



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
DSP.WPP.4821.10.2020.SZ

Druk nr 585

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 2019 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/

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej





Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2019 r.

SŁOWNIK POJĘĆ¹

WYPADEK DROGOWY

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

KOLIZJA DROGOWA

Zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne².

ZDARZENIE DROGOWE

Wypadek drogowy lub kolizja drogowa.

ŚMIERTELNA OFIARA WYPADKU

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

OFIARA (OSOBA) CIĘŻKO RANNA

Osoba, która doznała uszczerbku na zdrowiu w postaci:

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

OFIARA (OSOBA) LEKKO RANNA

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

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

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

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

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

CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

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

GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

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

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

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



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

**STAN BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
oraz
działania realizowane
w tym zakresie
w 2019 r.**

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

Spis treści

SŁOWNIK POJĘĆ.....	2
WPROWADZENIE	6
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE W ROKU 2019	8
ZADANIA ZREALIZOWANE PRZEZ CZŁONKÓW KRBRD PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W 2019 ROKU W PROGRAMIE REALIZACYJNYM NA LATA 2018-2019 DO NPBRD	52
INNE DZIAŁANIA MAJĄCE WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO REALIZOWANE W 2019 ROKU	81
DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZA I PUBLIKACJE	134
ZAŁĄCZNIK 1. ANALIZA PORÓWNAWCZA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWACH W 2019 R.	144
ZAŁĄCZNIK 2. LICZBA ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR ORAZ WIELKOŚĆ WSKAŹNIKA ZAGROŻENIA W ROKU 2019	178
ZAŁĄCZNIK 3. ZESTAWIENIE PODSTAWOWYCH WSKAŹNIKÓW MONITOROWANIA NPBRD W 2010 I 2019 R.....	179



Przedstawiam Państwu sprawozdanie na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2019 roku.

Miniony rok był kolejnym, w którym na polskich drogach udało się zmniejszyć liczbę wypadków drogowych i rannych na ich skutek. Umiejscowienie zdarzeń drogowych z udziałem ofiar śmiertelnych na mapie kraju w 2019 r. potwierdza narastające zróżnicowanie spadku/wzrostu liczby ofiar śmiertelnych w poszczególnych województwach oraz okoliczności jakie towarzyszyły tym tragicznym wypadkom. Pomimo że wypadków drogowych w 2019 r. było znacznie mniej, to ich skutki były bardziej dotkliwe niż w latach ubiegłych.

Głównym czynnikiem wpływającym na liczbę wypadków drogowych z najcięższym skutkiem (utrata życia) pozostaje czynnik ludzki. Ograniczenie wpływu tego czynnika determinuje osiągnięcie znacznej redukcji wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych na polskich drogach i stanowi wyzwanie na dziś i na kolejne lata. Realizowana polityka zrównoważonego rozwoju transportu na obszarze całego kraju jest naszym długookresowym celem. W tej polityce uwzględniamy jeszcze więcej zadań i projektów, których celem jest przekonać nas wszystkich, że warto bezpiecznie poruszać się po coraz lepszej infrastrukturze drogowej.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce jest niezadawalający i takie stanowisko będzie podtrzymywane, dopóki choć jedna osoba ginie na skutek wypadków drogowych w Polsce. W 2019 roku zapłaciliśmy jako społeczeństwo najwyższą cenę za zdarzenia drogowego w postaci 2909 ofiar śmiertelnych. To dramat ludzi i ich bliskich z którym przychodzi mierzyć się przez kolejne lata. Aby skutecznie przeciwdziałać tym dramatom, konieczne jest dalsze prowadzenie systematycznych działań na wielu płaszczyznach, poszukiwanie i wdrażanie nowych rozwiązań, w szczególności poprzez edukację, inżynierię, nadzór oraz sprawne działania w zakresie ratownictwa i opieki powypadkowej.

Pozyskiwanie środowisk opiniotwórczych, szczególnie dziennikarskiego, jest niezbędne do podejmowania ujednoliconych, wspólnych działań komunikacyjnych na terenie całego kraju, jednoczących wszystkie środowiska w celu poprawy stanu bezpieczeństwa na polskich drogach. Środowiska zawodowe muszą jeszcze szerzej niż dotychczas działać dla podejmowania i wspierania inicjatyw społecznych. Nie zastąpi to jednak konkretnych decyzji organów administracji publicznej, głównie w zakresie egzekucji prawa czy w planowaniu i projektowaniu bezpiecznej infrastruktury drogowej. Dla skutecznego działania instytucji rządowych, ale także wszystkich partnerów BRD, warunkiem niezmiennie koniecznym jest dalsza sprawna wymiana informacji, uzgadnianie i opiniowanie poszczególnych inicjatyw edukacyjnych czy legislacyjnych.

Wierzę, że wnioski zawarte w sprawozdaniu za 2019 r. będą służyły dalszemu prowadzeniu debaty jak skuteczniej poprawiać bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce i pozwolą jeszcze lepiej koordynować działania partnerów i sojuszników na rzecz poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Jesteśmy świadomi, że działania na rzecz ograniczenia skutków wypadków drogowych stanowią naszą wspólną odpowiedzialność. To właśnie my wszyscy, Polacy, uczestnicy ruchu drogowego, odczuwamy w sposób bezpośredni lub pośredni skutki zdarzeń drogowych. Jest to obszar, który dotyczy każdego z nas, ponieważ zdecydowana większość z nas codziennie uczestniczy w ruchu drogowym jako kierowca, pasażerowie czy jako niechronieni uczestnicy ruchu drogowego.

Sprawozdanie przygotowywane przez KRBRD jest kolejnym podziękowaniem, składanym na ręce wszystkich zaangażowanych w wysiłek poprawy bezpieczeństwa, i zachętą do dalszej wzmożonej pracy, ponieważ każde ocalone życie ludzkie stanowi dla nas wartość bezcenną.

