokonywało ich porównania pod względem etyki, wydajności i akceptowalności społecznej. Projekt koncentrował się na człowieku i w każdym aspekcie badań uwzględniał konieczność personalizacji współpracy człowieka z pojazdem.</p> <p>Cel projektu Projekt miał na celu opracowanie metod i wytycznych, których implementacja mogłaby wpłynąć na podniesienie poziomu bezpieczeństwa, zaufania i akceptacji pojazdów zautomatyzowanych poprzez pomoc w rozwiązaniu wyzwań, poprzedzających wprowadzenie ich na rynek. Zidentyfikowano sześć szczególnych celów, które stanowiły sześć głównych obszarów badawczych Trustonomy tzw. filarów: 1) Driver State Monitoring Assessment Framework, 2) Human-Machine Interface Assessment Framework, 3) Automated Decision Support Framework, 4) Driver Training Framework, 5) Driver Intervention Performance Assessment Framework, 6) Trust and acceptance Framework.</p> <p>Okres realizacji projektu 05.2019-07.2022 r.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Najsukuteczniejszą formą okazało się szkolenie praktyczne obejmujące zarówno przejazd po torze testowym jak i przejazd po drogach publicznych.</p>	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Środki europejskie,
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	1	1
S.9 Realizacja badań interfejsów człowiek-maszyna		
<p>Zakres działania: Badania interfejsów człowiek-maszyna zostały przeprowadzone w symulatorze samochodu (ITS, Univ. Gustave Eiffel) oraz na torze badawczym (Solaris) i miały na celu wskazanie możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez dopracowanie informacji o statusie pojazdu przekazywanych kierowcy podczas jazdy. Badania przeprowadzono w latach 2021-2022.</p> <p>Opis projektu Trustonomy (ang. trust - zaufanie + ang. autonomy - autonomia) łączyło podmioty z różnych dziedzin przemysłu motoryzacyjnego, badań i transportu. Konsorcjum składało się z 16 organizacji z 9 krajów Europy. Projekt Trustonomy był realizowany z funduszy Unii Europejskiej, w ramach programu badań naukowych i innowacji „Horyzont 2020”. Projekt charakteryzo-</p>	Kierunek	BADANIA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Środki europejskie,
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
1	1	

<p>wał się zintegrowanym i interdyscyplinarnym podejściem oraz zakładał zaangażowanie zarówno ekspertów jak i zwykłych obywateli. Konsorcjum Trustonomy badało różne technologie i metody wykorzystane w różnych scenariuszach jazdy autonomicznej, analizowało wyniki i dokonywało ich porównania pod względem etyki, wydajności i akceptowalności społecznej. Projekt koncentrował się na człowieku i w każdym aspekcie badań uwzględniał konieczność personalizacji współpracy człowieka z pojazdem.</p> <p>Cel projektu Projekt miał na celu opracowanie metod i wytycznych, których implementacja mogłaby wpłynąć na podniesienie poziomu bezpieczeństwa, zaufania i akceptacji pojazdów zautomatyzowanych poprzez pomoc w rozwiązaniu wyzwań, poprzedzających wprowadzenie ich na rynek. Zidentyfikowano sześć szczególnych celów, które stanowiły sześć głównych obszarów badawczych Trustonomy tzw. filarów: 1) Driver State Monitoring Assessment Framework, 2) Human-Machine Interface Assessment Framework, 3) Automated Decision Support Framework, 4) Driver Training Framework, 5) Driver Intervention Performance Assessment Framework, 6) Trust and acceptance Framework.</p> <p>Okres realizacji projektu 05.2019-07.2022r.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: W badaniach określono cechy piktogramów z najlepszą skutecznością informowania kierowcy o zagrożeniu oraz wpływ personalizacji komunikatu informującego o konieczności przejęcia kontroli na skuteczność tego przejęcia.</p>		
S.10 Demonstracja działania modułu DIPA		
<p>Opis działania: W symulatorze jazdy zaimplementowano moduł obliczeniowy, którego celem jest bieżąca ocena gotowości kierowcy do podjęcia interwencji w pojeździe poruszającym się w trybie zautomatyzowanym. Moduł oceniał jakość przejęcia kontroli, a w przypadku wykrycia ryzyka niepowodzenia interwencji inicjował manewr minimalnego ryzyka.</p> <p>Opis projektu Trustonomy (ang. trust - zaufanie + ang. autonomy - autonomia) łączyło podmioty z różnych dziedzin przemysłu motoryzacyjnego, badań i transportu. Konsorcjum składało się z 16 organizacji z 9 krajów Europy. Projekt Trustonomy był realizowany z funduszy Unii Europejskiej, w ramach programu badań naukowych i innowacji „Horyzont 2020” Projekt charakteryzował się zintegrowanym i interdyscyplinarnym podejściem oraz zakładał zaangażowanie zarówno ekspertów jak i zwykłych obywateli. Konsorcjum Trustonomy badało różne technologie i metody wykorzystane w różnych scenariuszach jazdy autonomicznej, analizowało wyniki i dokonywało ich porównania pod względem etyki, wydajności i akceptowalności społecznej. Projekt koncentrował się na człowieku i w każdym aspekcie badań uwzględniał konieczność personalizacji współpracy człowieka z pojazdem.</p> <p>Cel projektu Projekt miał na celu opracowanie metod i wytycznych, których implementacja mogłaby wpłynąć na podniesienie poziomu bezpieczeństwa, zaufania i akceptacji pojazdów zautomatyzowanych poprzez pomoc w rozwiązaniu wyzwań, poprzedzających wprowadzenie ich na rynek. Zidentyfikowano sześć szczególnych celów,</p>	Kierunek	BADANIA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Środki europejskie,
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
1	1	

<p>Okres realizacji projektu 05.2019-07.2022 r.</p> <p>Osiągnięte rezultaty: Zaimplementowany moduł okazał się być skuteczny w wykrywaniu nieprawidłowej interwencji kierowcy. Zaproponowany algorytm pozwala na wykrycie sytuacji, w której kierowca pomimo ostrzeżeń nie przejmuje kontroli nad pojazdem, co w rezultacie może doprowadzić do kolizji.</p>		
--	--	--

S.11 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wsparcie organizacyjne w powołaniu i prowadzeniu działalności centrum wiedzy o dostępności, – prowadzenie punktów informacyjno-konsultacyjnych dla podmiotów zewnętrznych w zakresie dostępności i projektowania uniwersalnego, – 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>	Kierunek	SYSTEM
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Środki europejskie, dotacja celowa wkład własny
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2020	Stan na 31.12.2021

S.12 Projekt Baseline		
<p>Zakres działania: Kontynuowane od 2020 r. europejskich badań 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.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Grant DG MOVE KE budżet państwa w ramach programu "Projekty Mię-

<p>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 badała 5. Dane potrzebne do wyznaczenia KPIs były zbierane przez partnerów projektu w latach 2020-2022. W 2022 roku ITS zakończył europejski projekt badawczy Baseline dotyczący wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety). ITS współpracował przy analizie zebranych danych oraz opracowaniu raportów z badań poszczególnych wskaźników.</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: Opracowanie metodologii badania dla wyznaczenia 5 podstawowych wskaźników brd (z 8 podstawowych). Wyznaczenie wskaźników brd w 2022 r. w Polsce dla:</p> <ul style="list-style-type: none"> – KPI 1: Prędkości – KPI 2: Pasów bezpieczeństwa i urządzeń do przewożenia dzieci – KPI 3: Kasków: % osób stosujących kaski – KPI 4: Alkoholu – KPI5: Rozproszenia uwagi 	dzynarodowe Współfinansowane" wkład własny	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
1	1	

S.13 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. 2. Dostosowanie przepisów do postępu technicznego oraz oczekiwań społecznych. 3. Przygotowanie projektów aktów wykonawczych z obszaru przepisów o ruchu drogowym, pozostających we właściwości MSWiA. <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Udział w pracach nad projektem ustawy o aplikacji mObywatel, w zakresie przepisów powiązanych z wprowadzeniem tymczasowego elektronicznego prawa jazdy. Opiniowanie projektu, propozycje zmian oraz udział w spotkaniach roboczych z przedstawicielami Ministerstwa Cyfryzacji. 2. Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 2540), w której m.in. zmienia się definicję pojazdu zabytkowego, czy chociażby wprowadza zmiany dotyczące badań technicznych pojazdów i wymagań dla diagnostów. 	Kierunek	LEGISLACJA/SYSTEM
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022

<p>3. Przygotowanie i procedowanie projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów w sprawie nakładania grzywien w drodze mandatu karnego (nr w wykazie 164), w zakresie zmiany wzoru formularza mandatu karnego, w tym aktualizację podstaw prawnych do jego nałożenia.</p> <p>4. Przygotowanie i procedowanie projektu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 września 2022 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. poz. 1951), stanowiącego realizację 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 (Dz. U. poz. 2328).</p> <p>5. Przygotowanie i procedowanie projektu zarządzenia Komendanta Głównego Policji w sprawie metod i form wykonywania przez policjantów zadań związanych z realizacją eskort policyjnych. Wydanie nowego zarządzenia było podyktowane koniecznością dostosowania jego treści do przepisów porozumienia Komendanta Służby Ochrony Państwa i Komendanta Głównego Policji, o którym mowa w poz. 6.</p> <p>6. Przygotowanie i procedowanie projektu porozumienia Komendanta Służby Ochrony Państwa i Komendanta Głównego Policji z dnia 23 września 2022 r. w zakresie zapewnienia ochrony oraz bezpieczeństwa i porządku publicznego w miejscu przebywania osoby ochranianej przez Służbę Ochrony Państwa oraz zabezpieczenia trasy przejazdu osoby ochranianej z wykorzystaniem eskorty policyjnej, w części dotyczącej realizacji eskort policyjnych.</p>		
--	--	--

S.14 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 dostosowaniem ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego do nowych przepisów. <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"> Analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ujęciu miesięcznym, Publikację „Wypadki drogowe w Polsce w 2021 roku”, Analizy czasów reakcji na autostradach i drogach ekspresowych, Sprawozdania z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2021-2023”, Sprawozdania z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów na lata 2021-2023”, Sprawozdania z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa motocyklistów na lata 2021-2023”. Dostosowano ewidencję kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego do nowych przepisów. 	Kierunek	BADANIA
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12. 2021	Stan na 31.12.2022

S.15 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"> Policja wzięła udział w: <ul style="list-style-type: none"> wideokonferencji przygotowanej przez Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) oraz ROADPOL (16 marca 2022 r.), spotkaniu obrad Grupy Roboczej oraz Rady ROADPOL w dniach 3-5 maja 2022 r. w Larnace (z uwagi na stan epidemii SARS-CoV-2 przedstawiciel BRD KGP brał udział w spotkaniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej), działaniach pn. „PRĘDKOŚĆ” prowadzonych pod patronatem ROADPOL - działania policjantów ruchu drogowego na rzecz brd, działaniach pn. Roadpol Safety Days (16-22 września 2022 r.) krajowe działania policjantów ruchu drogowego na rzecz brd, spotkaniu obrad Grupy Roboczej oraz Rady ROADPOL w dniach 27-29 września 2022 r. w Madrycie (osobisty udział przedstawiciela BRD KGP). Na zaproszenie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Republiki Austriackiej, 4 policjantów z Polski uczestniczyło w „V międzynarodowym szkoleniu w zakresie bezpiecznej jazdy dla policyjnych motocyklistów”. W przedmiotowym szkoleniu, realizowanym dniach 6-7 września 2022 r. w Salzburgu, wzięło udział 66 funkcjonariuszy z 22 europejskich służb. Podczas szkolenia polscy policjanci doskonalili umiejętność techniki jazdy zarówno na torze, jak i wymagającym terenie alpejskich dróg. Policja wspierała ITS w realizacji europejskiego Projektu BASELINE (określenie wspólnej metodologii gromadzenia i przetwarzania danych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie Unii Europejskiej). Zadaniem Policji było zgromadzenie danych w zakresie stanu trzeźwości niezbędnych do określenia wskaźnika <i>KPI Alkohol</i> na terenie całego kraju. Ponadto, BRD KGP (przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej) brało udział w konferencji podsumowującej Projekt Baseline. 	Kierunek	SYSTEM
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji Budżet ROADPOL Budżet NMF i FWD EOG
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12. 2021	Stan na 31.12.2022

S.16 XIV konferencja profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP.

Zakres działania: ogólnopolski.	Kierunek	EDUKACJA
---------------------------------	----------	----------

<p>W dniach 26-30.09.2022 r. w Gdańsku zaplanowano i zorganizowano szkolenie połączone z XIV 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. W konferencji uczestniczyło 56 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 referaty, przedstawiona wiedza podczas konferencji powinna prowadzić do profesjonalnego zachowania, przygotowania się kierowców pojazdów mechanicznych do 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 które są przekazywane jednostkom wojskowym, jako materiały pomocnicze w prowadzeniu działalności szkoleniowej i profilaktycznej z kierowcami pojazdów mechanicznych. 	Lider	STiRW-CKRW
	Źródła finansowania	Budżet MON oraz PZU
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Brak	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	Zaplanowano	Zrealizowano

S.17 Aktualizacja opracowanej w 2016 r. kreacji graficznej, komputerowego składu i łamania, korekty językowej oraz przygotowania do druku folderu informacyjnego dotyczącego tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego pt. „Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym”, w dwóch wersjach językowych: polskim i ukraińskim.

<p>Zakres działania:</p> <p>Przedmiotem zamówienia była usługa aktualizacji opracowanej w 2016 r. kreacji graficznej, komputerowego składu i łamania, korekty językowej oraz przygotowania do druku folderu informacyjnego dotyczącego tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego pt. „Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym”, w dwóch wersjach językowych: polskim i ukraińskim.</p> <p>Sekretariat KRBRD w ramach działań edukacyjnych skierowanych do wszystkich uczestników ruchu drogowego zarówno w Polsce, jak i za granicą, którzy korzystają z polskich dróg opracował w 2016 roku folder informacyjny dotyczący tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego pt. „Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym”.</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Aktualizacja opracowanej w 2016 r. kreacji graficznej, komputerowego składu i łamania, korekty językowej oraz przygotowania do	

<p>Celem opracowania tego typu folderu było podniesienie świadomości o aktualnie obowiązujących przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, a skierowany jest do wszystkich uczestników ruchu drogowego, również do cudzoziemców poruszających się po polskich drogach.</p> <p>W folderze znajdują się podstawowe informacje dotyczące zasad ruchu drogowego, w tym między innymi: podstawowy zbiór praw i obowiązków uczestników ruchu drogowego, najważniejsze telefony alarmowe, zasady udzielania pierwszej pomocy, informacje o drogach, dopuszczalnych limitach prędkości oraz inne zasady bezpiecznego korzystania z polskich dróg.</p> <p>W zaktualizowanej wersji folderu w języku polskim zostały uwzględnione zmiany prawne, które zostały wprowadzone po 2016 roku, między innymi kwestie dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> – tworzenia drogowych korytarzy życia oraz jazdy na suwak - nowelizacja wprowadzona w 2019 r.; – ujednoczenie dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym niezależnie od pory dnia, zwiększenie zakresu ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych, nałożenia obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przez pieszego oraz uregulowanie kwestii bezpiecznej odległości między pojazdami na autostradach i drogach ekspresowych – nowelizacja wprowadzona w dniu 1 czerwca 2021 r.; – poprawy bezpieczeństwa na drogach, w szczególności poprzez walkę z przestępstwami i wykroczeniami drogowymi (nowy taryfikator mandatów) oraz wsparcie osób najbliższych ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym – Ustawa z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2022 r. <p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Na terenie Ukrainy od 24 lutego 2022 r. trwa wojna i ogromna liczba uchodźców z terenów Ukrainy wyemigrowała na terytorium Polski. Tym samym na polskich drogach uczestnicy ruchu drogowego z Ukrainy, w tym kierowcy i piesi zaczęli stanowić największą grupę cudzoziemców - uczestników ruchu drogowego w Polsce.</p> <p>Aktualizacja folderu i wydanie go w języku ukraińskim stanowiło ważny element edukacji wszystkich uczestników ruchu drogowego z Ukrainy oraz szczególna prewencja i ochrona dzieci i młodzieży, których ogromna liczba przyjechała do Polski i będzie korzystała z infrastruktury drogowej i całego systemu transportowego w Polsce.</p>	druku folderu informacyjnego dotyczącego tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego pt. „Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym”.	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	0	1

S.18 Dostosowanie treści ujętych na platformie do bieżących zmian prawnych, merytorycznych i technicznych.