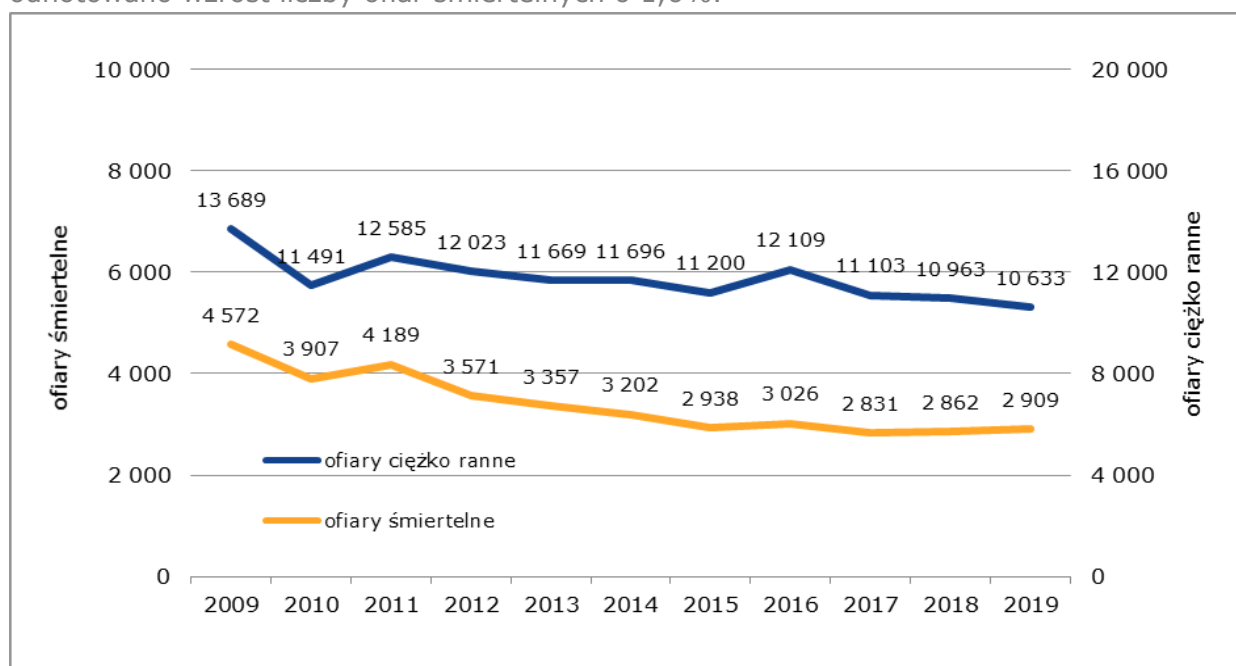
Andrzej Adamczyk

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

Wprowadzenie

Trendy

W 2019 na polskich drogach odnotowano spadek liczby wypadków (-4,4%) oraz liczby ofiar rannych w tych wypadkach (-5,0%) oraz ciężko rannych (-3,0%). Niestety w 2019 roku odnotowano wzrost liczby ofiar śmiertelnych o 1,6%.



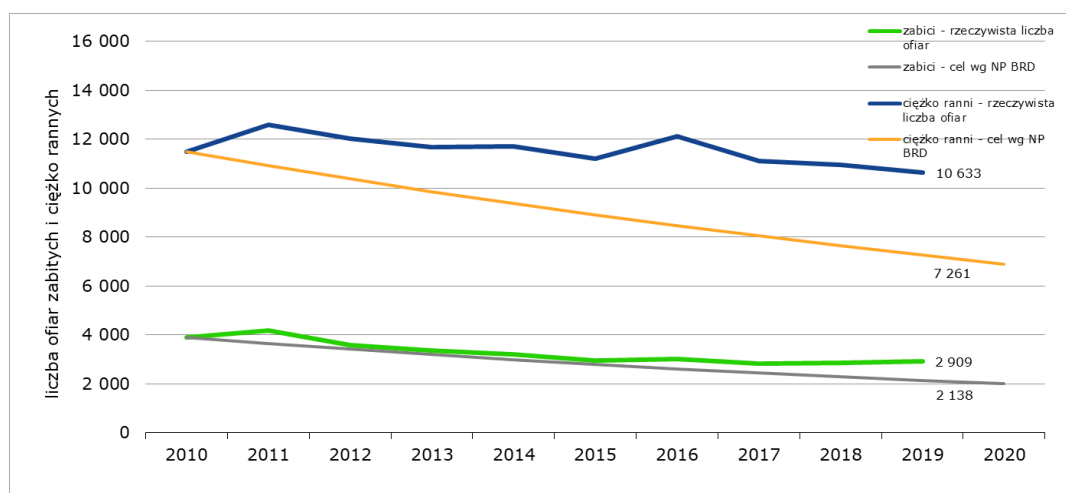
Rys. 1 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2009–2019 (źródło: KGP)

W latach 2009-2019 liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych została zredukowana o ponad 36%, a liczba ciężko rannych o ponad 22%. Jednakże tempo zmian w długookresowym trendzie przedstawione na rys. 1 jest zbyt wolne, aby zrealizować przyjęte cele główne wskazane w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 (w stosunku do wskaźników bazowych z 2010 roku – rys. 2).

Programowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Cele przedstawione w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 określają, że do 2020 roku liczba ofiar śmiertelnych zostanie obniżona o 50% (w stosunku do wskaźników z 2010 r.), natomiast liczba ciężko rannych - o 40% (w stosunku do wskaźników z 2010 r.) To znaczy, że bezpieczeństwo na polskich drogach ma być poprawione do takiego stopnia, aby w wypadkach drogowych nie ginęło więcej niż 2 000 osób rocznie, oraz nie więcej niż 6 900 osób odniosło ciężkie obrażenia (w 2020 roku).

Z danych KGP wynika, że w 2019 roku cel cząstkowy w zakresie liczby zabitych został przekroczony o ponad 36,1%, zaś w zakresie liczby ciężko rannych – o ponad 46,4%.



Rys. 2 Barometr realizacji celów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020 (źródło: KGP, KRBRD)

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce - 2019

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 2019 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 2019 roku.

Informacje podstawowe



POLSKA

Liczba mieszkańców

38 411,1 tys.