<p>Zakres działania:</p> <p>Przedmiotem zamówienia była usługa dostosowania treści ujętych na platformie do bieżących zmian prawnych, merytorycznych i technicznych.</p> <p>Głównym celem zamówienia było wyposażenie nauczycieli w niezbędną wiedzę i narzędzia do prowadzenia lekcji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na każdym etapie nauki dzieci i młodzieży (nauczanie przedszkolne, szkoła podstawowa i ponadpodstawowe) oraz podniesienie kwalifikacji, uzupełnienie stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych na temat prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Osiągnięte rezultaty:</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Dostosowanie treści ujętych na platformie do bieżących	

Dostosowanie treści ujętych na platformie do bieżących zmian prawnych, merytorycznych i technicznych, związane było z ogłoszonym w marcu 2022 r. przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej konkursem „Bezpieczny pieszy – wyposażenie przejść dla pieszych i wyposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej”. Konkurs realizowany był w ramach Funduszy Europejskich z Programu Infrastruktura i Środowisko na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczania nadmiernej prędkości pojazdów oraz edukacji dzieci w szkołach, a koordynowany był przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. W ramach konkursu, zostały złożone przez samorzady wnioski o dofinansowanie projektów na poprawę bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w miejscach o największej liczbie wypadków oraz w okolicy budynków publicznych, takich jak szkoły, przychodnie zdrowia czy dworce. Jednym z kryteriów wyboru projektu były kryteria merytoryczne I stopnia tj. Komplementarność z projektem SKRBRD „Ogólnopolskie szkolenie dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego”.	zmian prawnych, merytorycznych i technicznych.	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	0	1

Inne działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane w 2022 roku

Nr zad.	Zadanie	Lider
1	Działania pilotażowe w zakresie wdrożenia inteligentnych systemów zwiększania bezpieczeństwa przejazdów kat. D.	UTK
2	Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.	UTK
3	Promocja wiedzy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych	UTK

4	Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym	UTK
5	Koordinacja działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112	UTK
6	Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe	PKP PLK
7	Podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych	PKP PLK
8	Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych	PKP PLK
9	Współpraca z organami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo – drogowych	PKP PLK
10	Działania w obszarze ruchu drogowego na terenach zarządzanych przez PGL Lasy Państwowe	PGL LP
11	Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Straż Graniczną	SG
12	Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Krajową Administrację Skarbową/Służbę Celno-Skarbową	KAS/SCS
13	Aktualizacja treści w serwisach www.dopalaczeinfo.pl i www.bezchemiinadrodze.pl	KCPU

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

Zakres działania: Z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, trwają prace związane z testowaniem oraz wprowadzeniem innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych służących m.in. korekcie zachowania kierujących pojazdami, zwróceniu uwagi kierowcy o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, wykrywaniu przypadków złamania przepisów drogowych oraz informowaniu odpowiednich służb o stwierdzonych naruszeniach. Celem prac jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D.	Kierunek	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych
	Lider	UTK
	Źródła finansowania	Budżet UTK, Budżet zarządcy infrastruktury, współpracujących firm
Osiągnięte rezultaty:		

Według danych na 31 grudnia 2021 r. na czynnych liniach krajowej sieci kolejowej funkcjonowało 12 172 przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych wszystkich kategorii. 5 461 z nich stanowiły 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 zmniejszających liczbę zdarzeń na przejazdach kategorii D.

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. Technologie zastosowane w systemach umożliwiają wykrycie ryzykownych zachowań kierowców i uruchomienie działań mających na celu ich korektę. Takim działaniem może być ostrzeżenie przy pomocy sygnalizacji wizualnej - aktywnych (podświetlanych) znaków drogowych czy zastosowanie znaków i tablic informacyjnych zmiennej treści. Podstawą do uruchomienia funkcji ostrzegania może być np. wykrycie pojazdu dojeżdżającego do przejazdu ze zbyt dużą prędkością. Dodatkowo systemy te mogą funkcjonować również 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. Rozwiązania zaproponowane przez firmy, po uzyskaniu zgody zarządcy infrastruktury są testowane w wybranych lokalizacjach na przejazdach kolejowo-drogowych.

Pierwszy tego typu system funkcjonował na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D w Rajczy. Prowadzone były prace nad centrum informatycznym, z którego byłaby możliwość monitorowania kilku systemów jednocześnie. Obecnie system ten jest rozwiązaniem gotowym.

Kolejny system – *ProTV*- pod koniec 2022 r. działał w jedenastu lokalizacjach. System został dostosowany do urządzeń stosowanych przez Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Do końca pierwszego kwartału 2023 r. zaplanowane jest zabudowanie kolejnych egzemplarzy systemu na infrastrukturze PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, a także Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o. na przejazdach kolejowo-drogowych różnych kategorii.

System *SafeCross*, funkcjonował w trzech lokalizacjach na dwóch przejazdach kat. D na infrastrukturze PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz na przejeździe symulowanym w Czechowicach Dziedzicach. System był udoskonalany, m. in. przez zainstalowanie kamery termowizyjnej, w celu wyeliminowania przypadków niedostatecznego wykrywania wykroczeń w trudnych warunkach atmosferycznych.

Na etapie konstrukcyjnym był jeszcze jeden system, a jego zabudowa na przejeździe kat. D na linii kolejowej nr 12 planowana na koniec 2022 r. została opóźniona przez problemy z dostawami części składowych. Prace będą kontynuowane w 2023 r.

Objęty w 2021 r. patronatem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego projekt rozszerzenia funkcjonalności systemu nawigacji samochodowej w zakresie ostrzegania kierowców znajdujących się w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego o zbliżającym się pojeździe szynowym oczekiwał na rozpoczęcie kolejnej edycji programu Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej w celu pozyskania przez spółki źródła finansowania.

W związku z trwającymi pracami nad wprowadzeniem zmian otoczenia prawnego umożliwiających zastosowanie systemów na szeroką skalę, m.in. zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic z drogami i ich usytuowanie, działania będą kontynuowane w 2023 r.

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

Zakres działania:

Głównym celem prowadzonych działań nadzorczych jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jak również systematyczne podnoszenie

Kierunek

Działania nadzorcze

<p>jakości utrzymania infrastruktury kolejowej. Mając na uwadze, że do największej liczby wypadków dochodzi na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D i jest to najliczniejsza grupa przejazdów, skrzyżowania te podlegają szczególnemu nadzorowi. Wskazać należy, że w trakcie czynności kontrolnych weryfikacji podlega nie tylko stan techniczny infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale również poprawność oznakowania przejazdu oraz stan drogi dojazdowej.</p>	Lider	UTK
	Źródła finansowania	Budżet UTK
<p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia pozostają od lat krytycznym miejscem z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kolejowego. To w tym obszarze występuje ścisła interakcja między dwoma rodzajami transportu – kolejowego i drogowego, których specyfika tworzy warunki do występowania zwiększonej liczby wypadków. Przejazdy kolejowo-drogowe stanowią również ten element systemu, w którym podmioty sektora kolejowego mają ograniczony wpływ na minimalizację ryzyka. Ryzyko generowane jest bowiem w przeważającej mierze przez osoby funkcjonujące poza systemem kolejowym. Należy zauważyć, że wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w zdecydowanej większości występują wskutek niewłaściwego zachowania użytkowników dróg i pieszych. W niewielkim zakresie przyczyniają się do nich awarie urządzeń oraz błędy w postępowaniu personelu kolejowego. Niestety konsekwencjami zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych są ofiary śmiertelne i ciężko ranni, znaczne szkody materialne oraz ograniczenia lub przerwy w ruchu kolejowym.</p> <p>Podmioty sektora kolejowego mają bardzo ograniczony wpływ na możliwość zredukowania liczby zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach. Nie oznacza to jednak, że nie należy podejmować działań zmierzających do eliminowania ryzyka w tym obszarze. Czynności nadzorcze Prezesa UTK podejmowane w kontekście m.in. oznakowania czy stanu technicznego przejazdów, zachowania na nich warunków widoczności oraz kwalifikacji personelu odpowiedzialnego za ich obsługę i utrzymanie, stanowią kluczową kwestię dla podnoszenia poziomu bezpieczeństwa w tym obszarze. Zagadnienia związane ze stanem technicznym, procesem utrzymania i kwalifikacji przejazdów kolejowo-drogowych od lat należą do priorytetów nadzoru Prezesa UTK i z pewnością będą kontynuowane w przyszłości. Sprawdzeniu poddawany jest m.in. stan techniczny, proces utrzymania oraz właściwa klasyfikacja skrzyżowań linii kolejowych z drogami. Szczególny nacisk kładziony jest na kontrolę miejsc, w których doszło do wypadków.</p> <p>W 2022 r. przeprowadzono 131 kontroli, podczas których dokonano weryfikacji przejazdów kolejowo-drogowych. Należy podkreślić, że w toku jednej czynności kontrolnej weryfikacji może zostać poddana większa liczba przejazdów znajdujących się w bliskiej lokalizacji. Dzięki takiemu podejściu, w podanym okresie, działaniami kontrolnymi objęto łącznie 382 przejazdy. Do najczęstszych nieprawidłowości odnotowywanych w tym obszarze należą m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – błędna kwalifikacja kategorii przejazdu kolejowo-drogowego, – uszkodzenia nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego, – nieprawidłowości w zakresie oznakowania i sygnalizacji przejazdu, – brak wykonania aktualnych pomiarów natężenia ruchu kolejowego oraz aktualnego określenia ilości ruchu na przejeździe, – brak zapewnienia właściwej widoczności, – nieprawidłowości w zakresie utrzymania urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowo-drogowy. <p>Rezultaty działań nadzorczych, a dokładnie działań kontrolnych, zawierane są w protokole kontroli. W zakres tej dokumentacji wchodzi m.in. opis stanu faktycznego ustalonego w toku prowadzonych działań, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości. Natomiast zalecenia dotyczące usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości przekazywane są w wystąpieniu pokontrolnym.</p> <p>Do podstawowych zaleceń zawartych w dokumentacji pokontrolnej w tym zakresie należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nakaz usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w toku kontroli we wskazanym terminie, – nakaz dokonania analizy wskazanych nieprawidłowości w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem, – nakaz podjęcia odpowiednich działań naprawczych zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem, które będą miały na celu nadzór nad poziomem ryzyka, związanym z prowadzoną działalnością, 		

- nakaz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienia stosowanych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości w określonym terminie.

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

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

W wyniku stwierdzonych nieprawidłowości, wskazujących na naruszenie przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w roku 2022 wydano 15 decyzji Prezesa UTK stwierdzających naruszenia dotyczące stanu technicznego i eksploatacji przejazdów kolejowo-drogowych. Ponadto wydano 13 decyzji wprowadzających ograniczenia ruchu kolejowego, z uwagi na naruszenia w całości lub w części związane z przejazdami kolejowo-drogowymi.

Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach ściśle związane jest z zarządcą infrastruktury kolejowej i faktycznie zarządcą infrastruktury musi spełnić najwięcej wymagań w tym zakresie. Jednak nie należy zapominać o obowiązkach ciążyących na zarządcach dróg, którzy w świetle obowiązujących przepisów odpowiadają m.in. za utrzymanie właściwego stanu technicznego dróg dojazdowych do skrzyżowań z liniami kolejowymi. Z tego też względu informacje o stwierdzonych w toku kontroli nieprawidłowościach kierowane są również do zarządców dróg. W 2022 roku wysłano do nich ponad 60 pism w celu weryfikacji stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu przejazdów kolejowo-drogowych od strony drogi kołowej oraz związanych ze złym stanem technicznym tych dróg. Rezultatem ogółu podjętych działań w omawianym obszarze jest poprawa bezpieczeństwa oraz stanu technicznego i oznakowania na przejazdach kolejowo-drogowych.

3. Promocja wiedzy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych

Zakres działania: Publikacja artykułów dotyczących bezpiecznego zachowania się na przejazdach kolejowo-drogowych. Artykuły w przystępny sposób umożliwią przyswojenie wiedzy na temat odpowiedniego zachowania na przejazdach (np. gdy samochód zostanie unieruchomiony na przejeździe kolejowym). Dodatkowo są cennym źródłem informacji na temat innowacji.	Kierunek	Informacja i promocja/edukacja
	Lider	UTK
	Źródła finansowania	Budżet UTK

Osiągnięte rezultaty:

Celem publikacji artykułów na stronie utk.gov.pl oraz w prasie jest propagowanie zasad bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W artykułach przedstawione są bieżące statystyki dotyczące wypadków oraz w sposób szczególny promujemy nowe technologie i rozwiązania, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych. W 2022 r. na stronie internetowej UTK ukazały się następujące materiały promujące bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych:

Portal utk.gov.pl:

- Nagrody w konkursie „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” rozdane <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/19531,Nagrody-w-konkursie-Kultura-bezpieczenstwa-w-transporcie-kolejowym-rozdane.html>
- Prezes UTK z tytułem Instytucji Roku Stowarzyszenia Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/19479,Prezes-UTK-z-tytułem-Instytucji-Roku-Stowarzyszenia-Partnerstwa-dla-Bezpieczenst.html>

- Przejazdy kolejowo-drogowe tematem IV Forum Kultury Bezpieczeństwa <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/18864,Przejazdy-kolejowo-drogowe-tematem-IV-Forum-Kultury-Bezpieczenstwa.html>
- Międzynarodowy Dzień Bezpieczeństwa na Przejazdach Kolejowych <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/18821,Miedzynarodowy-Dzien-Bezpieczenstwa-na-Przejazdach-Kolejowych.html>
- IX Forum Bezpieczeństwa Kolejowego 2022 <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/18592,IX-Forum-Bezpieczenstwa-Kolejowego-2022.html>
- Przejazdy będą bezpieczniejsze dzięki nowym przepisom <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/18497,Przejazdy-beda-bezpieczniejsze-dzieki-nowym-przepisom.html>

Artykuły promujące bezpieczeństwo ukazywały się także w prasie, np. w miesięczniku „Rynek Kolejowy” nr 5/22 oraz na portalu rynek-kolejowy.pl:

- „Na przejazdach kolejowo-drogowych życie musi mieć pierwszeństwo”.

Publikacje w prasie drukowanej, a także na portalu internetowym UTK, przyczyniają się nie tylko do promocji działalności urzędu, ale przede wszystkim do szerzenia wiedzy na temat bezpieczeństwa kolejowego. Szczególne znaczenie w publikacjach jest przypisywane przestrzeganiu zasad bezpieczeństwa przy przekraczaniu przejazdów kolejowo-drogowych. Urząd Transportu Kolejowego promuje także inicjatyw poprawiające poziom bezpieczeństwa kolei, skłaniając do dzielenia się wiedzą i innowacyjnymi rozwiązaniami cały rynek, np. dzięki Konkursowi kultury bezpieczeństwa, w ramach projektu Deklaracja w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Rezultatem działań promocyjnych jest wzrost wiedzy wśród społeczeństwa w zakresie stosowania zasad bezpieczeństwa. Działania promocyjne przyczyniają się także do promocji statutowej działalności urzędu i jej wpływu nie tylko na branżę kolejową, ale także na pasażerów i uczestników ruchu drogowego. Dzięki temu Urząd Transportu Kolejowego jest postrzegany nie tylko jako krajowy regulator rynku kolejowego, ale także jako instytucja mająca wpływ na szerzenie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa na terenach kolejowych, w tym na styku kolej – drogi. Działania UTK zostały docenione i Prezes Urzędu Transportu Kolejowego otrzymał nagrodę „Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2022” w kategorii Instytucja Roku.

Film UTK pt. „Bezpieczne przejazdy” został wyświetlony na kanale YouTube prowadzonym przez UTK 86 950 razy. Jego premiera odbyła się w połowie października 2019 r. Powstał jako odpowiedź na dużą liczbę wypadków na przejazdach kolejowych z myślą o obecnych i przyszłych kierowcach - by poznali zasady zachowania na przejazdach kolejowo-drogowych. Dodatkowo jest on wyświetlany na innych kanałach YT, gdzie od premiery osiągnął liczbę ok. 2,5 mln wyświetleń. Ponadto przedstawiciele urzędu w trakcie wystąpień w środkach społecznego przekazu (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.	Kierunek	Edukacja
	Lider	UTK
	Źródła finansowania	Fundusz Spójności w ramach POIŚ 2014-2020, budżet UTK
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

„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.	Liczba dzieci biorących udział w zajęciach edukacyjnych	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	21 451	27 936 (w tym 6 485 w ramach Kampanii Kolejowe ABC II)

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.

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 podczas korzystania z transportu kolejowego. W drugiej edycji projektu istotne jest wzmocnienie oddziaływania poprzez zwiększenie zasięgu dotarcia do odbiorców. Dlatego kampania medialna, realizowana na bardzo szeroką skalę, obejmuje zarówno dzieci i młodzież, 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 ok. 31 tys. dzieci z ponad 1 000 placówek z całej Polski. Działania medialne są skierowane nie tylko do dzieci i młodzieży, ale także do dorosłych. Całkowita wartość projektu to 60 mln zł

(wartość dofinansowania z Funduszu Spójności wynosi 51 mln zł). W 2022 r. w ramach „Kampanii Kolejowe ABC II” przeprowadzonych zostało 213 lekcji bezpośrednio w szkołach i przedszkolach, w których wzięło udział 6 485 dzieci. W październiku 2022 r. Zespół Kolejowego ABC przeprowadził dwa wyjątkowe spotkania w ramach 9. edycji Dni Otwartych Funduszy Europejskich na dworcu kolejowym w Katowicach. Każda grupa dzieci, która wzięła udział w zajęciach otrzymała maskotki bohatera kampanii - nosorożca Rogatka, książki edukacyjne oraz materiały edukacyjne.

Zajęcia prowadzone przez edukatorów z Urzędu Transportu Kolejowego 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. Zastosowanie nowoczesnych narzędzi, takich jak aplikacje interaktywne oraz ćwiczenia praktyczne zwiększają atrakcyjność przekazu i pozytywnie wpływają na odbiór projektu. W 2022 r. powstała podstrona poświęcona projektowi „Kampania Kolejowe ABC II”, na której znajdują się nie tylko liczne fotorelacje z zajęć edukacyjnych oraz wydarzeń, ale także materiały edukacyjne dla dzieci i dorosłych, aplikacja do prowadzenia zajęć czy scenariusze lekcji. Strona została wzbogacona o dodatkowe treści. Korzystając z zakładki „Dla dzieci”, najmłodszy mogą poznać zasady bezpieczeństwa obowiązujące na kolei za pomocą gier takich jak m.in. memory, puzzle o różnych stopniach trudności czy interaktywny labirynt. W zakładce „Filmy” zamieszczone są krótkie materiały wideo promujące projekt.

W ramach projektu prowadzona jest także informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów kolei. Jej bezpośrednimi odbiorcami są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz ich nauczyciele, wychowawcy i opiekunowie.

Kampania realizowana jest zarówno na szczeblu ogólnopolskim, jak i lokalnym. W ramach kampanii medialnej w 2022 r. stworzono 3 spoty edukacyjne (animacje) dla dzieci, 2 spoty edukacyjne skierowane do dorosłych, w których zostały poruszone tematy dotyczące bezpiecznego zachowania się na terenach kolejowych i podczas podróży pociągiem. Powstały także 2 spoty radiowe. W 2022 r. spoty edukacyjne zostały obejrzone:

- w telewizji ponad 1 442 000 000 razy,
- na portalach VOD ponad 68 880 000 razy,
- w serwisie YouTube ponad 5 840 000 razy.

Na ekranach znajdujących się na terenach kolejowych zlokalizowanych na terenie całej Polski spoty zostały wyemitowane ponad 174 500 razy. Natomiast spoty radiowe dotarły do ponad 6 000 000 odbiorców. Ponadto w 2022 r. ramach realizacji kampanii medialnej przygotowane zostały reklamy i artykuły edukacyjne, które były publikowane w dzienniku elektronicznym Librus. Liczba odsłon tych materiałów wynosiła ponad 25 740 000. Prowadzona była również kampania z wykorzystaniem narzędzi Google, która dotarła do ponad 2 100 000 osób. W okresie letnim w 2022 r. zorganizowane zostały cztery pikniki w kurortach wakacyjnych: w Zakopanem, Jastrzębiej Górze, Mikołajkach i Łebie. Wydarzenia te przyciągnęły ponad 8 400 osób. Na uczestników czekały liczne zabawy i konkursy z nagrodami. Całe rodziny brały udział m.in. w grze terenowej, warsztatach kreatywnych, spotkaniach ze znanymi sportowcami, uczestniczyły w pokazie fire show i skorzystały z edukacyjnego kina 9D. Poprzez zabawę poszerzały swoją wiedzę na temat zasad zachowania na przejazdach, dworcach i w pociągu.

W grudniu 2022 r. odbyło się wydarzenie edukacyjno-informacyjne z wideomappingiem 3D na dworcu kolejowym we Wrocławiu, w którym uczestniczyło ponad 7 500 osób. Transmisje online na YouTube oraz na profilach Kampanii w mediach społecznościowych obejrzało niemal 9 000 osób. Wydarzenie stanowiło również podsumowanie konkursu „Kierunek – Bezpieczeństwo”, w ramach którego uczniowie ze szkół podstawowych z całej Polski przygotowali ponad 4 000 prac plastycznych o tematyce bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Uczestnicy wydarzenia oglądali nagrodzone oraz wyróżnione prace udostępnione na wystawie zdjęć zorganizowanej na terenie dworca. Ogromne wrażenie na uczestnikach pikniku zrobił kolorowy wideomapping 3D wyświetlony na budynku dworca, którego punktem kulminacyjnym był pokaz zdjęć pracy zwycięskiego zespołu. Projekty prac w konkursie przygotowało łącznie aż 40 454 uczniów z klas I-VI z 2 364 szkół podstawowych z całej Polski. Łącznie w wydarzeniach zorganizowanych w 2022 r. w ramach realizacji „Kampanii Kolejowe ABC II” wzięło udział 16 000 osób.

W 2022 r. właściwe zachowania na kolei przybliżane były dorosłym - nauczycielom, wychowawcom i rodzicom – również poprzez media społecznościowe. Zwiększyła się liczba osób obserwujących profile społecznościowe projektu na Facebooku, Instagramie i TikToku. Obecnie obserwuje je ponad 81 tys. osób. Tylko w 2022 r. informacje i treści edukacyjne „Kampanii Kolejowe ABC II” dotarły:

- na Facebook’u: do ponad 2 200 000 osób,
- na Instagramie: do ponad 1 000 000 osób,
- na TikTok’u: do ponad 1 000 000 osób.

W 2022 r. działania edukacyjne z wykorzystaniem elementów kampanii były prowadzone także podczas takich imprez jak: Dzień Dziecka w KPRM, Noc Muzeów oraz Dzień kolejarza w Stacji Muzeum w Warszawie, akcja „Bezpieczna droga do szkoły” organizowana przez Komendę Wojewódzką Policji we Wrocławiu czy 35-lecie Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei w Parowozowni w Skierniewicach.

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	Kierunek	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych
	Lider	UTK

identyfikacji obiektu dla operatora 112. Prezes UTK koordynuje oraz nadzoruje realizację tego zadania.	Źródła finansowania	Budżet UTK, Budżet zarządców infrastruktury - oznakowanie przejazdów
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba oznakowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	310 oznakowanych PKD innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A.	342 oznakowanych PKD innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A.*

Osiągnięte rezultaty:

Założeniem projektu jest oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn indywidualnym numerem identyfikacyjnym. Obecnie takie oznakowanie zrealizowane zostało przez wszystkich zarządców infrastruktury posiadających autoryzację bezpieczeństwa. 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 2022 r. zostały przeprowadzone uzgodnienia z MSWiA oraz testy końcowe, które pozwoliły na włączenie do projektu kolejnego zarządcy infrastruktury kolejowej – Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o., który zarządza 45 przejazdami kolejowo-drogowymi. Włączenie WKD do systemu 112 jest szczególnie istotne w kontekście intensywnego ruchu kolejowego prowadzonego na tej linii i jednocześnie znacznego ruchu samochodowego, wynikającego z położenia linii w pobliżu Warszawy. Jak wynika z analiz prowadzonych przez Prezesa UTK na linii WKD znajdują się aż cztery przejazdy, na których w latach 2019-2021 doszło do więcej niż jednego wypadku w danym roku.

6. Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe PKP/PLK

Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe

W ramach prowadzonych przez Spółkę modernizacji oraz rewitalizacji linii kolejowych, przebudowywane są przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory. Proces ten obejmuje wyposażenie przejazdów i przejść

w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania, a także ich likwidację lub zastępowanie tunelami, wiaduktami lub kładkami. W III kwartałach 2022 roku na sieci PKP PLK działania inwestycyjne objęły łącznie 108 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. W planie na 2022 rok ujętych zostało 219 przejazdów⁴.

Ponadto, podejmowane są dodatkowe działania inwestycyjne ukierunkowane na całkowitą likwidację zagrożenia kolizją pociągów z pojazdami drogowymi. W tym celu w III kwartałach 2022 roku wybudowano lub zmodernizowano 29 z 52 planowanych skrzyżowań dwupoziomowych⁵.

W 2022 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 2022 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. Dodatkowo, maszynista jest informowany o awarii poprzez wskazania tzw. tarcz ostrzegawczych przejazdowych (sygnał informujący o ustercie zobowiązuje maszynistę do ograniczenia prędkości pociągu do 20 km/h). Na przejazdach instalowane są także urządzenia do monitoringu i rejestracji zdarzeń. Dzięki prowadzonym inwestycjom korzystne zmiany odczuwają nie tylko podróżujący pociągami i kierowcy, ale także piesi oraz rowerzyści.

Poprawa stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych

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

Podnoszenie kategorii przejazdów

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

⁴ Ze względu na niezakończony okres sprawozdawczy dane za 2022 rok mają charakter wstępny (tzw. prognoza wykonania)

⁵ Ze względu na niezakończony okres sprawozdawczy dane za cały 2022 rok będą dostępne do końca I kwartału 2023 roku

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.]	Stan na 31.12.2022 [szt.]	Zmiana [szt.]
Przejazdy kat. A	2412	2392	2337	2281	2229	2179	2067	-345
Przejazdy kat. B	1142	1192	1255	1336	1411	1491	1568	+426
Przejazdy kat. C	1364	1386	1415	1440	1499	1581	1638	+274
Przejazdy kat. D	6584	6343	6216	5977	5617	5181	4958	-1626
Przejścia kat. E	512	479	468	473	455	450	453	-59
Przejazdy kat. F	562	562	584	649	727	789	861	+299
Ogółem	12 546	12 354	12 275	12 156	11938	11671	11605	-941

Szczególnie pozytywne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych jest znaczące zmniejszenie liczby (zabezpieczonych jedynie pasywnie) przejazdów kategorii D. Ich liczba na przestrzeni 7 lat spadła o 1626 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 budowę powiązań urządzeń przejazdowych ze stacjami 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 2022 roku zaplanowano modernizację 86 przejazdów kolejowo-drogowych⁶.

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. kontynuowały 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 zbliżeniu 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 świetlnodźwiękowej), 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, natomiast w roku 2022 zaplanowano umieszczenie linii spowalniających jazdę w 43 lokalizacjach⁷.

⁶ Ze względu na niezakończony okres sprawozdawczy dane za 2022 rok mają charakter wstępny (tzw. prognoza wykonania)

⁷ Ze względu na niezakończony okres sprawozdawczy dane za 2022 rok mają charakter wstępny (tzw. prognoza wykonania)

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

Kampania społeczna „Bezpieczny Przejazd”



www.bezpieczny-przejazd.pl

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od siedemnastu lat prowadzą kampanię społeczną „Bezpieczny Przejazd”. Jej głównym celem jest podnoszenie świadomości Polaków w zakresie bezpieczeństwa na terenach kolejowych, a tym samym zmniejszenie liczby ofiar tragicznych wypadków np. na skrzyżowaniu trasy kolejowej z drogą. Jest to szczególnie istotny element działalności Spółki, ponieważ niezależnie od licznych inwestycji – np. w udoskonalanie systemów zabezpieczeń i infrastrukturę kolejową – tym, co ostatecznie decyduje o bezpieczeństwie na torach, jest poszanowanie przepisów i zdrowy rozsądek uczestników ruchu. „Bezpieczny Przejazd” to jedna z największych tego typu kampanii w Europie. W 2022 r. kampania ponownie otrzymuje nagrodę w konkursie „Kultura Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” (kategoria „czynnik ludzki”), za realizację warsztatów dot. bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, skierowanych do instruktorów nauki jazdy i wykładowców ośrodków szkolenia kierowców oraz egzaminatorów WORD.

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

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

„Bezpieczny piątek”

Akcja „Bezpieczny piątek” prowadzona jest w pobliżu przejazdów kolejowo-drogowych wszystkich kategorii oraz wzdłuż torów, gdzie występują tzw. „dzikie przejścia”. Ma za zadanie przypomnieć każdemu uczestnikowi ruchu, że obowiązkiem jest postępowanie jak Ambasadorzy Bezpieczeństwa – zgodnie z przepisami i zdrowym rozsądkiem – to ono gwarantuje bezpieczeństwo na wszystkich przejazdach kolejowo-drogowych. Z analiz PLK

wynika bowiem, że najczęstszymi wykroczeniami popełnianymi przez kierowców jest brak reakcji na znak STOP, próba przejechania pod zamykającymi się rogatekami bądź ich ominięcie (tzw. jazda slalomem). Tegoroczna inicjatywa rozpoczęła się 25 czerwca i trwała do końca sierpnia. Podczas każdej piątkowej akcji przedstawiciele PLK dystrybuują specjalnie przygotowane materiały ze wskazówkami i wzorami prawidłowych zachowań na terenach kolejowych oraz rozmawiają z kierowcami o bezpieczeństwie. Zaangażowani w inicjatywę funkcjonariusze Policji oraz Straży Ochrony Kolei obserwują i reagują na negatywne zachowania na przejazdach kolejowo-drogowych. Tym, którzy rażąco naruszają przepisy kodeksu ruchu drogowego, oprócz upomnienia, wypisywany jest mandat karny. W 2022 r. w ramach „Bezpiecznego piątku” przeprowadzono 682 akcje informacyjno-prewencyjne, rozdano około 83 tys. materiałów informacyjnych, udzielono prawie 300 pouczeń dla niewłaściwie zachowujących się osób, wystawiono ponad 100 mandatów i przeprowadzono blisko 1 050 kontroli trzeźwości. „Bezpieczne piątki” to akcja, która ma ograniczyć niepotrzebne tragedie oraz utrudnienia w ruchu kolejowym. Dzięki niej każde wakacje mogą być bezpieczniejsze.

„Październik miesiącem edukacji”

W październiku każdego roku PLK. oraz SOK starają się dotrzeć z przekazem kampanii „Bezpieczny Przejazd” do jak największej liczby dzieci poprzez organizację prelekcji edukacyjnych w szkołach i przedszkolach. Akcja „Październik miesiącem edukacji” służy promocji odpowiedzialnego zachowania na terenach kolejowych. Podczas spotkań edukacyjnych dzieci uczą się podstawowych zasad przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych, poznają znaki, nabywają wiedzę czego nie wolno robić na terenie kolejowym. Koordynatorzy urozmaicają spotkania filmami edukacyjnymi („Podróże z Ambasadorką Bezpieczeństwa”), gramami, zabawami i konkursami tak, aby jak najlepiej dopasować materiały do danej grupy wiekowej. W trakcie zajęć uczestnicy otrzymują zeszyty edukacyjne, kolorowanki, odbłaski i inne mini gadżety. Od początku 2022 r. przeprowadzono 1 699 prelekcji, w których wzięło udział prawie 67 tys. dzieci, w tym w październiku – 651 prelekcji i ponad 30,5 tys. wyedukowanych dzieci w szkołach i przedszkolach.

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

W ramach kampanii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od 2016 roku organizują specjalistyczne seminaria dla osób kształcących i egzaminujących przyszłych kierowców, poświęcone zagadnieniu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W latach 2016-2022 odbyło się łącznie 57 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 2022 roku warsztaty odbyły się w 10 miastach: Słupsku, Elblągu, Ełku, Grudziądzu, Suchym Lesie, Lubinie, Lesznie, Piotrkowie Trybunalskim, Tarnobrzegu i Krośnie.

BEZPIECZNY PRZEJAZD



57 warsztatów



prawie 5000 OSK, które otrzymały dodatkowe materiały dydaktyczne

Legenda:

- warsztaty OSK zrealizowane w 2016 r.
- warsztaty OSK zrealizowane w 2017 r.
- warsztaty OSK zrealizowane w 2018 r.
- warsztaty OSK zrealizowane w 2019 r.
- warsztaty OSK zrealizowane w 2020 r.
- warsztaty OSK zrealizowane w 2021 r.
- warsztaty OSK zrealizowane w 2022 r.
- warsztaty WORD



Warsztaty dla Ośrodków Szkolenia Kierowców (OSK) oraz Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego (WORD)



www.bezpieczny-przejazd.pl

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 5000 instruktorów szkolących kierowców zostały przekazane materiały wideo ze zdarzeń na przejazdach, infografiki i prezentacje multimedialne z zasadami bezpieczeństwa oraz inne dodatkowe pomoce dydaktyczne. Organizowane przez PLK seminaria z instruktorami pełnią bardzo ważną rolę w procesie edukacyjnym kandydatów na kierowców (kursantów).

Głos rozsądku Ambasaderek i Ambasadorów Bezpieczeństwa

„Posłuchaj głosu rozsądku, nie ryzykuj przekraczając tory kolejowe!” – tak w zapoczątkowanej w październiku 2019 r. nowej odsłonie kampanii apelują kobiety – Ambasadorki Bezpieczeństwa. W codziennych sytuacjach pośpiech, nieuwaga czy brawura zbyt często prowadzą do nierozważnych zachowań. Te błędy są przyczyną 99% wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Jeśli odezwie się głos rozsądku – i jeśli będziemy chcieli go usłyszeć – wiele osób ocali zdrowie i życie. W 2022 roku przyszedł czas na dołączenie Ambasadorów Bezpieczeństwa – wszystkich osób, które codziennie chronią swoich najbliższych przed popełnianiem nieodwracalnych w skutkach błędów. Ich apel „kochanie, zwolnij przed przejazdem” albo „córeczko, nie baw się na torach”, to głos rozsądku, ratujący ukochane osoby przed tragedią. Ambasadorki i Ambasadorzy Bezpieczeństwa występują w materiałach edukacyjnych kampanii skierowanych do różnych grup wiekowych. Uczą zasad bezpieczeństwa na terenach kolejowych. W spotach telewizyjnych i radiowych ich apele przypominają o stosowaniu przepisów i rozważnym postępowaniu na przejściach i przejazdach kolejowo-drogowych.

„Bezpieczny Przejazd” w internecie oraz mediach społecznościowych, czyli edukacja online

W 2022 roku do Ambasaderek i Ambasadorów Bezpieczeństwa kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd” dołączyli Przemysław, Aria i Pjoter z grupy WAKSY – najpopularniejszego kanału YouTube skierowanego do młodzieży. W odcinku „Najgorszy szlaban” członkowie grupy WAKSY ostrzegają przed skutkami wybierania drogi na skróty i przeprawianiem się przez tory w miejscach niedozwolonych. Pokazują, jakie skutki może nieść za sobą nieuwaga i korzystanie na terenach kolejowych z popularnych wśród młodzieży rozpraszaczy, np. smartfonów. Przypominają o nieocenionej roli Żółtej Naklejki PLK w sytuacji kryzysowej na przejeździe kolejowodrogowym i wyjaśniają, gdzie ją znaleźć i jak z niej korzystać. Grupa WAKSY promowała ideę kampanii społecznej również na swoich profilach w mediach społecznościowych. Odcinek ten osiągnął 421 tys. wyświetleń.