Powierzchnia

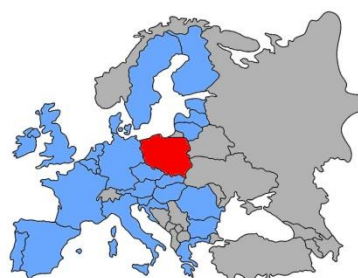
312 705 km²

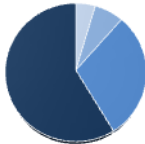
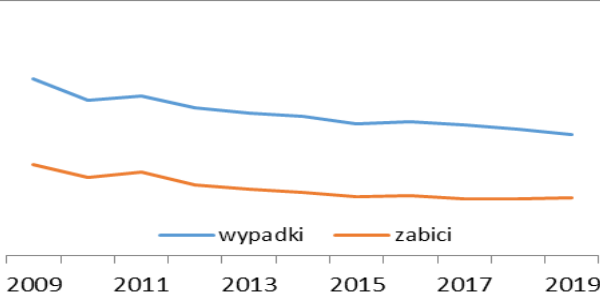
Długość dróg publicznych

424 563 km

Zarejestrowane pojazdy³

30 800,8 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII ⁴			STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	19 403 km		4,6%	
Wojewódzkie	28 924 km		6,8%	
Powiatowe	124 572 km		29,3%	
Gminne	251 664 km		59,3%	
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH ⁵			TRENDY	
Wypadki	30 288	↘		
Zabici	2 909	↗		
Ranni	35 477	↘ ↘		
ciężko ranni	10 633	↘		
kolizje	455 454	↗		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

³ GUS Transport - wyniki działalności w 2018 r., GUS, 2019 r.

⁴ GUS Transport - wyniki działalności w 2018 r., GUS, 2019 r.

⁵ Dane SEWIK wg stanu na dzień 16 lutego 2020 r.

W 2019 r. w Polsce odnotowano 30 288 wypadków drogowych, tj. o 1386 (-4,4%) mniej niż w roku 2018. W wypadkach tych zginęło 2 909 osób, tj. o 47 (+1,6%) więcej niż w roku 2018. Liczba rannych uległa zmniejszeniu i wyniosła 35 477, tj. o 1882 (-5,0%) mniej niż rok wcześniej, zaś liczba ciężko rannych wyniosła 10 633 czyli o 330 (-3,0%) mniej.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA

Wskaźnik demograficzny I	78,9	wypadków / 100 tys. mieszk.
Wskaźnik demograficzny II	7,6	zabitych / 100 tys. mieszk.
Ciężkość wypadków	9,6	zabitych / 100 wypadków
Gęstość wypadków	7,1	wypadków / 100 km

RODZAJE WYPADKÓW

STRUKTURA WYPADKÓW

zd. czołowe	9,7%
zd. boczne	31,8%
zd. tylne	12,7%
pieszy	22,2%
wywrócenie	7,9%
drzewo	4,9%
inne	10,8%

STRUKTURA ZABITYCH

zd. czołowe	20,1%
zd. boczne	19,6%
zd. tylne	6,8%
pieszy	26,8%
wywrócenie	6,2%
drzewo	13,0%
inne	7,5%

UDZIAŁ WYPADKÓW

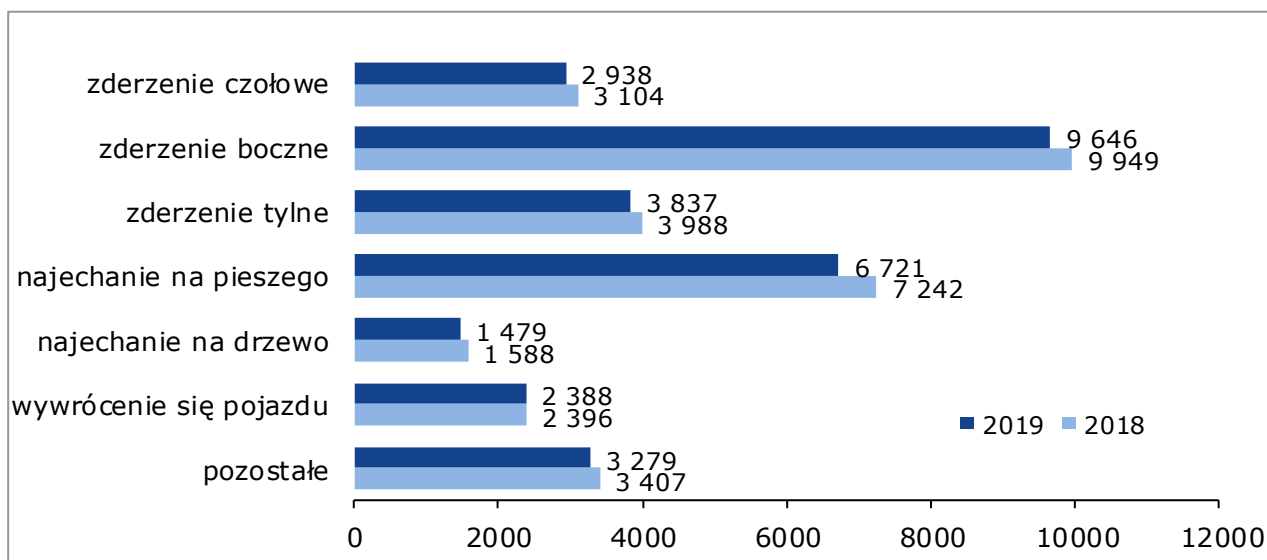
	2018	2019
Z udziałem pieszych	23,8%	23,1%
Spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu	19,8%	20,7%
Spowodowanych przez młodych ⁶ kierowców	16,1%	17,0%
Z udziałem rowerzystów	14,9%	14,6%
Z udziałem nietrzeźwych	8,8%	9,0%
Z udziałem motocyklistów	8,4%	8,6%
W wyniku najechania na drzewo	5,0%	4,9%