Dnia 23 czerwca 2022 r. przeprowadziliśmy symulację zderzenia z pokazem akcji ratunkowej oraz pokazem uwolnienia się kierowcy z przejazdu. Ambasadorem wydarzenia został zwycięzca Rajdu Dakar – Rafał Sonik, który wsparł naszą kampanię w swoich mediach społecznościowych. Całe wydarzenie było transmitowane pierwszy raz „na żywo” w internecie. Dzięki kilku kamerom zamontowanym w różnych miejscach, w tym również w pojeździe, czy na lokomotywie, każdy widz mógł się poczuć uczestnikiem zderzenia pociągu z samochodem. www.bezpieczny-przejazd.pl/zderzenie

W ramach kampanii „Bezpieczny Przejazd” od początku 2022 r. zrealizowano następujące działania:

Ogólnopolskie działania informacyjne i edukacyjne:

- **1 699 prelekcji edukacyjnych** (w tym 651 w ramach projektu „Październik Miesiącem Edukacji”)
- **66 697 wyedukowanych dzieci** (w tym 30 507 w ramach projektu „Październik Miesiącem Edukacji”)
- **11 warsztatów** dla instruktorów ośrodków szkolenia kierowców i WORD
- **8 warsztatów** dla instruktorów Państwowej Straży Pożarnej i Policji
- **1 306 akcji** informująco-promocyjnych na przejazdach (z czego 682 w ramach projektu „Bezpieczny piątek”)
- **79 726 odbiorców akcji** informująco-promocyjnych na przejazdach (z czego 52 941 w ramach projektu „Bezpieczny piątek”)
- **354 191 rozdyskrebowanych materiałów informacyjno-edukacyjnych**
- **639 usterek** zgłoszonych przy pomocy formularza „Zgłoś usterkę”
- **„Przeżyj to sam!”** – pierwsze w Polsce, transmitowane online, wydarzenie symulacji zderzenia lokomotywy z samochodem
- **81 imprez plenerowych**

Ogólnopolska kampania medialna:

- **2 ogólnopolskie kampanie** telewizyjne, radiowe i prasowe
- ogólnopolska kampania **billboardowa**
- 2 lokowania kampanii **w programie śniadaniowym**
- **„Ojciec Mateusz”** Ambasadorem Bezpieczeństwa – lokowanie kampanii w serialu
- **2 influencerzy** (Waksy, Rafał Sonik) dołączyli do grona Ambasaderek i Ambasadorów Bezpieczeństwa
- **5,5 mln wyświetleń** spotu kampanii na **VOD**
- **ponad 7,5 mln** wyświetleń spotu kampanii na **YouTube**
- kampania **Google Display Network: 70 tys. przekierowań** na stronę www
- **kampania mailingowa: 166 tys. przekierowań** na stronę www
- ponad **3,2 mln** osób obejrzało spot kampanii w **kinach**
- ponad **4,2 mln** wyświetleń materiałów kampanii **w mediach społecznościowych**
- ponad **927 tys.** odbiorców postów **w mediach społecznościowych**

8. Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

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

W 2022 roku audytorzy z Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK przeprowadzili trzy audyty wewnętrzne w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych w zakładach linii kolejowych. Zakres tych audytów obejmował w szczególności wybrane aspekty procesów:

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

W konsekwencji sformułowanych spostrzeżeń audytowych zakłady linii kolejowych wdrożyły szereg działań doskonalących (w tym korygujących i zapobiegawczych) w obszarze zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach. Do działań tych możemy zaliczyć między innymi:

- uzupełnienie niekompletnych wygradzeń utrudniających omińnięcie rogatki na przejazdach kolejowo – drogowych,
- wystąpienia do Zarządców dróg dotyczące uzupełnienia oznakowania przed przejazdami kolejowo – drogowymi.

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 2022 r. przeprowadzono 1183 kontrole.

Zgodnie z postanowieniami ww. Decyzji w I, II i III kwartale 2022 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 1183 skontrolowanych skrzyżowań linii kolejowych z drogami w jednym poziomie, dokonano kontroli 139 przejazdów kolejowo-drogowych na których w ostatnich 12 miesiącach miały miejsca wypadki.

Ilość skontrolowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w roku 2022 wg kategorii przedstawia się następująco:

- kategoria A – 254 szt. (w tym 9, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria B – 264 szt. (w tym 29, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria C – 202 szt. (w tym 22, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria D – 425 szt. (w tym 78, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria E – 25 szt. (w tym 1, na którym wystąpił wypadek);
- kategoria F – 13 szt. (w tym 0, na którym wystąpił wypadek).

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.

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

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

W maju 2018 roku PLK oznakowała wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe specjalnymi naklejkami z indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi. Jednocześnie baza danych została zintegrowana z systemem informacyjnym 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 2022 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali 25 534 zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach i terenach kolejowych (od początku 2022 r.: 7951 zgłoszeń). W 723 przypadkach dzięki specjalnemu szybkiemu połączeniu wstrzymano ruch pociągów na linii kolejowej i wezwano pomoc (od początku 2022 r.: 205 przypadków). Przy 1713 zgłoszeniach ograniczono prędkość jazdy pociągów, by zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i korzystających z przejazdów (od początku 2022 r.: 518 przypadków).

Przekazywanie nagrań z monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych do organów ścigania

Z uwagi na fakt, że najpoważniejsze ryzyko na przejazdach kolejowo-drogowych związane jest z wykroczeniami popełnianymi przez kierujących pojazdami, jednostki organizacyjne Spółki kontynuowały w 2022 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.).

Zabudowa urządzeń ostrzegających kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego oraz udostępniania informacji dla monitorowania wykroczeń osób korzystających z przejazdów kolejowo-drogowych

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie współpracuje z Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego oraz innymi właściwymi podmiotami w zakresie udostępniania infrastruktury dla realizacji działań związanych z za-

budową urządzeń ostrzegających kierowców o zbliżeniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, a także urządzeń rejestrujących przypadki wykroczeń (wjazd na przejazd pomimo włączonej sygnalizacji świetlnej i/lub z pominięciem rogatek) przez osoby korzystające z przejazdów kolejowo-drogowych.

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

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

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

Zakres działania:

Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe jest jednostką organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej utworzoną mocą ustawy o lasach z 28 września 1991 r. W ramach PGL LP funkcjonuje 469 jednostek organizacyjnych, które zarządzają w imieniu Skarbu Państwa łącznie powierzchnią ok. 7,3 mln ha. Ruch pojazdów w lesie jest ograniczony i wynika w szczególności z uregulowań ustawy o lasach (w szczególności określone w rozdziale 5 ww. ustawy).

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

W roku ubiegłym Straż Leśna odnotowała na terenie Lasów Państwowych łącznie blisko 47 000 przypadków naruszeń z art. 92, 98 oraz 161 KW. Warto przy tym zaznaczyć, że Straż Leśna prowadzi stałe oraz doraźne działania w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją, ITD oraz innymi uprawnionymi służbami. Dodatkowo, w roku ubiegłym zostało podpisane porozumienie pomiędzy LP a ITD o współpracy obu instytucji. Jego zasadniczym celem jest poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach i dbałość o ich stan.

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.

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 2022 r. zrealizowano łącznie 1 553 zadań inwestycyjnych ww. zakresie, na które składały się w szczególności: budowa lub modernizacja istniejącej sieci dróg oraz zjazdy z dróg, mosty, przepusty, parkingi i miejsca postojowe.

Kierunek	NADZÓR/ INŻYNI- RIA/EDU- KACJA
Lider	PGL LP
Źródła fi- nanso- wania	Środki wła- sne
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Statystyka czynności służbowych	

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 2022 r. zrealizowano łącznie 1 553 (o blisko 500 więcej niż w roku poprzednim) 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 2022 r. prowadzone były lokalne akcje kontrolno – prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenach leśnych zarządzanych przez PGL LP.

11. Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Straż Graniczną**Zakres działania:**

Funkcjonariusze SG prowadzą działania w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją oraz innymi uprawnionymi służbami. Wykonując zadania określone w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej funkcjonariusze SG, mają prawo do zatrzymywania pojazdów i wykonywania innych czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, w trybie i przypadkach określonych w Prawie o ruchu drogowym.

Straż Graniczna posiada niemal wszystkie uprawnienia Policji w zakresie kontroli ruchu drogowego, określone w art. 129 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, m.in. do legitymowania uczestnika ruchu, sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem, żądania poddania się przez kierującego pojazdem badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu, sprawdzania stanu technicznego i wyposażenia pojazdu, sprawdzania zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku, używania przyrządów kontrolno-pomiarowych do badania pojazdu, określenia jego prędkości, czy też stwierdzenia naruszeń środowiska. Dodatkowo, zgodnie z art. 129 ust. 4b ww. ustawy, funkcjonariusze odmawiają prawa wjazdu na terytorium RP pojazdom, m.in. kiedy pojazd kierowany jest przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub przez osobę nieposiadającą wymaganych dokumentów, kiedy stan techniczny pojazdu zagraża bezpieczeństwu w ruchu drogowym lub narusza wymagania ochrony środowiska, czy też kiedy kierujący pojazdem nienormatywnym nie posiada wymaganego zezwolenia. Jednocześnie, funkcjonariusze SG uprawnieni są do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za określone wykroczenia. Funkcjonariusze Straży Granicznej posiadają również uprawnienia do zatrzymywania dokumentów uprawniających do używania pojazdu – tj. dowodów rejestracyjnych oraz pozwoleń czasowych.

Ponadto, Straż Graniczna czynnie uczestniczy w kontrolach pojazdów ciężarowych, realizując zapisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zgodnie z którą funkcjonariusze SG uprawnieni są do kontroli dokumentów oraz warunków w nich określonych. Obok kontroli dokumentów przewozowych, licencji, zezwoleń w międzynarodowym transporcie drogowym, funkcjonariusze SG dokonują kontroli czasu pracy kierowców, uczestnicząc w realizacji Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, co ma znaczące przełożenie na bezpieczeństwo w komunikacji międzynarodowej. Strategia jest ramowym, dwuletnim planem działań kontrolnych dotyczących czasu jazdy i odpoczynku kierowców, zawierających liczbę dni pracy kierowców podlegających sprawdzeniu w trakcie kontroli drogowych oraz kontroli na terenie przedsiębiorstw - Straż Graniczna uczestniczy w kontrolach drogowych.

Kierunek	NADZÓR
Lider	SG
Źródła finansowania	Środki własne
WSKAŹNIK PRODUKTU	

Statystyka czynności służbowych

Należy również zaznaczyć udział Straży Granicznej w innym obszarze o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w komunikacji drogowej, mianowicie w kontroli przewozu towarów niebezpiecznych na podstawie zapisów ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.	
<p>Osiągnięte rezultaty: Korzystając z uprawnień z zakresu ruchu drogowego funkcjonariusze SG w 2022 r. wystawili 17 426 mandatów karnych, pouczyli 50 467 osób, 113 wniosków zostało skierowanych do sądu. Jednocześnie w 3 225 przypadkach zatrzymano dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe, natomiast w 18 225 przypadkach odmówiono przekroczenia granicy państwowej pojazdom, w związku z naruszeniami przepisów ruchu drogowego. Wzorem lat ubiegłych, również w 2022 r. formacja włączyła się w policyjne działania kontrolno – prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, realizowane zgodnie z harmonogramem opracowanym przez Komendę Główną Policji. Funkcjonariusze SG współuczestniczyli w 299 akcjach pod kryptonimami: „Prędkość”, „Alkohol i narkotyki”, „Niechronieni uczestnicy ruchu”, „Bezpieczny weekend” i inne. W działaniach tych skontrolowano 2 816 osób, podczas kontroli 26 osób zatrzymano, 93 pouczone, a 185 osób ukarano mandatem. Skontrolowano 1497 pojazdów, ujawniając 2 kierujących pod wpływem alkoholu. Natomiast w 2 przypadkach stwierdzono nieprawidłowy stan techniczny pojazdu. Realizując zapisy ustawy o transporcie drogowym w 2022 r. funkcjonariusze jednostek organizacyjnych SG nałożyli 1 347 kar pieniężnych w formie decyzji administracyjnych oraz 542 mandaty za naruszenia przepisów transportu drogowego. W ramach realizacji „Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców na lata 2021 – 2022”, w 2022 r. funkcjonariusze SG skontrolowali 67 836 dni pracy kierowców.</p>	

12. Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Krajową Administrację Skarbową/Służbę Celno-Skarbową

<p>Zakres działania: Kontrole drogowe przeprowadzone przez Krajową Administrację Skarbową/Służbę Celno-Skarbową:</p> <p>Osiągnięte rezultaty: - liczba przeprowadzonych kontroli stanu technicznego pojazdów w latach 2021-2022: 21 307 (liczba skontrolowanych pojazdów). - liczba przeprowadzonych kontroli w ramach realizacji Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców na lata 2021–2022: w 2021 r.: 2104 kontrole , w 2022 r.: 1777 kontroli.</p> <p>Ponadto funkcjonariusze SCS przeprowadzili w 2022 r. kontrole w zakresie: - przewozu towarów w ramach systemu monitorowania przewozu i obrotu SENT-ponad 484 tys. -prawidłowości uiszczania opłaty e-TOLL - ponad 116 tys.</p>	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KAS/SCS
	Źródła finansowania	Środki własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Statystyka czynności służbowych	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	1	1

13. Aktualizacja treści w serwisach www.dopalaczinfo.pl i www.bezchemi nadrodze.pl

<p>Zakres działania: Serwis www.bezchemi nadrodze.pl jest kontynuacją ogólnopolskiej kampanii prowadzonej na zlecenie Krajowego Biura do spraw Przeciwdziałania Narkomanii w latach 2020-2021, adresowanej głównie do użytkowników ruchu drogowego (kierowcy, pasażerowie i piesi).</p>	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KCPU

<p>Portal ukierunkowany jest na:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wzmacnianie norm przeciwnych używaniu substancji psychoaktywnych przez uczestników ruchu drogowego, – upowszechnianie wiedzy na temat ryzyka używania substancji psychoaktywnych przez kierujących pojazdami oraz konsekwencji prawnych związanych z prowadzeniem pojazdu pod wpływem substancji psychoaktywnych, – zwrócenie uwagi rodzicom i opiekunom na ich rolę w kształtowaniu zachowań sprzyjających bezpieczeństwu młodych ludzi w ruchu drogowym. <p>Osiągnięte rezultaty: W 2022 r. umieszczono 8 nowych tekstów, dotyczących m.in. stresu i jego wpływu na bezpieczeństwo podczas jazdy. Stronę www.bezchemii nadrodze.pl w 2022 r. odwiedziło 20 361 osób, liczba odsłon portalu wyniosła 30 908.</p>	Źródła finansowania	Fundusz KCPU
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba odsłon portalu, liczba użytkowników, liczba opublikowanych artykułów	
	Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
	Liczba użytkowników: 30 336 Liczba odsłon: 41 448	Liczba użytkowników: 20 361 Liczba odsłon: 30 908

Działalność badawcza i publikacje

Institut Transportu Samochodowego

Institut Transportu Samochodowego w 2022 roku realizował zadania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wpisujące się w następujące filary Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030: system zarządzania brd, bezpieczny człowiek, bezpieczny pojazd, ratownictwo i opieka powypadkowa.

W 2022 roku ITS kontynuował działania Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR), którego nadrzędnym celem jest gromadzenie i upowszechnianie wiedzy o zagrożeniach na polskich drogach oraz współpraca międzynarodowa w zakresie baz danych. W ramach POBR Institut Transportu Samochodowego jako oficjalny reprezentant Polski współpracuje z bazami danych CARE i IRTAD dostarczając danych z Polski. Ponadto POBR jest oficjalnym dostarczycielem danych o wypadkach drogowych w Europejskim Systemie Statystycznym (ESS) do Eurostatu jako jednostka wskazana przez Główny Urząd Statystyczny.

W ramach realizacji projektu zatytułowanego „Moving Stars” (Erasmus+) ITS zorganizował w dniach 12-14 grudnia spotkanie projektowe. Realizatorzy projektu z krajów europejskich mieli okazję i możliwość zapoznania się z działaniami prowadzonymi w ramach wychowania komunikacyjnego dzieci w Polsce.

W 2022 roku ITS prowadził punkt kontaktowy w ramach Europejskiej Karty BRD (ERSC). W 2023 roku planowane jest krajowe spotkanie sygnatariuszy karty w Warszawie. ITS podjął również decyzję o przeprowadzeniu badań opinii społecznej w ramach Europejskiego Badania ESRA 3 (E-Survey of Road Users Attitudes). ITS jako jeden z liderów będzie uczestniczył w tych badaniach po raz trzeci (wcześniej był również przedstawicielem Polski w badaniach Sartre).

ITS współpracuje stale z Mazowiecką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W 2022 roku ITS współpracował przy opracowaniu Mazowieckiego Programu Poprawy BRD, w tym opracował raport zatytułowany „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie mazowieckim w latach 2012 -2021”.

Mając na uwadze problemy mobilności osób niepełnosprawnych ITS jako lider realizuje projekt Centrum Wiedzy o Dostępności do transportu i mobilności osób o szczególnych potrzebach. ITS w ramach ratownictwa i opieki powypadkowej oferuje pomoc ofiarom wypadków, zapobiegając rozwojowi zaburzeń powypadkowych, jak również terapię Zespołu Stresu Pourazowego (PTSD). Współpracuje również ze środowiskiem psychologów transportu i pełnomocnikami marszałków ds. psychologicznych badań kierowców. Wśród licznych działań Instytutu w dziedzinie szeroko pojętego bezpieczeństwa ruchu drogowego wymienić należy szereg publikacji i referatów wygłoszonych na konferencjach z zakresu brd, telematiki transportu, pojazdów autonomicznych, psychologii transportu oraz dostępności do transportu osób z niepełnosprawnościami. ITS jako pomysłodawca od wielu lat wspólnie z Policją i Stacjami Kontroli Pojazdów organizuje akcję „Twoje Światła - Nasze Bezpieczeństwo” podczas której kierowcy mają możliwość nieodpłatnego sprawdzenia ustawienia świateł w pojazdach. Celem akcji jest zwrócenie uwagi kierowców na znaczenie oświetlenia zewnętrzne pojazdu, w szczególności w okresie jesienno-zimowym.

W 2022 roku ITS zorganizował międzynarodową konferencję AV-POLAND 2022 w trakcie której zostały przedstawione dotychczasowe wyniki badań dwóch sztandarowych projektów ITS z dziedziny pojazdów autonomicznych: AV-PL-ROAD oraz Trustonomy koncentrujących się na badaniach w zakresie inżynierii i technologii w aspekcie kształtowania bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego. Z kolei w trakcie seminarium AV-PL-ROAD POLSKA DROGA DO AUTOMATYZACJI TRANSPORTU DROGOWEGO zostały przedstawione badania pojazdów zautomatyzowanych w zakresie dopuszczenia do ruchu i badań technicznych, prognozowania zmian modeli funkcjonowania transportu, problemów odpowiedzialności za zdarzenia i akceptacji społecznej zmian w zakresie infrastruktury i prawa.

ITS organizuje także studia podyplomowe pn. „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego i Rzecznawstwo Samochodowe”, prowadzone we współpracy z Politechniką Warszawską, Wojskową Akademią Techniczną, Stowarzyszeniem Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego. Mają one na celu zapoznać słuchaczy z pro-

blematyką 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.

W 2022 roku ITS prowadził dodatkowo zajęcia laboratoryjne w zakresie diagnostyki samochodów dla studentów studiów dziennych i zaocznych Uczelni Techniczno-Handlowej w Warszawie.

Działania ITS w zakresie bezpieczny pojazd obejmują opracowanie, doskonalenie metod i urządzeń do kontroli stanu technicznego pojazdów na Stacjach Kontroli Pojazdów. ITS monitoruje nowe procedury badania technicznego pojazdu wdrażanych przez wybrane kraje UE, konsultuje zmiany do ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie opracowania propozycji zmian w systemie badań technicznych funkcjonujących w Polsce.

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

Spośród pięciu filarów określonych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030 Instytut Badawczy Dróg i Mostów w 2022 r. realizował następujące zadania i opracowania związane z brd:

Projekty badawcze

- Badanie oznakowania eksperymentalnego autostrad i dróg ekspresowych
- Opracowanie i wytworzenie lekkiej modułowej poduszki zderzeniowej wykorzystującej najnowsze rozwiązania materiałów wraz z technologią jej produkcji
- Opracowanie innowacyjnej rodziny promieniowych terminali drogowych o zwiększonych parametrach pochłaniania energii do zastosowania na skrzyżowaniach oraz szczególnie niebezpiecznych miejscach przydrożnych wraz z technologią produkcji

Badania terenowe i laboratoryjne

- 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 R_L (widzialność w nocy) wraz z analizą wyników
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A2, odcinek I autostrady A2 Nowy Tomyśl - Konin od km 108+000 do km 257+560
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A2, odcinek II Świecko - Nowy Tomyśl od km 1+995 do km 107+900
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 odcinek Katowice - Kraków od km 346+515 do km 401+100
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 od km 622+340 do km 668+940 (pomiedzy węzłem Jarosław Zachód i węzłem Korczowa)
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 od km 537+200 do km 552+650 (pomiedzy węzłem Dębica Wschód i węzłem Sędziszów)
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego drogi ekspresowej S19 pomiedzy węzłem Sokołów Małopolski i węzłem Rzeszów Wschód
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego ulic miasta Warszawa; Zleceniodawca: Zarząd Dróg Miejskich, ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego dróg w lokalizacjach przy obiektach II linii metra w Warszawie
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego drogi ekspresowej S2 od km 470+000 do km 475+300 (Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska)
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego na drodze krajowej DK 79 od km 8+895 do km 9+235 (Warszawa)
- Pomiary właściwości oznakowania pionowego na drodze krajowej DK 79 od km 8+895 do km 9+235 (Warszawa)
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego na ul. L. Kondratowicza w Warszawie
- Pomiary właściwości oznakowania poziomego na ul. Śmigłowca i ul. Ryzowa w Warszawie

- Pomiary wskaźnika szorstkości oznakowania poziomego autostrady A4 na odcinku od Góry Św. Anny do granicy województwa
- Pomiary wskaźnika szorstkości wg PN-EN 13036-4:2011 nawierzchnia warstwy ściernistej z asfaltu lanoego i SMA na drodze S6 Słupsk - Gdańsk, odcinek Bożepole Wielkie – początek obwodnicy Trójmiasta. Zadanie 2: węzeł Luzino – węzeł Szemud
- Pomiary wskaźnika szorstkości wg PN-EN 13036-4:2011 posadzki dekoracyjnej typu Tera220 na obiektach Lotniska Radom
- Pomiary właściwości aktywnych punktowych elementów odblaskowych Śnieżka S-5 na drodze krajowej DK 16 od km 285+900 do km 286+600, odcinek Ełk-Orzysz
- Badania laboratoryjne aktywnych stałych pionowych znaków drogowych
- Badania wstępne typu laboratoryjne i drogowe farby rozpuszczalnikowej LABRADOR barwy białej i żółtej do poziomego oznakowania dróg
- Badania wstępne typu laboratoryjne i drogowe masy chemoutwardzalnej REMO 2000 EQ barwy białej do poziomego oznakowania dróg
- Badania wstępne typu laboratoryjne i drogowe masy chemoutwardzalnych REMO 2000 RADWEG, REMO 2000 RL, REMO 2000 FEIN oraz REMO 2000 FLEX do poziomego oznakowania dróg dla rowerów
- Badania wstępne typu laboratoryjne i drogowe masy chemoutwardzalnej TRIFLEX LINE KALTPLASTIC NO barwy białej do poziomego oznakowania dróg
- Opracowanie metodyki oceny przyczepności materiałów do grubowarstwowych oznakowań poziomych dróg do nawierzchni asfaltowych i betonowych
- Wdrożenie metody oceny klasy przejezdności materiałów do poziomego oznakowania dróg na drogowym odcinku doświadczalnym z uwzględnieniem wymagań PN-EN 1824:2011
- Badania zderzeniowe typu TB11, TB32, TB42, TB51 barier drogowych wykonane w skali rzeczywistej według normy PN-EN 1317
- Badania zderzeniowe typu TB11, TB51 barier mostowych wykonane w skali rzeczywistej według normy PN-EN 1317
- Badania zderzeniowe słupów oświetleniowych wykonane w skali rzeczywistej według PN-EN 12767 dla klas prędkości 35 km/h, 50 km/h, 70 km/h i 100 km/h

Konferencje i prezentacje

- Konferencja IX Krakowskie Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2022, Kraków 25 – 27 maja 2022, prezentacja *Wybrane zagadnienia przekazu informacji z wykorzystaniem znaków o zmiennej treści*
- Prezentacja *Charakterystyka bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce* jako element projektu pt. Kampania edukacyjno-informacyjna „Ubi crimen, ibi victima”; 15 grudnia 2022 r.
- Konferencja Transport Problems 2022, Politechnika Śląska w Gliwicach prezentacja *Mieszkańcy małych miast jako uczestnicy komunikacji miejskiej w dobie pandemii COVID-19*

Publikacje

- *Residents of small towns as users of public transport during Covid-19 - practical recommendations to city managers*, Polish Journal of Management Studies 2022; 26 (2): 265-380
- *Typology of city residents' activity in terms of their mobility*, Roads and Bridges - Drogi i Mosty 21, 4, 2022, 343-364

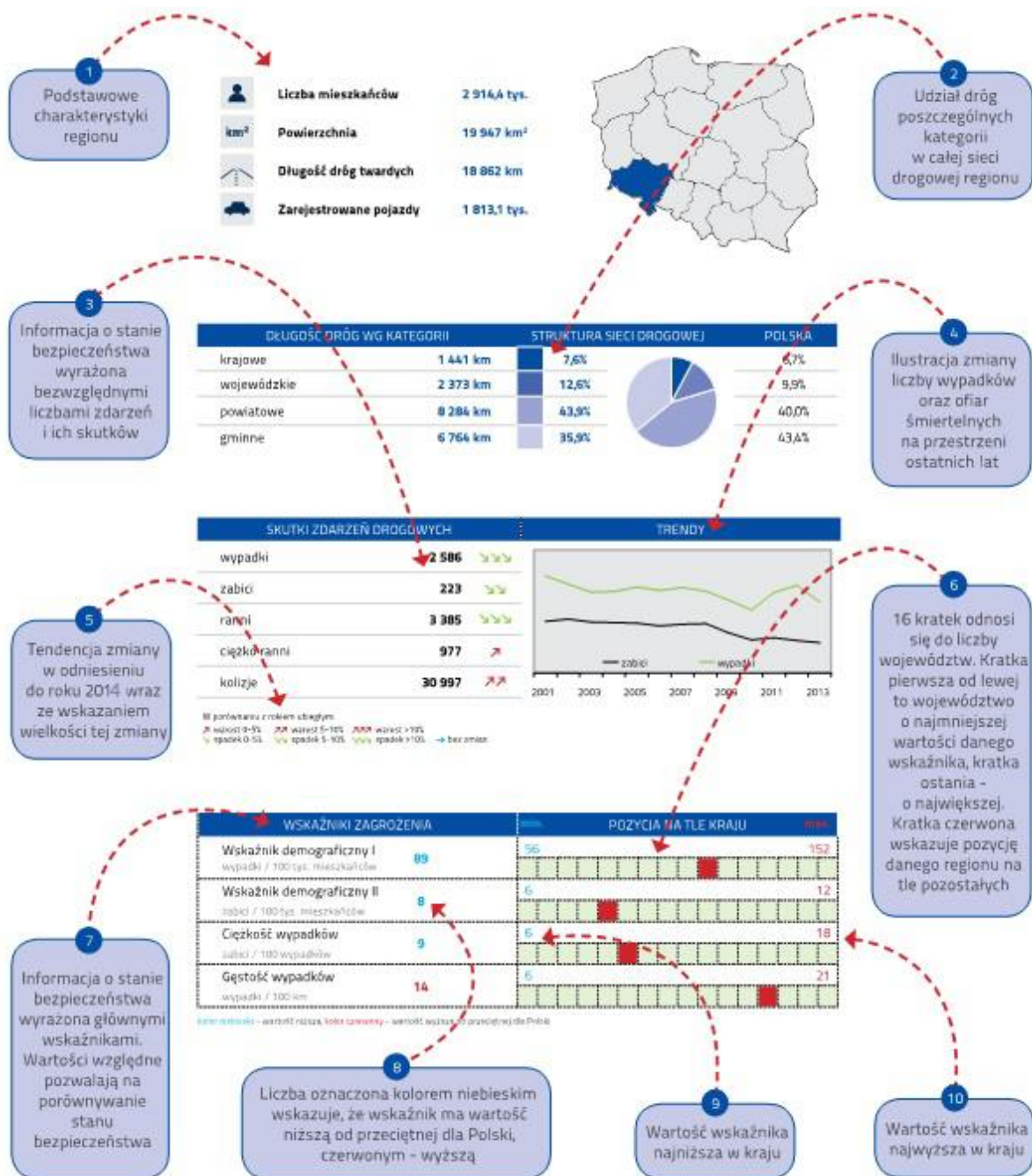
Inne

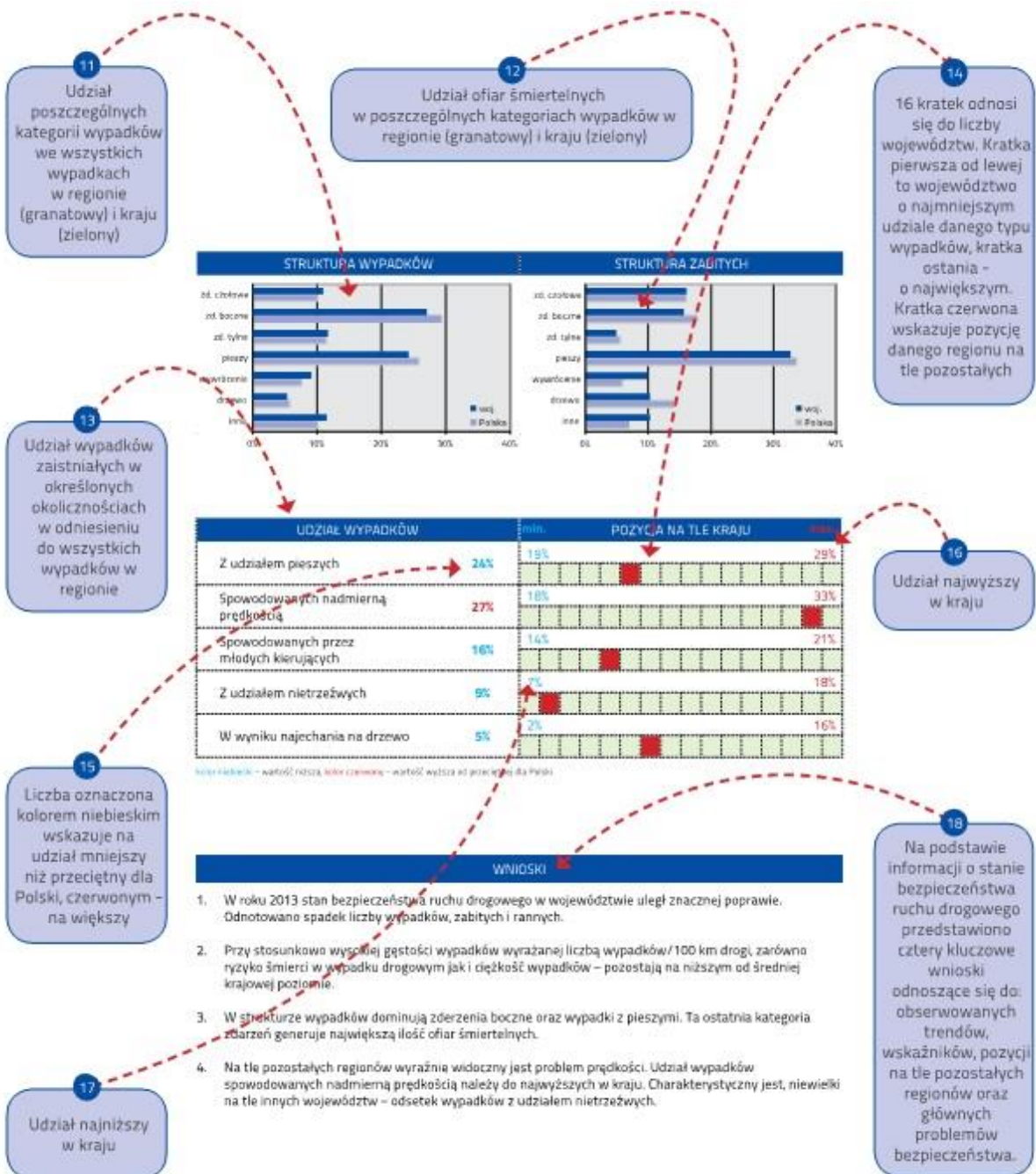
- Udział w pracach Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego powołanym przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

ZAŁĄCZNIK 1

Analizy porównawcze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwach w 2022 r.

JAK ODCZYTAĆ INFORMACJE ?







WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE



Liczba mieszkańców	2 898 tys.
Powierzchnia	19 947 km ²
Długość dróg publicznych	25 427,2 km
Zarejestrowane pojazdy	2 529,7 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 386 km	● 5,8%	
wojewódzkie	2 384 km	● 10,1%	
powiatowe	8 351 km	● 34,3%	
gminne	13 307 km	● 49,9%	
POLSKA			
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

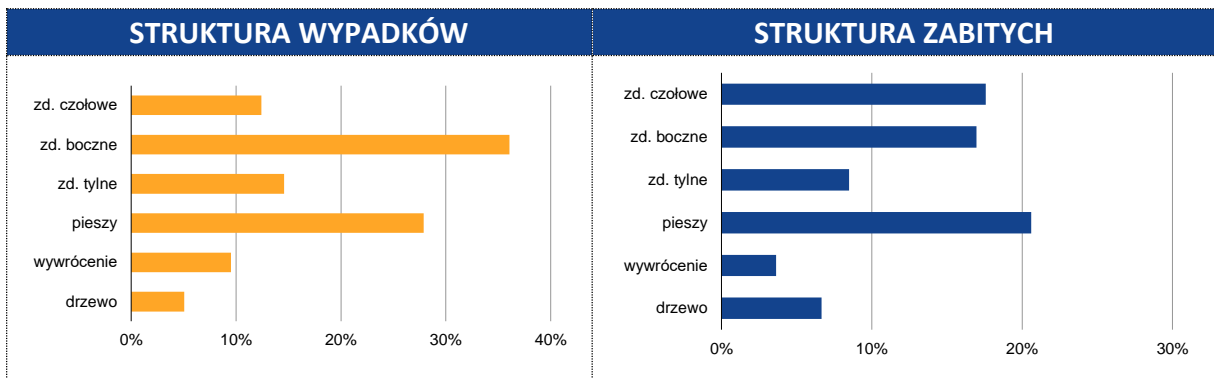
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY	
wypadki	1 869 ↗↗		
zabici	138 ↘↘↘		
ranni	2 201 ↗↗		
ciężko ranni	677 ↘		
kolizje	33 699 ↘↘↘		

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.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo	1,7%		17,5%

WNIOSKI

1. W roku 2022 w strukturze wypadków dominują zderzenia boczne i najechanie na pieszego, zaś w strukturze ofiar śmiertelnych najechanie na pieszego oraz zderzenia czołowe i boczne.
2. Dość wysoki udział wypadków z udziałem pieszych.
3. Kolejny rok występuje wyższy od średniej udział wypadków motocyklistów.