⁶ W wieku 18-24 lat

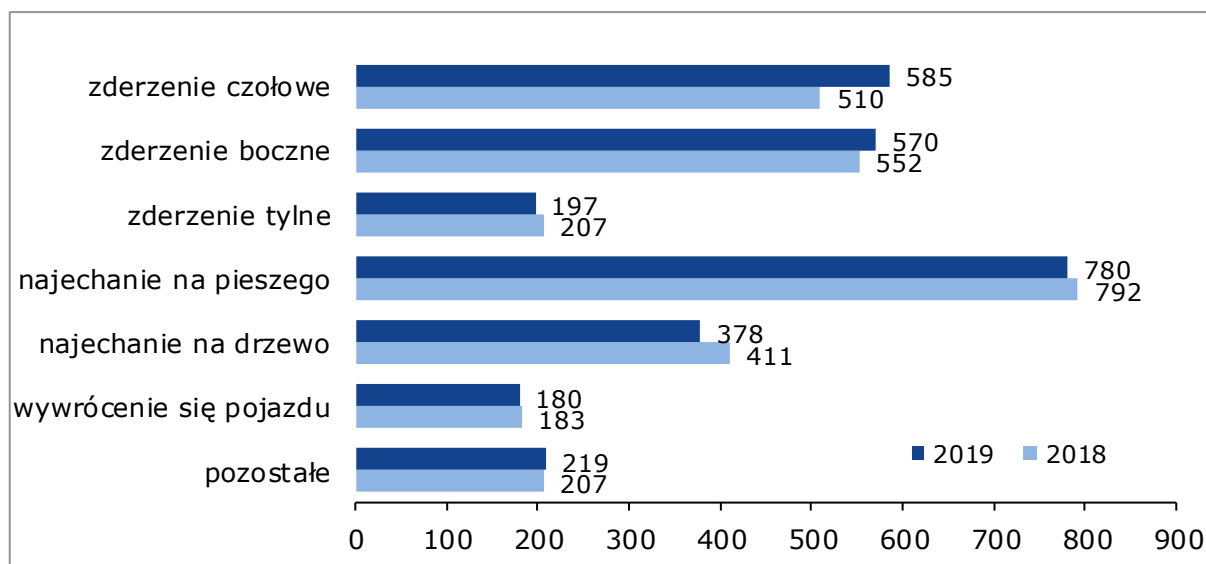
Struktura udziału wypadków, które miały miejsce w 2019 roku, pozostała podobna do tej z lat poprzednich. Odnotowano spadki udziałów wypadków z udziałem pieszych, nieznacznie rowerzystów, a także powstałych w wyniku najechania na drzewo. Natomiast należy zwrócić uwagę na zwiększenie udziału wypadków, w których uczestniczyli motocykliści i osoby nietrzeźwe. Niestety największy wzrost wypadków wystąpił na skutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu oraz wypadków z udziałem młodych kierowców.

Rodzaje wypadków

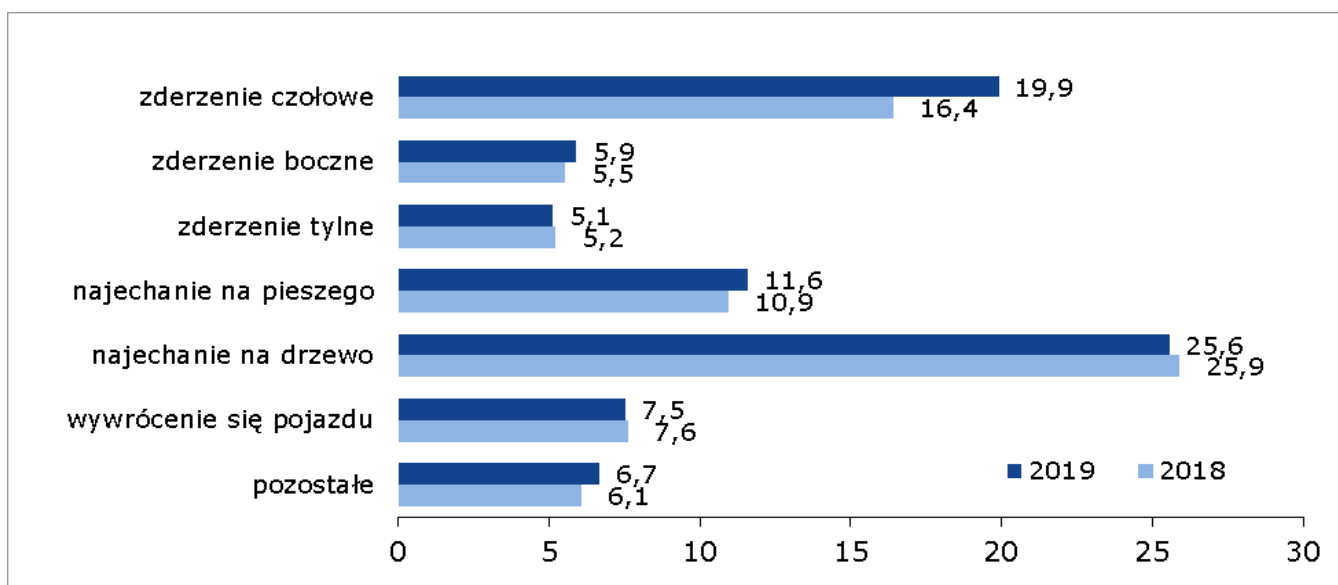
...ile było wypadków?



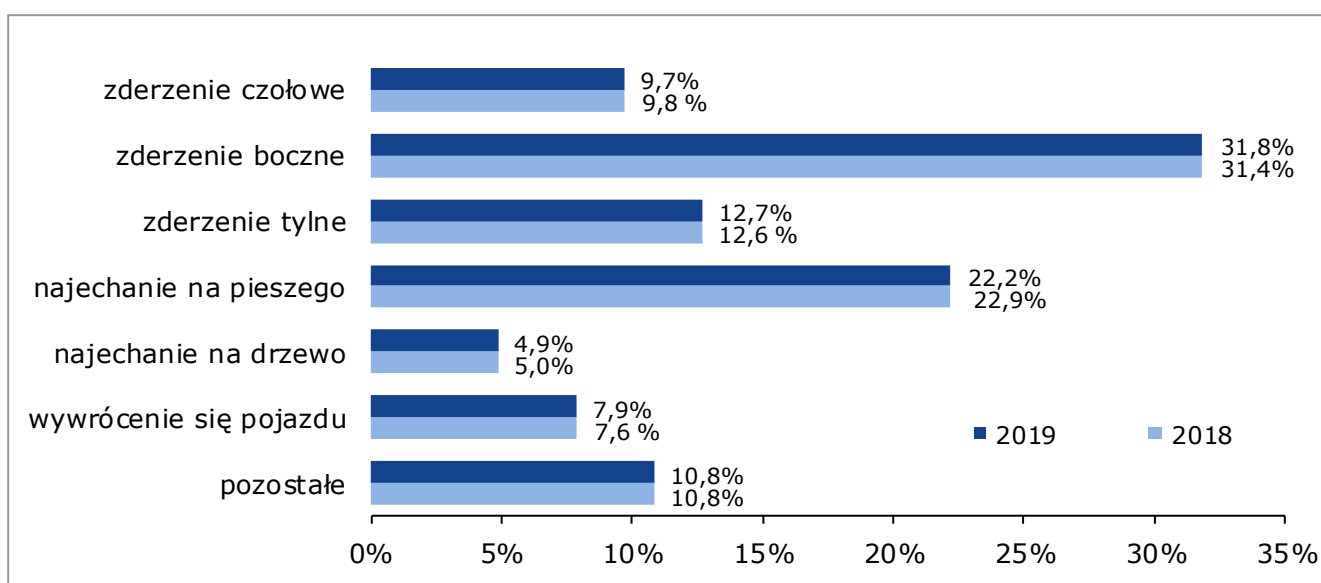
...ile było ofiar śmiertelnych wypadków ?



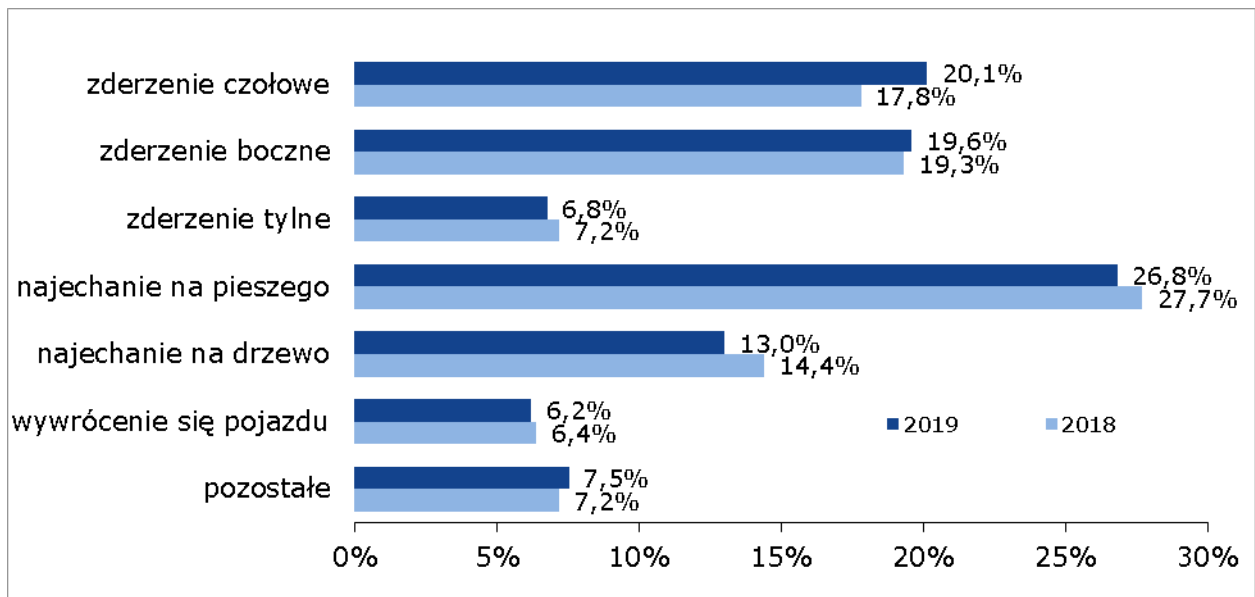
... ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



... jaki był udział poszczególnych rodzajów wypadków?



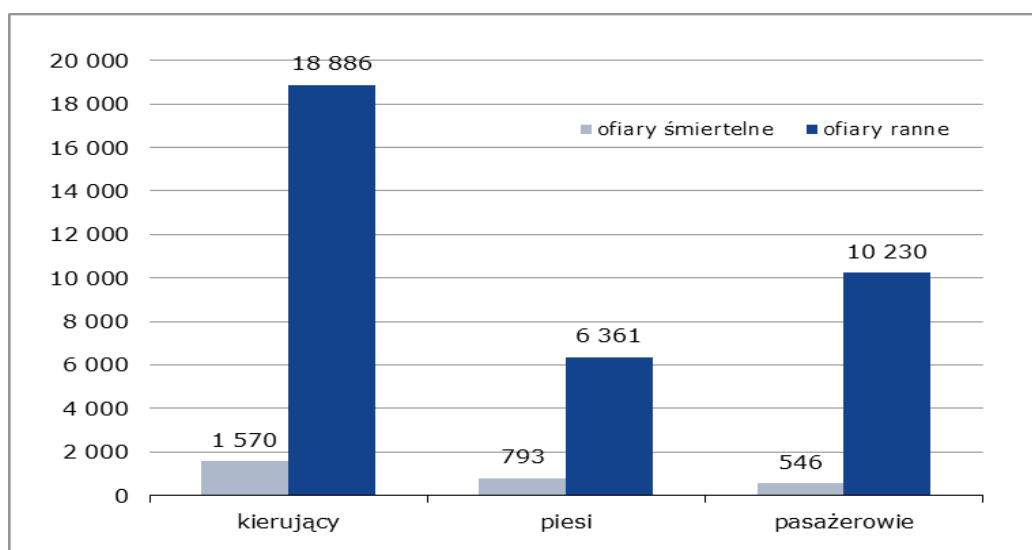
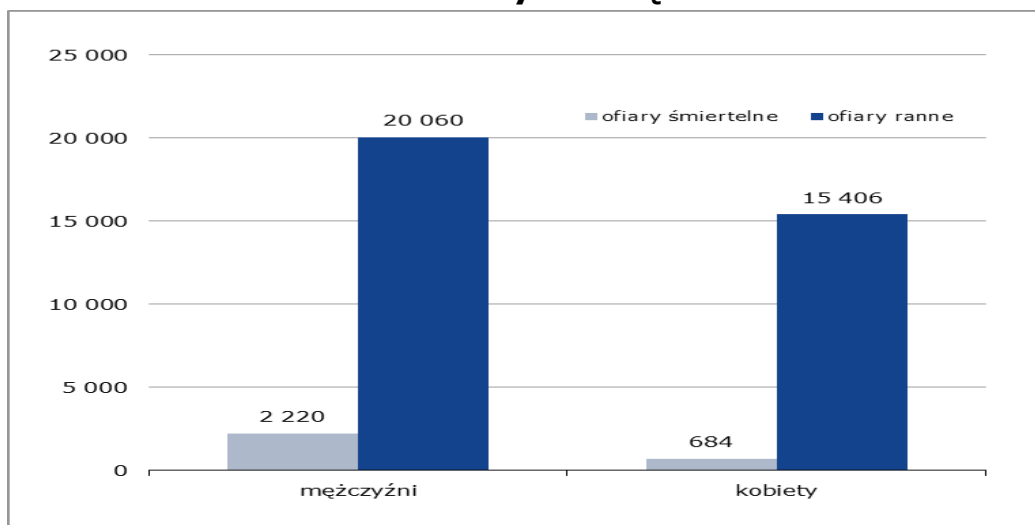
... jaki był udział ofiar śmiertelnych w poszczególnych rodzajach wypadków?