W 2002 roku w województwie dolnośląskim miały miejsce 3 242 wypadki, w których zginęły 393 osoby, a 3 974 zostały ranne.






W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 42,4%, liczba ofiar śmiertelnych o 64,9%, zaś liczba osób rannych o 44,6%.



WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 017,7 tys.
Powierzchnia	17 972 km ²
Długość dróg publicznych	27 298,0 km
Zarejestrowane pojazdy	1 807,6 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 192 km	 4,3%	
wojewódzkie	1 802 km	 6,3%	
powiatowe	7 034 km	 25,0%	
gminne	17 271 km	 64,4%	
			POLSKA
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY					
wypadki	770	↘						
zabici	103	↘↘↘						
ranni	857	↘						
ciężko ranni	304	↘↘↘						
kolizje	21 681	↘↘↘						
			2012	2014	2016	2018	2020	2022

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

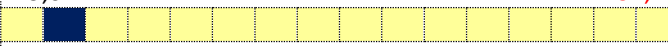
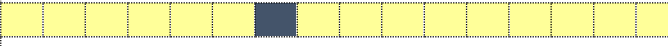
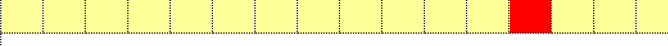
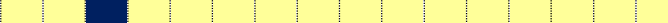
↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

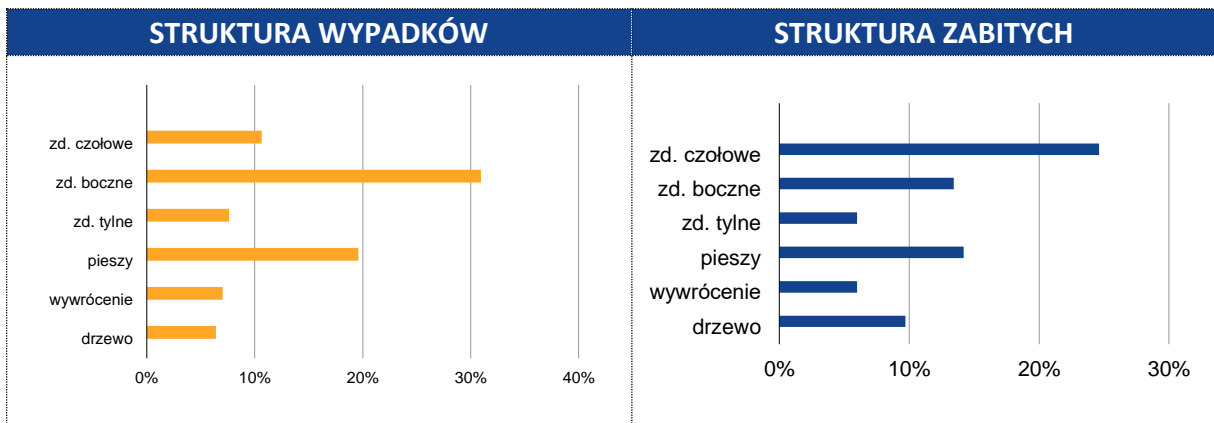
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 21,7%	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22,9%	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 14,0%	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów 14,9%	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 9,0%	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów 9,9%	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo 6,9%	1,7%		17,5%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> Wskaźnik wypadków/100 tys. mieszkańców ma jedną z najniższych wartości w kraju, jednak ryzyko śmierci w wypadku jest na średnim poziomie. Wysoki wskaźnik wypadków spowodowanych nadmierną prędkością. Jeden z najwyższych wskaźników wypadków z udziałem motocyklistów.
<p>W 2002 roku w województwie kujawsko – pomorskim miało miejsce 2 626 wypadków, w których zginęło 320 osób, a 3 343 zostały ranne.</p> <p>W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 70,7%, liczba ofiar śmiertelnych o 67,8%, zaś liczba osób rannych o 74,4%.</p>



WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE



Liczba mieszkańców	2 038,3 tys.
Powierzchnia	25 122 km ²
Długość dróg publicznych	38 797,4 km
Zarejestrowane pojazdy	1 962,2 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 055 km	● 2,8%	
wojewódzkie	2 327 km	● 6,3%	
powiatowe	10 622 km	● 28,5%	
gminne	24 793 km	● 62,5%	
			POLSKA
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

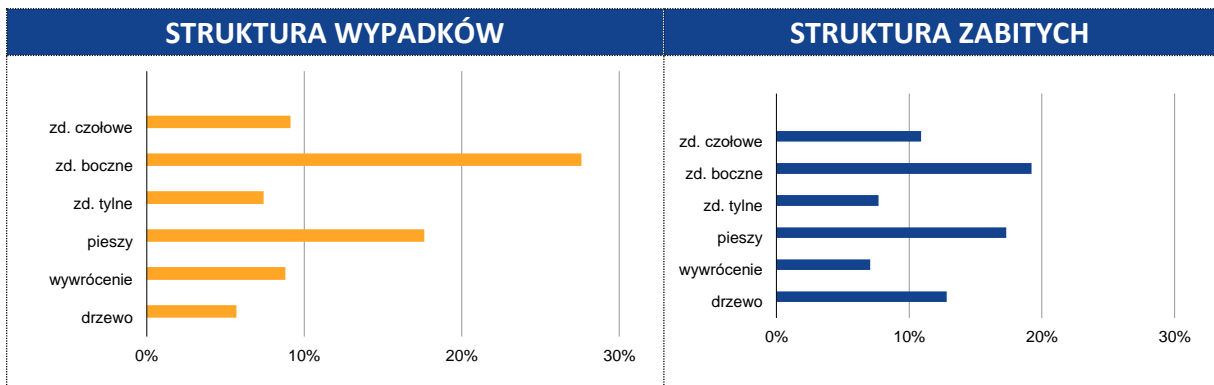
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	785	↘↘↘		
zabici	121	↘↘↘		
ranni	815	↘↘↘		
ciężko ranni	364	↘↘↘		
kolizje	17 142	↘↘↘		
			2012 2014 2016 2018 2020 2022	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 21,7%	18,0%	28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 23,4%	13,1%	31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,6%	12,7%	18,2%
Z udziałem rowerzystów 19,9%	12,4%	20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 12,9%	5,7%	12,9%
Z udziałem motocyklistów 9,8%	4,6%	10,8%
W wyniku najechania na drzewo 6,8%	1,7%	17,5%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 1. W województwie utrzymuje się najwyższy w kraju udział wypadków 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.
<p>W 2002 roku w województwie lubelskim miały miejsce 3 043 wypadki, w których zginęły 354 osoby, a 3 954 zostały ranne.</p> <p>W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 74,2%, liczba ofiar śmiertelnych o 65,8%, zaś liczba osób rannych o 79,4%.</p>



WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE



Liczba mieszkańców	985,5 tys.
Powierzchnia	13 988 km ²
Długość dróg publicznych	15 804,4 km
Zarejestrowane pojazdy	941,6 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	908 km	● 5,8%	
wojewódzkie	1 588 km	● 10,2%	
powiatowe	4 148 km	● 26,5%	
gminne	9 160 km	● 57,5%	
			POLSKA
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

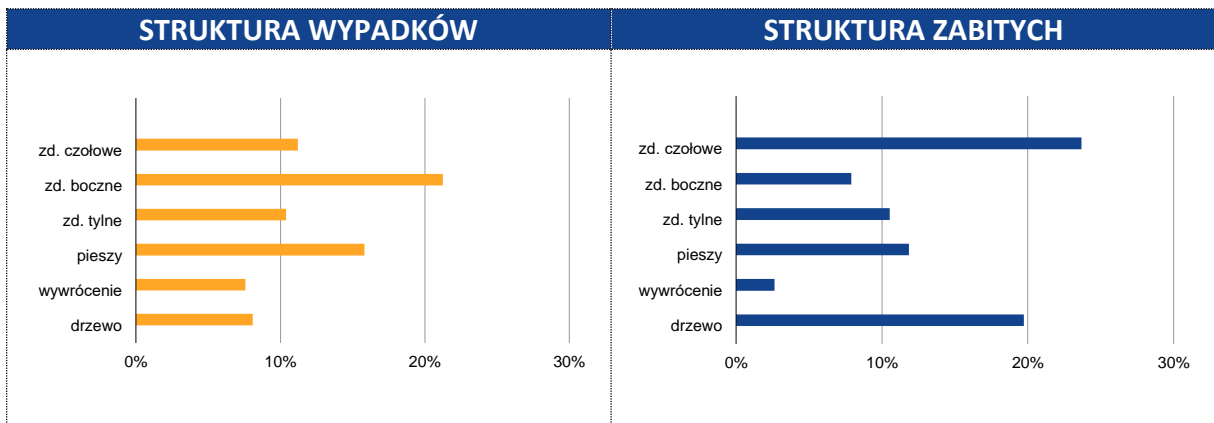
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY					
wypadki	499	↘↘						
zabici	63	↘↘↘						
ranni	580	↘↘↘						
ciężko ranni	225	↗						
kolizje	9 900	↘↘						
			2012	2014	2016	2018	2020	2022

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 19,8%	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22,6%	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 15,2%	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów 12,4%	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 8,8%	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów 9,8%	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo 9,8%	1,7%		17,5%

WNIOSKI

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

W 2002 roku w województwie lubuskim miało miejsce 799 wypadków, w których zginęło 177 osób, a 1 083 zostały ranne.

W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 37,5%, liczba ofiar śmiertelnych o 64,4%, zaś liczba osób rannych o 46,4%.



WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE



Liczba mieszkańców	2 394,9 tys.
Powierzchnia	18 218 km ²
Długość dróg publicznych	26 382,8 km
Zarejestrowane pojazdy	2 249,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	1 487 km	5,7%	
Wojewódzkie	1 361 km	5,2%	
Powiatowe	7 770 km	29,9%	
Gminne	15 765 km	59,1%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 209	↘	
zabici	164	↘↘↘	
ranni	2 633	↘	
ciężko ranni	869	↘↘↘	
kolizje	23 220	↘↘↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

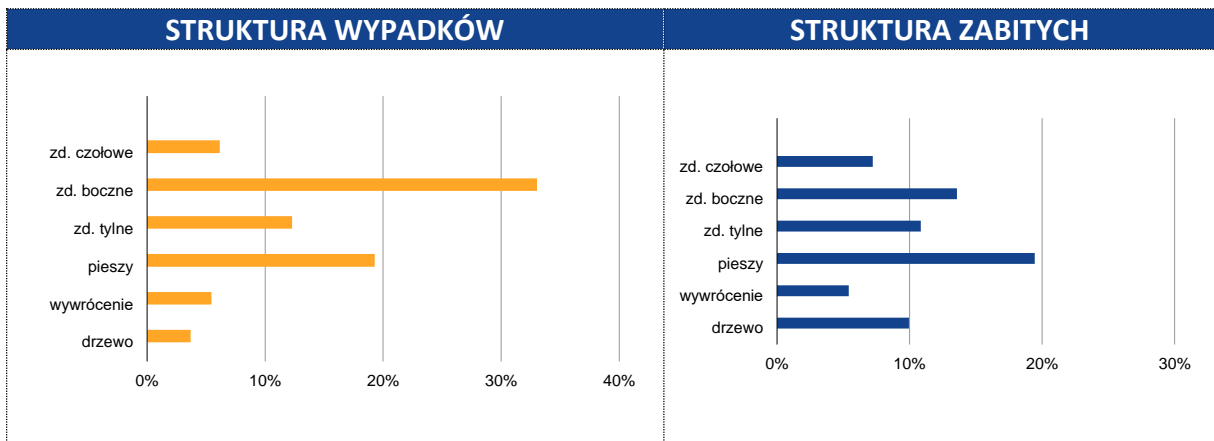
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 21,9%	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 20,1%	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 13,3%	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów 17,6%	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 17,4%	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów 5,8%	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo 4,1%	1,7%		17,5%

WNIOSKI

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

W 2002 roku w województwie łódzkim miało miejsce 4 631 wypadków, w których zginęło 509 osób, a 5 543 zostały ranne.






W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 52,3%, liczba ofiar śmiertelnych o 67,8%, zaś liczba osób rannych o 52,5%.

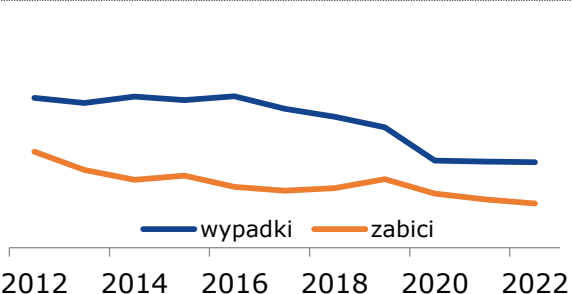


WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE



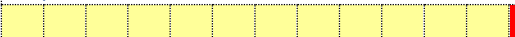


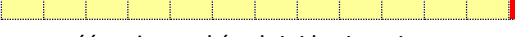
Liczba mieszkańców	3 430,4 tys.
Powierzchnia	15 184 km ²
Długość dróg publicznych	31 508 km
Zarejestrowane pojazdy	2 858,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	1 098 km	 3,5%	
Wojewódzkie	1 451 km	 4,5%	
Powiatowe	6 632 km	 20,9%	
Gminne	22 327 km	 71,1%	
			POLSKA
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

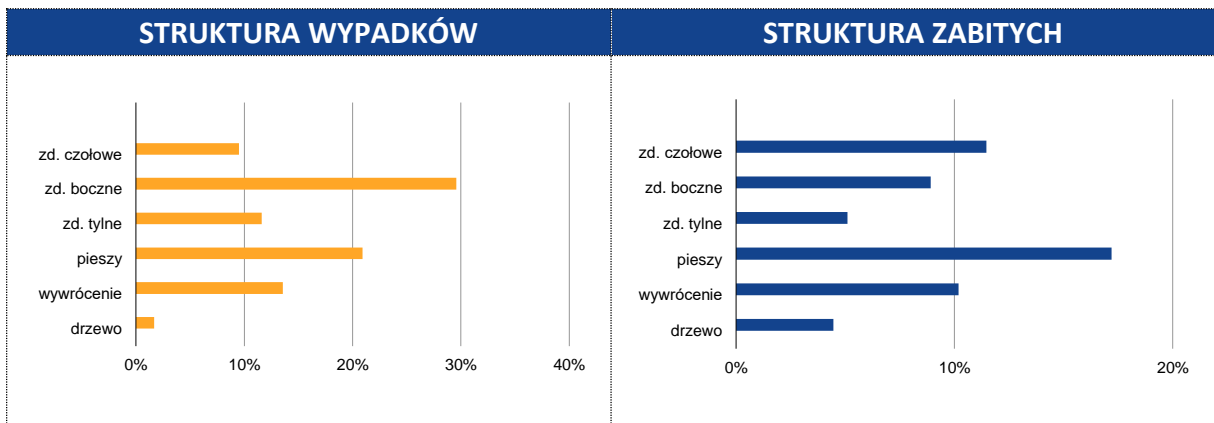
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY					
wypadki	2 226	↓						
zabici	102	↓↓↓						
ranni	2 615	↑						
ciężko ranni	853	↓						
kolizje	26 792	↓↓↓						
			2012	2014	2016	2018	2020	2022

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

- ↑ - wzrost 0-5%
- ↑↑ - wzrost 5-10%
- ↑↑↑ - wzrost >10%
- ↓ - spadek 0-5%
- ↓↓ - spadek 5-10%
- ↓↓↓ - spadek >10%
- - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 21,7%	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 21,4%	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,5%	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów 20,8%	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 8,9%	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów 10,8%	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo 1,7%	1,7%		17,5%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> Wskaźnik zagrożenia oraz gęstość wypadków plasują region powyżej średniej kraju, natomiast ryzyko śmierci oraz ciężkość wypadków nie osiągają wysokiej wartości. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych, które generują zdecydowanie najwyższe odsetki ofiar śmiertelnych. Wśród najistotniejszych problemów należy wskazać znaczną liczbę wypadków z udziałem rowerzystów, motocyklistów oraz spowodowanych przez młodych kierowców, a także z udziałem nietrzeźwych.
<p>W 2002 roku w województwie małopolskim miało miejsce 5 286 wypadków, w których zginęło 375 osób, a 6 820 zostało rannych.</p> <p>W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 57,9%, liczba ofiar śmiertelnych o 72,8%, zaś liczba osób rannych o 61,6%.</p>



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE



Liczba mieszkańców	5 512,8 tys.
Powierzchnia	35 559 km ²
Długość dróg publicznych	55 810 km
Zarejestrowane pojazdy	5 424,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	2 433 km	● 4,4%	
Wojewódzkie	2 987 km	● 5,6%	
Powiatowe	15 207 km	● 27,6%	
Gminne	35 183 km	● 62,4%	

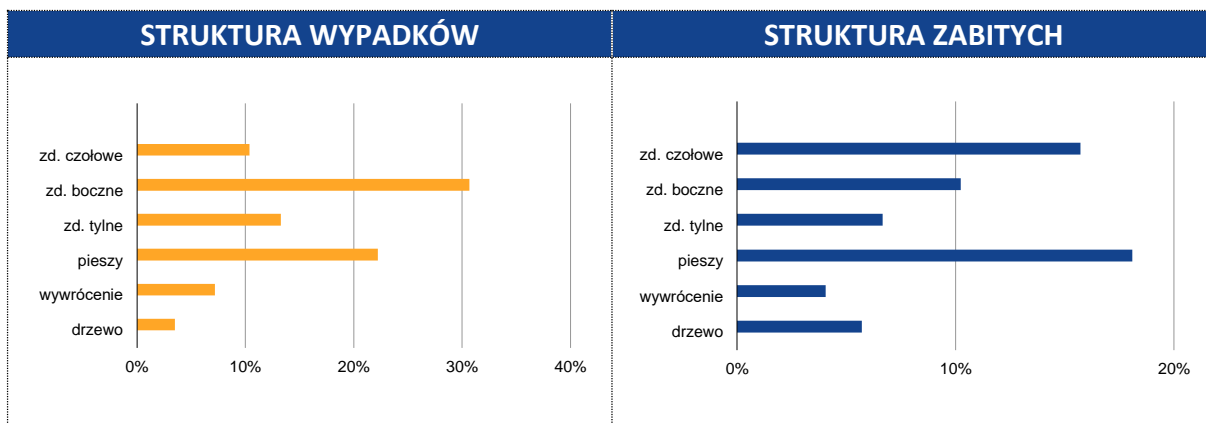
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 896	↘↘	
zabici	289	↘↘↘	
ranni	3 398	↘	
ciężko ranni	608	↘↘↘	
kolizje	55 490	↘↘↘	

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.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23,5%	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 21,2%	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 15,2%	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów 17,7%	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 8,4%	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów 8,9%	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo 3,6%	1,7%		17,5%

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 towarzysząca im gęstość wypadków jest wyższa od średniej krajowej.