W 2019 r. w porównaniu do danych za rok 2018 o 521 spadła liczba wypadków polegających na najeżdżeniu na pieszego i liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych o 12 osób (-1,4%). Tak znaczące zmniejszenie zagrożenia tej grupy niechronionych użytkowników dróg, które stanowi od wielu lat jeden z największych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, jest warte podkreślenia. O 166 spadła liczba zderzeń czołowych, jednak aż o 3,5 wzrósł wskaźnik ciężkości. W wypadkach tych zginęło o 75 osób więcej w porównaniu z rokiem 2018. Jest to największy wzrost rok do roku wskaźnika wypadków w 2019 r. spośród poszczególnych grup.

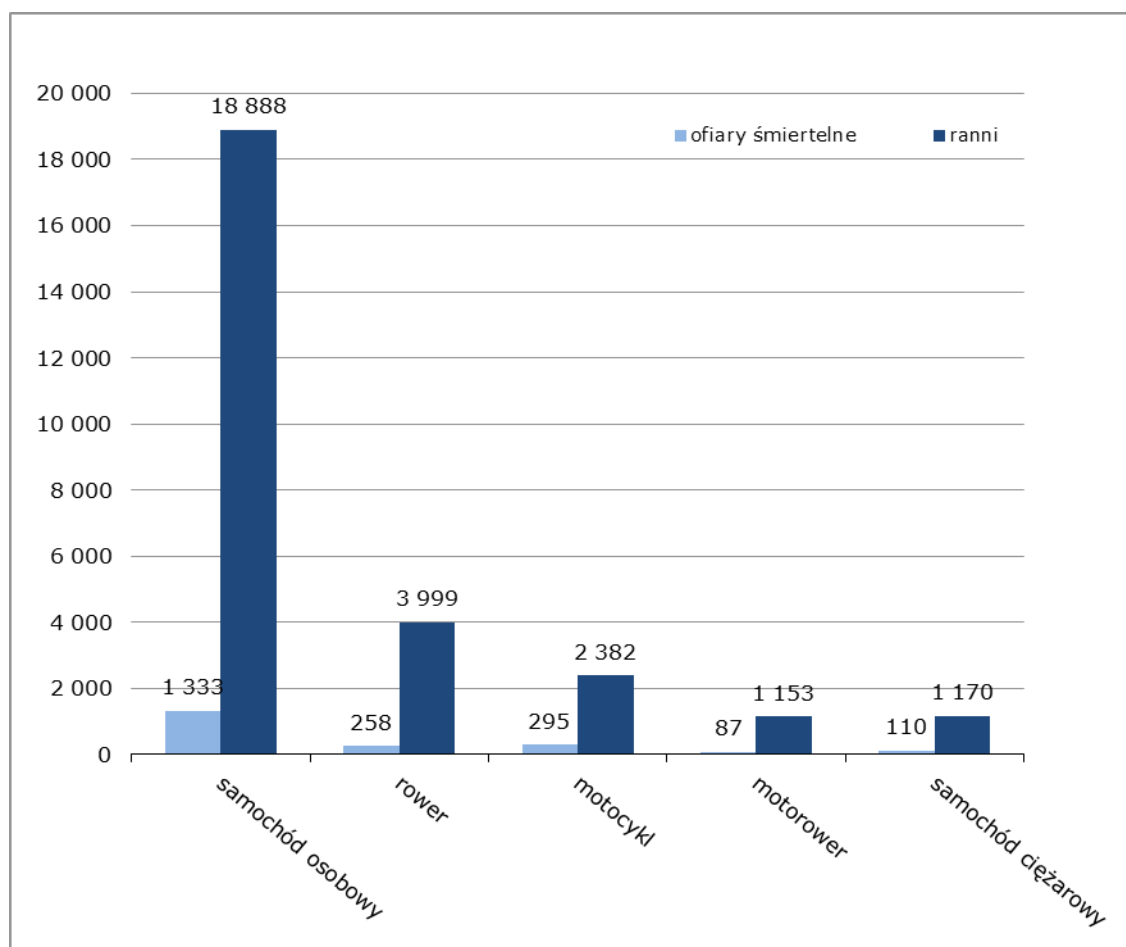
Ofiary i sprawcy wypadków

... kto był ofiarą?



W 2019 roku kierujący pojazdami byli w podobnym stopniu narażeni na utratę życia w wypadkach drogowych jak rok wcześniej – w tej kategorii uczestników ruchu drogowego zginęło o 12 osób więcej (1,7%), ale o 625 osób mniej (-3,3%) zostało rannych. Bezpieczeństwo pasażerów pojazdów uległo pogorszeniu w zakresie liczby ofiar śmiertelnych, wzrost o 45 osób (8,9%), ale o 700 osób mniej (-6,8%) zostało rannych. W 2019 r. zginęło o 118 mężczyzn więcej i 75 kobiet mniej niż w roku 2018 (odpowiednio: 5,6% i -10,8%). Liczba rannych zmniejszyła się w porównywanym okresie o -4,8% w przypadku mężczyzn i -5,8% w przypadku kobiet.

jakim pojazdem poruszały się ofiary?

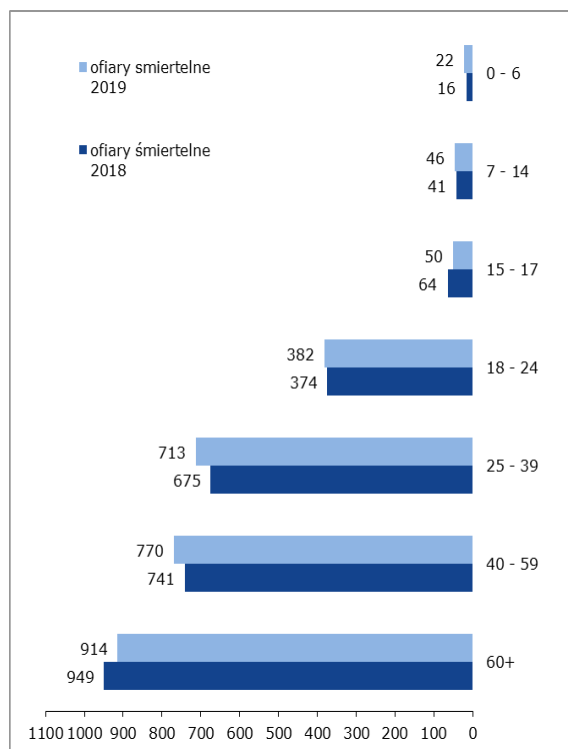


W 2019 r. odnotowano wzrost zagrożenia wśród kierowców i pasażerów samochodów osobowych. W liczbach bezwzględnych odnotowano o 42 ofiary śmiertelne więcej (3,8%). Spadła jednak liczba ofiar rannych o 658 (-3,5%). Liczba zabitych rowerzystów spadła o 28 (-10,9%), a rannych o 260 (-6,5%). Wśród motorowerzystów liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 12 (16%), a rannych spadła o 113 (-9,8%). Największy wzrost liczby zabitych odnotowano wśród motocyklistów – wzrost o 57 (23,9%). Spadła natomiast o 91 (-3,8%) liczba rannych. **Wyraźnie jednak widać konieczność ukierunkowania działań zmniejszających zagrożenie osób korzystających z pojazdów jednośladowych. Powinny być to dwutorowe działania profilaktyczne i edukacyjne: z jednej strony zmierzające do podnoszenia umiejętności praktycznych i poszerzania wiedzy w zakresie przestrzegania przepisów ruchu drogowego wśród motocyklistów i motorowerzystów, a z drugiej strony podnoszące świadomość i wrażliwość innych uczestników ruchu drogowego na coraz szerszą obecność jednośladów na drogach oraz ich prawa, potrzeby i możliwości.**

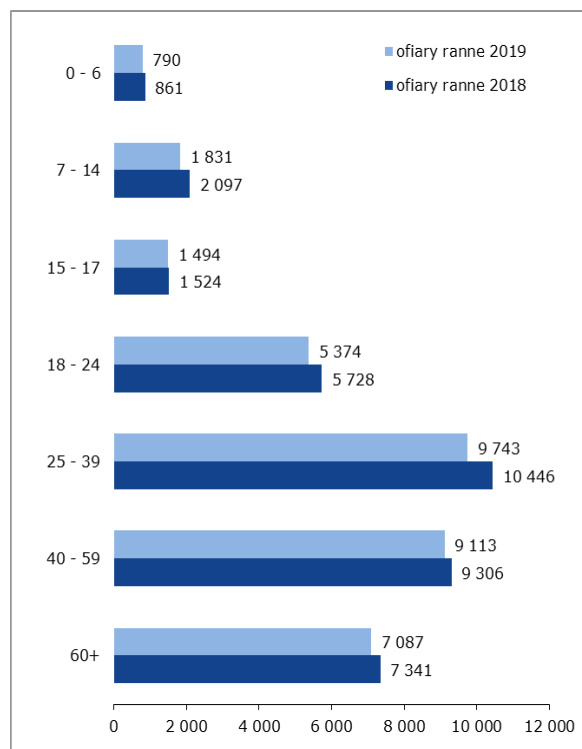
W 2019 roku poprawiło się bezpieczeństwo osób podróżujących samochodami ciężarowymi. Liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o -8,2%, a liczba rannych o -2,7%.

... w jakim wieku były ofiary?

OFIARY ŚMIERTELNE

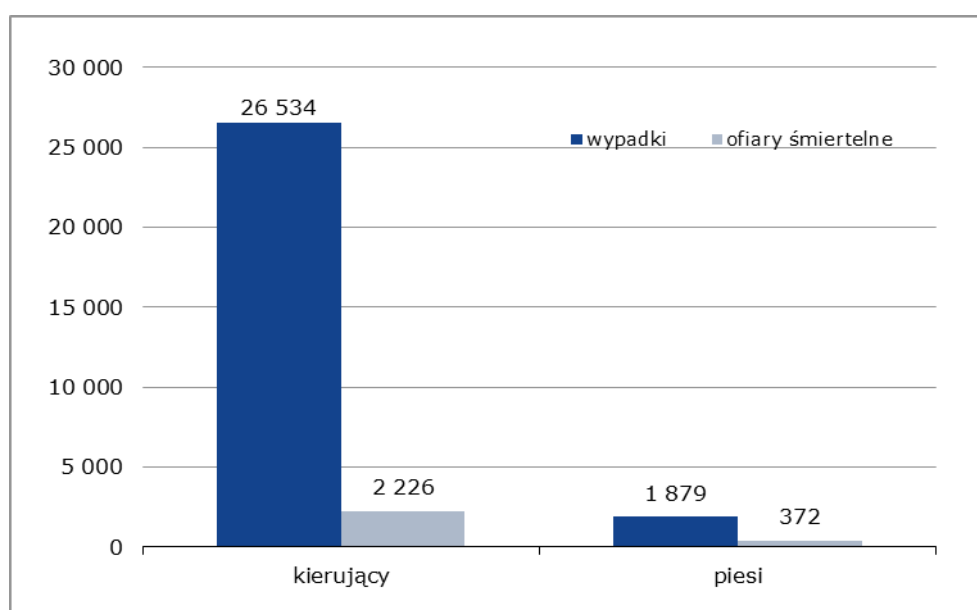


OFIARY RANNE



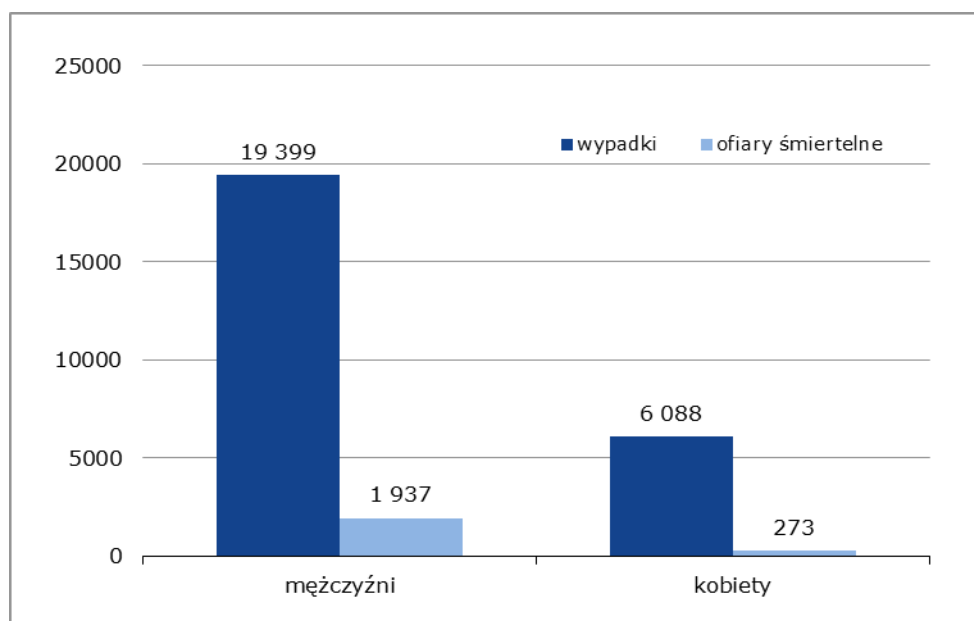
... kto był sprawcą?

Rodzaj użytkownika drogi



Dane dotyczą roku 2019

Płeć*



*wykres obejmuje sumę wypadków i sumę ofiar śmiertelnych spowodowanych przez sprawców kierujących pojazdami według płci w roku 2019.

W 2019 roku w 26 534 wypadkach spowodowanych przez kierujących zginęło 2 226 osób, a w 1 879 wypadkach, których sprawcami byli piesi śmierć poniosło 372 osoby.

W 2019 roku, w porównaniu do roku 2018, odnotowano spadek (-3,9%) liczby wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami. Niestety nie przyniosło to spadku liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków – zginęło o 49 osób więcej, czyli wartość ta wzrosła o 2,3% w odniesieniu do danych z roku poprzedniego. **Oznacza to, że rośnie wskaźnik ciężkości wypadków (liczba zabitych na 100 wypadków) powodowanych przez kierujących pojazdami, co może wskazywać na wzrost udziału wypadków, których jedną z okoliczności jest nadmierna prędkość pojazdów.**

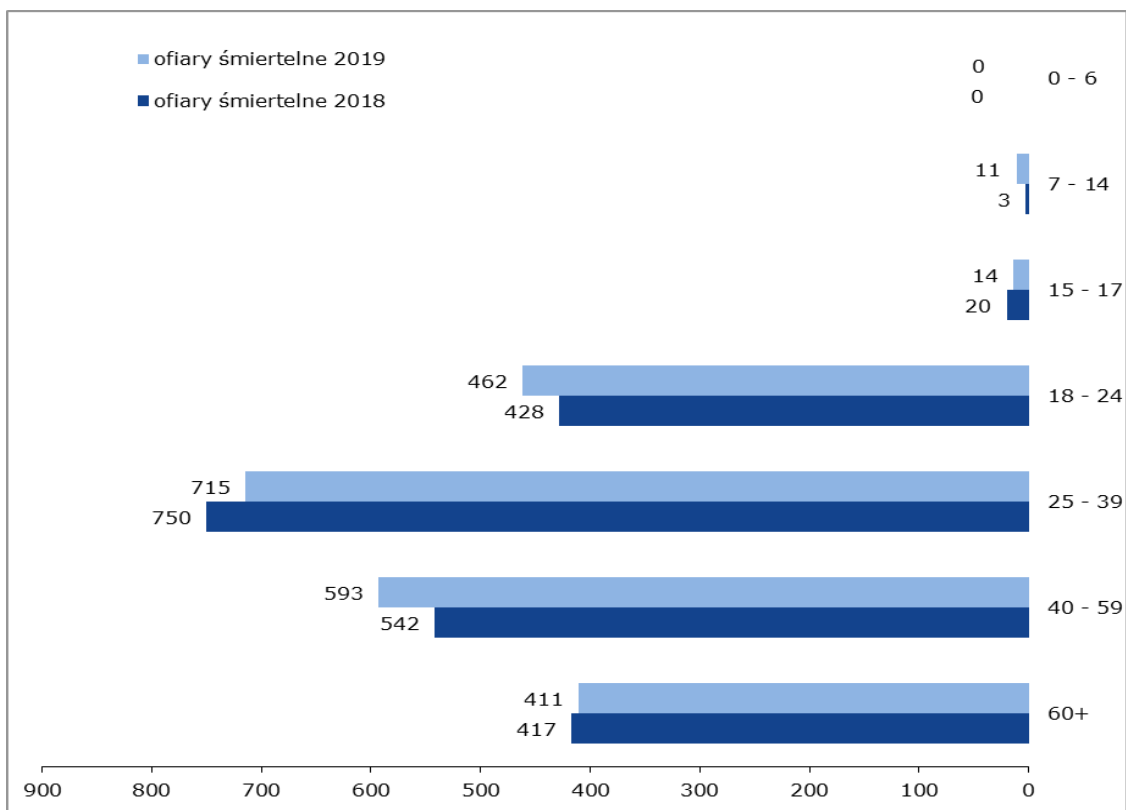
W porównywanym okresie zarejestrowano o 240 mniej (-12,8%) wypadków spowodowanych przez pieszych, niestety przy jednoczesnym wzroście liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków – zginęło o 24 osoby więcej (6,9%).

Podobnie jak w latach ubiegłych, w 2019 roku sprawcami wypadków, jak i najbardziej poszkodowaną grupą w tym zakresie byli mężczyźni. W porównaniu z danymi za rok poprzedni liczba wypadków powodowanych przez mężczyzn jednak znacznie zmalała – o 2301 (-10,6%), podobnie jak spowodowanych przez kobiety – o 699 (-10,3%). W wypadkach spowodowanych w 2019 roku zarówno przez mężczyzn, jak i przez kobiety zanotowano także spadek ofiar śmiertelnych odpowiednio o 196 (-9,1%) i 103 (-27,6%).