W 2002 roku w województwie mazowieckim miały miejsce 7 224 wypadki, w których zginęło 1 015 osób, a 8 762 zostały ranne.





W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 59,9%, liczba ofiar śmiertelnych o 71,5%, zaś liczba osób rannych o 61,2%.




WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE



Liczba mieszkańców	948,6 tys.
Powierzchnia	9 411 km ²
Długość dróg publicznych	10 568 km
Zarejestrowane pojazdy	888,2 tys.

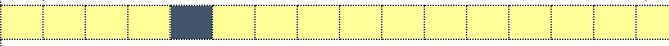


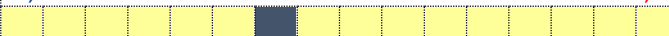
DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	783 km	 7,5%	POLSKA 4,6%
Wojewódzkie	998 km	 8,2%	6,9%
Powiatowe	3 865 km	 37,6%	29,3%
Gminne	4 923 km	 46,7%	59,3%



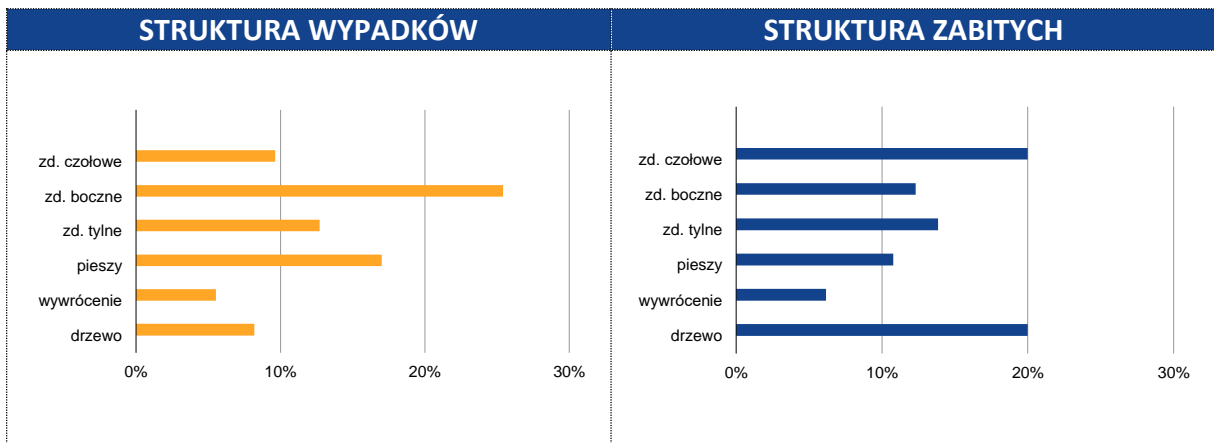
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	438   	 <p>— wypadki — zabici</p>
zabici	64   	
ranni	513   	
ciężko ranni	167   	
kolizje	9 278  	

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.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 19,4%	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 21,0%	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,2%	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów 16,4%	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 9,8%	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów 8,4%	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo 9,%	1,7%		17,5%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 1. W regionie odnotowano wyższy od średniej odsetek wypadków z udziałem młodych kierowców, nietrzeźwych oraz w wyniku najechania na drzewo. 2. W strukturze wypadków wyraźnie dominują zderzenia boczne pojazdów, ale zderzenia czołowe oraz w wyniku najechania na drzewo generują najwięcej ofiar śmiertelnych. 3. Wskaźnik zagrożenia w regionie jest niższy od średniej wartości w skali kraju. Niestety wskaźnik zabitych na 100 tys. mieszkańców jest jednym z najwyższych w kraju, zaś wskaźnik ciężkości przewyższa średnią wartość krajową.
<p>W 2002 roku w województwie opolskim miało miejsce 1 366 wypadków, w których zginęło 141 osób, a 1 756 zostało rannych.</p> <p>W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 67,9%, liczba ofiar śmiertelnych o 54,6%, zaś liczba osób rannych o 70,8%.</p>



WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE



Liczba mieszkańców	2 085,9 tys.
Powierzchnia	17 845 km ²
Długość dróg publicznych	21 736 km
Zarejestrowane pojazdy	1 776,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	931 km	4,3%	
Wojewódzkie	1 783 km	8,1%	
Powiatowe	6 737 km	31,4%	
Gminne	12 285 km	56,2%	

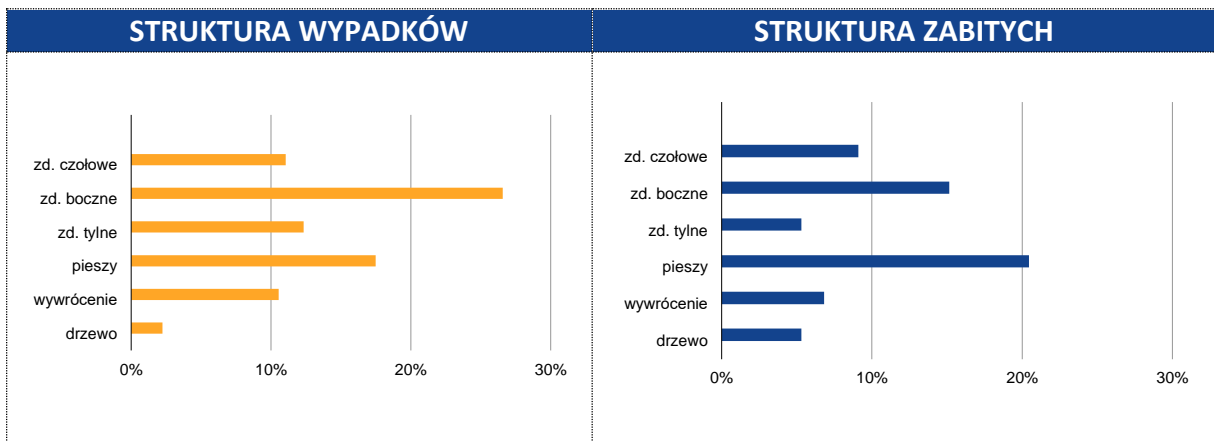
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	1 062			
zabici	88			
ranni	1 264			
ciężko ranni	228			
kolizje	14 767			

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.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 20,1%	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 23,9%	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 18,2%	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów 18,9%	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 6,3%	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów 9,7%	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo 2,4%	1,7%		17,5%

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.

W 2002 roku w województwie podkarpackim miało miejsce 2 250 wypadków, w których zginęły 223 osoby, a 2 746 zostało rannych.

W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 52,8%, liczba ofiar śmiertelnych o 60,5%, zaś liczba osób rannych o 54,0%.



WOJEWÓDZTWO PODLASKIE



Liczba mieszkańców	1 148,7 tys.
Powierzchnia	20 187 km ²
Długość dróg publicznych	27 391 km
Zarejestrowane pojazdy	994,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	1 025 km	● 3,7%	
Wojewódzkie	1 390 km	● 5,1%	
Powiatowe	7 646 km	● 28,5%	
Gminne	17 330 km	● 62,7%	
			POLSKA 4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

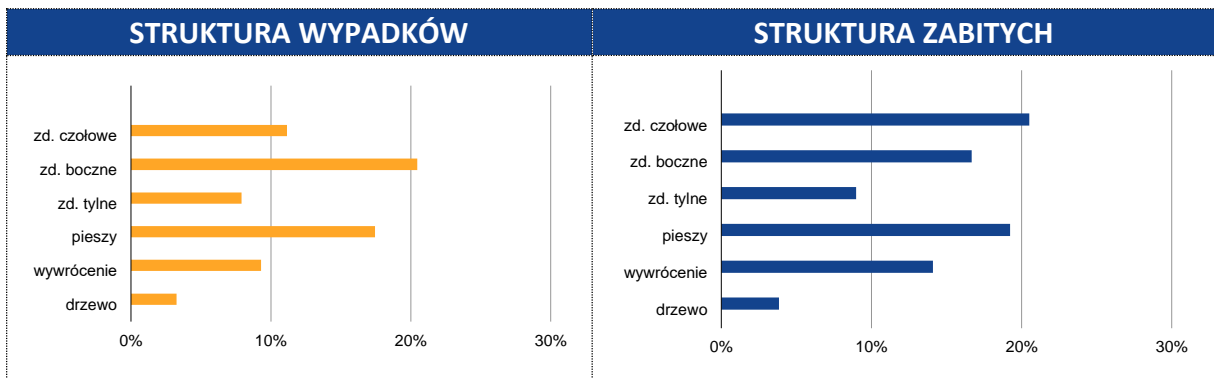
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY					
wypadki	333 ↘↘↘						
zabici	69 ↘↘↘						
ranni	360 ↘↘↘						
ciężko ranni	191 ↘↘↘						
kolizje	11 080 ↘↘↘						
		2012	2014	2016	2018	2020	2022
		— wypadki		— zabici			

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.	29,0	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: yellow;"></div>	92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: yellow;"></div>	6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: yellow;"></div>	20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: yellow;"></div>	8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 22,8%	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 23,7%	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 13,2%	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów 15,9%	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 10,2%	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów 9,0%	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo 4,2%	1,7%		17,5%

WNIOSKI

1. W województwie w 2022 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 stosunkowo wysoki w kraju wskaźnik wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz z udziałem nietrzeźwych.

W 2002 roku w województwie podlaskim miały miejsce 1 452 wypadki, w których zginęło 209 osób, a 1 877 zostało rannych.

W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 77,1%, liczba ofiar śmiertelnych o 67,0%, zaś liczba osób rannych o 80,8%.



WOJEWÓDZTWO POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 358,7 tys.
Powierzchnia	18 336 km ²
Długość dróg publicznych	22 782 km
Zarejestrowane pojazdy	1 987,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	929 km	● 4,0%	
Wojewódzkie	1 838 km	● 8,1%	
Powiatowe	5 688 km	● 25,0%	
Gminne	14 327 km	● 62,9%	

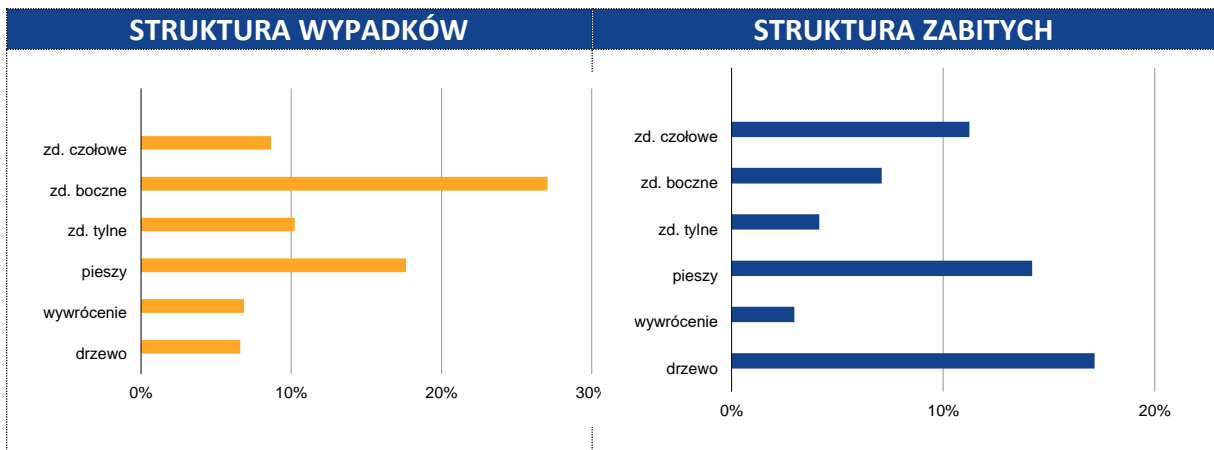
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	1 592	↘↘↘		
zabici	100	↘↘↘		
ranni	1 945	↘↘		
ciężko ranni	455	↘		
kolizje	22 084	↘↘↘		

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.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 21,0%	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22,2%	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 14,9%	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów 17,9%	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 7,6%	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów 8,6%	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo 7,7%	1,7%		17,5%

WNIOSKI

1. W roku 2022 w województwie odnotowano znaczny spadek liczby ofiar śmiertelnych.
2. Podobnie jak w roku ubiegłym w województwie utrzymuje się znaczący udział wypadków spowodowanych nadmierną prędkością i najechaniem na drzewo oraz z udziałem rowerzystów.
3. Region charakteryzuje się dość niską ciężkością wypadków, natomiast gęstość wypadków jest powyżej średniej krajowej.

W 2002 roku w województwie pomorskim miały miejsce 3 682 wypadki, w których zginęło 285 osób, a 4 894 zostały ranne.






W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 56,8%, liczba ofiar śmiertelnych o 64,9%, zaś liczba osób rannych o 60,3%.









WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE





Liczba mieszkańców	4 375,9 tys.
Powierzchnia	12 334 km ²
Długość dróg publicznych	24 876 km
Zarejestrowane pojazdy	3 533,3 tys.


DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	1 282 km	 5,0%	
Wojewódzkie	1 504 km	 6,0%	
Powiatowe	6 324 km	 25,2%	
Gminne	15 767 km	 63,8%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 984		
zabici	155		
ranni	2 263		
ciężko ranni	689		
kolizje	47 139		


W porównaniu z rokiem ubiegłym:


 - wzrost 0-5%


 - wzrost 5-10%

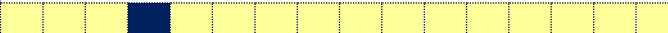


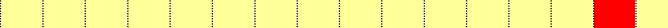
 - wzrost >10%

 - spadek 0-5%

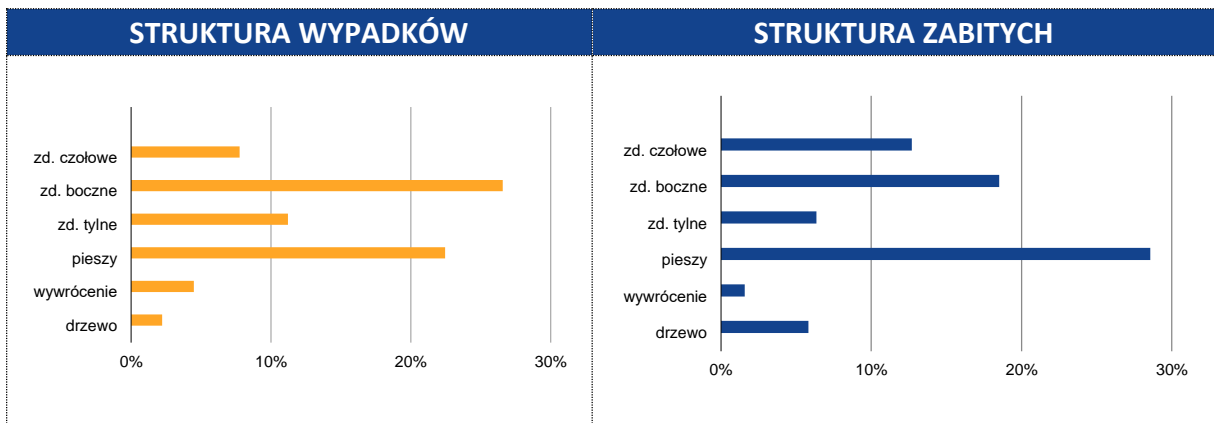
 - spadek 5-10%

 - spadek >10%

 - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 28,0%	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 13,1%	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 12,7%	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów 15,2%	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 6,3%	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów 7,7%	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo 2,7%	1,7%		17,5%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 1. Najważniejszym problemem województwa jest najwyższy 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. 2. W strukturze wypadków wyraźnie dominują zderzenia boczne i wypadki z udziałem pieszych, które charakteryzują się bardzo dużym odsetkiem ofiar śmiertelnych. 3. W regionie po raz kolejny odnotowano jeden z najniższych w kraju wskaźnik liczby zabitych w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców, przy jednoczesnej znacznej gęstości wypadków.
<p>W 2002 roku w województwie śląskim miało miejsce 6 421 wypadków, w których zginęło 513 osób, a 7 930 zostało rannych.</p> <p>W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 69,1%, liczba ofiar śmiertelnych o 69,8%, zaś liczba osób rannych o 71,5%.</p>



WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE



Liczba mieszkańców	1 187,7 tys.
Powierzchnia	11 709 km ²
Długość dróg publicznych	17 467 km
Zarejestrowane pojazdy	1 112,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	757 km	● 4,3%	
wojewódzkie	1 079 km	● 6,3%	
powiatowe	6 221 km	● 35,2%	
gminne	9 411 km	● 54,2%	

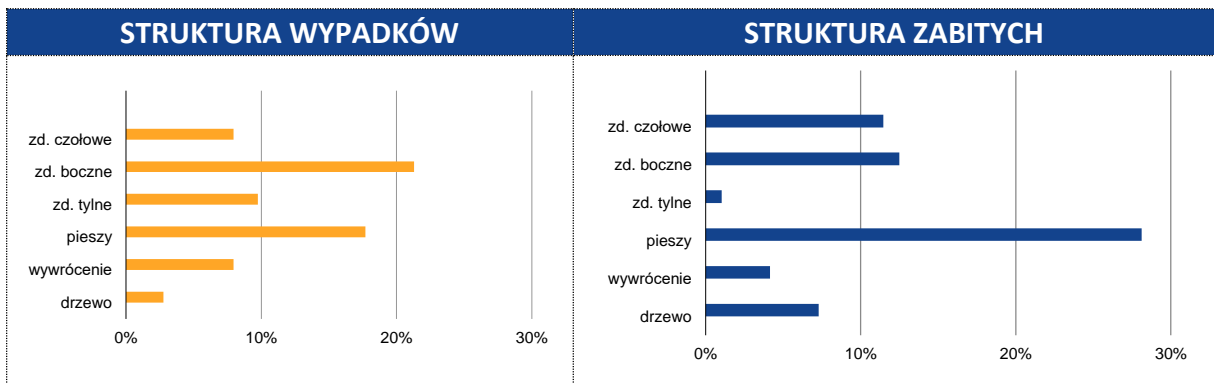
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	649	↘↘↘		
zabici	67	↘↘↘		
ranni	761	↘↘↘		
ciężko ranni	231	↘↘↘		
kolizje	10 706	↘↘↘		

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.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23,6%	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 19,1%	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 13,7%	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów 14,9%	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 8,6%	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów 4,6%	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo 3,5%	1,7%		17,5%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 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 oraz pieszych. 3. Udaje się utrzymać w regionie niski odsetek wypadków z udziałem rowerzystów oraz najniższy w skali kraju odsetek wypadków z udziałem motocyklistów.
<p>W 2002 roku w województwie świętokrzyskim miało miejsce 2 209 wypadków, w których zginęły 292 osoby, a 2 708 zostało rannych.</p> <p>W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 70,6%, liczba ofiar śmiertelnych o 77,1%, zaś liczba osób rannych o 71,9%.</p>



WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE



Liczba mieszkańców	1 374,7 tys.
Powierzchnia	24 174 km ²
Długość dróg publicznych	22 098 km
Zarejestrowane pojazdy	1 142,4 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 345 km	● 6,0%	
wojewódzkie	1 920 km	● 8,7%	
powiatowe	8 347 km	● 37,8%	
gminne	10 486 km	● 47,5%	

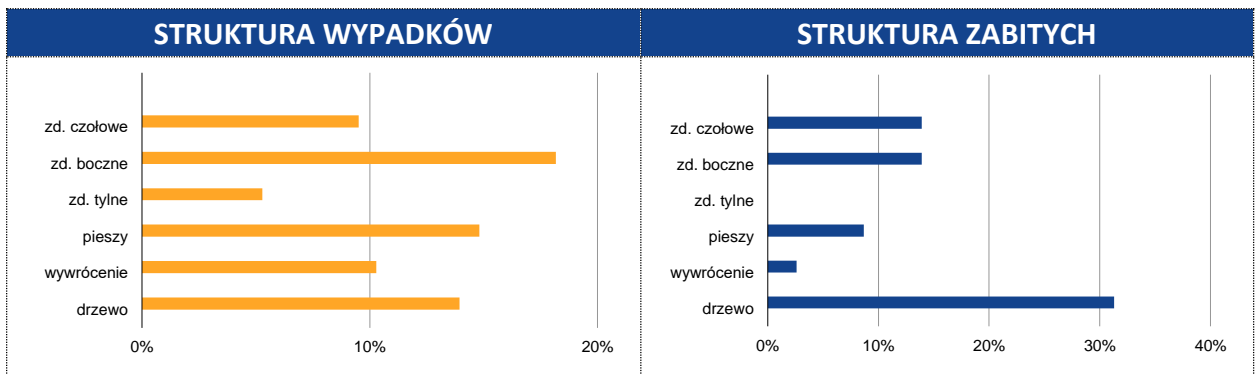
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	830	↘↘		
zabici	84	↘↘↘		
ranni	928	↘↘↘		
ciężko ranni	386	↘		
kolizje	13 317	↘↘↘		

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.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 19,3%	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 31,9%	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,0%	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów 15,9%	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 12,3%	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów 8,9%	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo 17,5%	1,7%		17,5%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 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.
<p>W 2002 roku w województwie warmińsko - mazurskim miało miejsce 1 787 wypadków, w których zginęło 251 osób, a 2 314 zostało rannych.</p> <p>W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 53,6%, liczba ofiar śmiertelnych o 66,5%, zaś liczba osób rannych o 59,9%.</p>



WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 500,0 tys.
Powierzchnia	29 827 km ²
Długość dróg publicznych	42 267,0 km
Zarejestrowane pojazdy	3 427,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	1 730 km	4,2%	
Wojewódzkie	2 801 km	6,9%	
Powiatowe	12 156 km	29,6%	
Gminne	25 580 km	59,2%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	2 299			
zabici	214			
ranni	2 617			
ciężko ranni	949			
kolizje	29 182			

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

- wzrost 0-5%

- wzrost 5-10%

- wzrost >10%

- spadek 0-5%

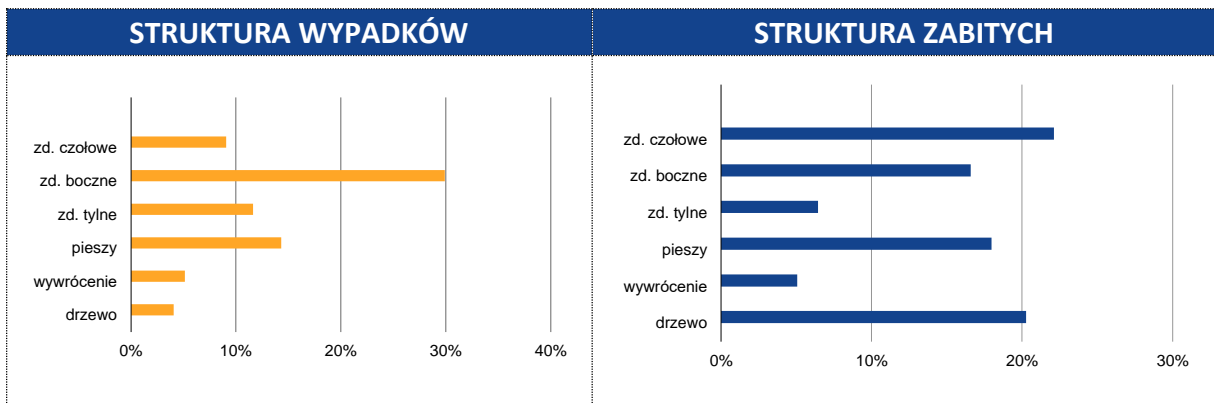
- spadek 5-10%

- spadek >10%

- bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 18,0%	18,0%		28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22,3%	13,1%		31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,1%	12,7%		18,2%
Z udziałem rowerzystów 18,3%	12,4%		20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 5,7%	5,7%		12,9%
Z udziałem motocyklistów 9,3%	4,6%		10,8%
W wyniku najechania na drzewo 5,0%	1,7%		17,5%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 1. W roku 2022 odnotowano dość wysoki wskaźnik wypadków z udziałem młodych kierowców oraz rowerzystów. 2. Struktura wypadków nie odbiega od średniej obserwowanej w kraju. Dominują zderzenia boczne oraz wypadki z udziałem pieszych. Jednocześnie obok wyżej wymienionych dużą liczbę ofiar śmiertelnych generują zderzenia czołowe i najechanie na drzewo. 3. Na uwagę zasługuje najniższa w kraju wartość wskaźnika udziału w wypadkach nietrzeźwych kierowców i pieszych.
<p>W 2002 roku w województwie wielkopolskim miały miejsce 5 362 wypadki, w których zginęło 520 osób, a 7 079 zostało rannych.</p> <p>W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 57,1%, liczba ofiar śmiertelnych o 58,8%, zaś liczba osób rannych o 63,0%.</p>



WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE



Liczba mieszkańców	1 650,0 tys.
Powierzchnia	22 907 km ²
Długość dróg publicznych	19 604 km
Zarejestrowane pojazdy	1 396,2 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	1 159 km	● 5,9%	
Wojewódzkie	2 171 km	● 11,0%	
Powiatowe	7 653 km	● 38,9%	
Gminne	8 622 km	● 44,1%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	881	↘↘	
zabici	75	↘↘↘	
ranni	993	↘↘	
ciężko ranni	345	↘↘↘	
kolizje	16 789	↘↘↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

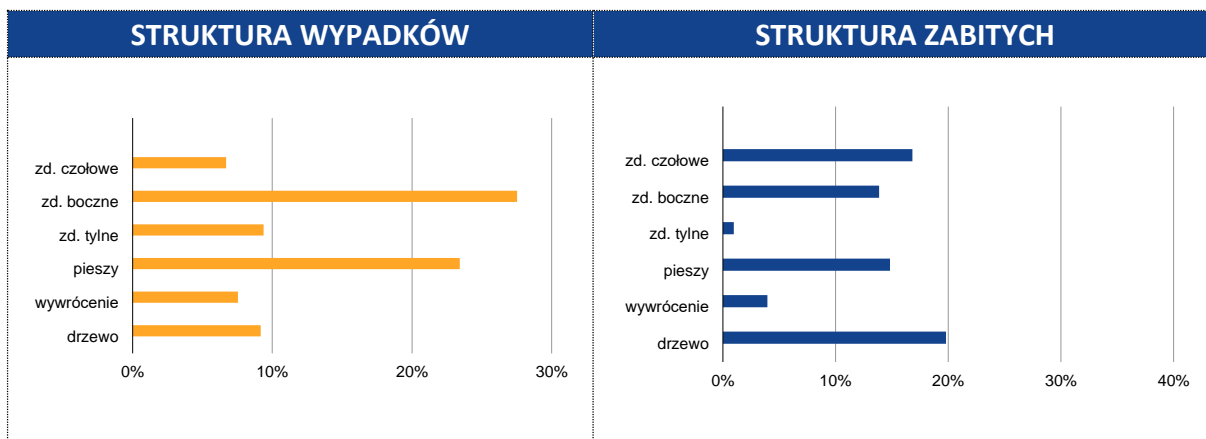
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	29,0		92,2
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	3,0		6,8
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	4,6		20,7
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,2		8,4

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 25,7%	18,0%	28,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 18,4%	13,1%	31,9%
Spowodowanych przez młodych kierowców 12,7%	12,7%	18,2%
Z udziałem rowerzystów 13,5%	12,4%	20,8%
Z udziałem nietrzeźwych 7,6%	5,7%	12,9%
Z udziałem motocyklistów 7,6%	4,6%	10,8%
W wyniku najechania na drzewo 9,6%	1,7%	17,5%

WNIOSKI

1. W województwie odnotowano najniższy wskaźnik wypadków z udziałem młodych kierowców. W roku 2022 także wskaźnik udziału wypadków z udziałem rowerzystów, motocyklistów oraz spowodowanych nadmierną prędkością był jednym z najniższych w skali kraju.
2. Wskaźniki wypadków w wyniku najechania na drzewo są na trzecim miejscu spośród najwyższych w kraju.
3. Przyjęte na potrzeby oceny wskaźniki plasują region w gronie województw o średnim poziomie zagrożenia.

W 2002 roku w województwie zachodniopomorskim miało miejsce 2 179 wypadków, w których zginęło 250 osób, a 2 715 zostało rannych.

W ciągu 20 lat liczba wypadków spadła o 67,6%, liczba ofiar śmiertelnych o 70,0%, zaś liczba osób rannych o 63,4%.

ZAŁĄCZNIK 2*

Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar oraz wielkość wskaźników zagrożenia w roku 2022

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	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
DOLNOŚLĄSKIE	1730	1869	179	138	2018	2201	699	677	39575	33699	59,8	64,5	6,2	4,8	10,3	7,4	6,8	7,4
KUJAWSKO-POMORSKIE	797	770	122	103	866	857	357	304	26187	21681	38,7	38,2	5,9	5,1	15,3	13,4	2,9	2,8
LUBELSKIE	892	785	135	121	966	815	475	364	19859	17142	42,6	38,5	6,4	5,9	15,1	15,4	2,3	2,0
LUBUSKIE	540	499	71	63	648	580	221	225	10700	9900	53,6	50,6	7,0	6,4	13,1	12,6	3,3	3,2
ŁÓDZKIE	2306	2209	191	164	2763	2633	973	869	28194	23220	94,6	92,2	7,8	6,8	8,3	7,4	8,8	8,4
MAŁOPOLSKIE	2239	2226	144	102	2590	2615	883	853	31560	26792	65,7	64,9	4,2	3,0	6,4	4,6	7,1	7,1
MAZOWIECKIE	3086	2896	375	289	3561	3398	701	608	64221	55490	56,9	52,5	6,9	5,2	12,2	10,0	5,6	5,2
OPOLSKIE	537	438	81	64	593	513	211	167	10191	9278	55,0	46,2	8,3	6,7	15,1	14,6	5,2	4,1
PODKARPACKIE	1222	1062	95	88	1444	1264	239	228	17948	14767	57,6	50,9	4,5	4,2	7,8	8,3	5,6	4,9
PODLASKIE	433	333	79	69	481	360	243	191	12794	11080	36,9	29,0	6,7	6,0	18,2	20,7	1,6	1,2
POMORSKIE	1776	1592	118	100	2060	1945	467	455	26584	22084	75,7	67,5	5,0	4,2	6,6	6,3	7,6	7,0
ŚLĄSKIE	2203	1984	148	155	2576	2263	755	689	53739	47139	49,0	45,3	3,3	3,5	6,7	7,8	8,6	8,0
ŚWIĘTOKRZYSKIE	780	649	86	67	913	761	277	231	12440	10706	63,7	54,6	7,0	5,6	11,0	10,3	4,5	3,7
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	920	830	96	84	1074	928	398	386	15507	13317	64,9	60,4	6,8	6,1	10,4	10,1	4,1	3,8
WIELKOPOLSKIE	2409	2299	230	214	2769	2617	961	949	33673	29182	68,9	65,7	6,6	6,1	9,5	9,3	5,8	5,4
ZACHODNIOPOMORSKIE	946	881	95	75	1093	993	416	345	19455	16789	56,0	53,4	5,6	4,5	10,0	8,5	4,7	4,5
POLSKA	22816	21322	2245	1896	26415	24743	8276	7541	422627	362266	59,6	56,2	5,9	5,0	9,8	8,9	5,3	5,0

* 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 2022

Filary programu		Zabici		Ciężko ranni	
		2019	2022	2019	2022
Wskaźniki finalne dla całego programu					
Wszystkie filary	Liczba ofiar (ofiar/rok)	2909	1896	10633	7541
	Wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (ofiar/1 mln mieszk./rok)	75,7	50,0	276,8	198,9
	Wskaźnik ofiarochłonności motoryzacyjnej (ofiar/1 mln pojazdów/rok ^[1])	94,4	55,7	345,2	221,6
	Wskaźnik koncentracji ofiar (ofiar/1 mld pkm/rok ^[2])	12,2	8,3	44,6	33,0
Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów.					
Bezpieczny człowiek	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	793	460	2474	1652
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	258	170	1371	1132
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	382	211	1516	1058
	Liczba ofiar w wypadkach spow. przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)	265	220	884	703

* 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	373	1494	1014
	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)	767	495	3975	2857
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi ^[3] (ofiar/rok)	473	363	994	710
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)	486	232	2981	1866
	Liczba ofiar na łukach poziomych – zakręt, łuk (ofiar/rok)	518	376	1385	1103
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)	1024	647	2579	1803
	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (ofiar/rok)	770	626	2428	1866
Bezpieczny pojazd	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdów (ofiar/rok) ^[4]	6	4	13	18
Ratownictwo i opieka powypadkowa	Liczba ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od dnia wypadku (ofiar/rok)	955	578	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 2022 r.: ofiary w wypadkach, w których przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu.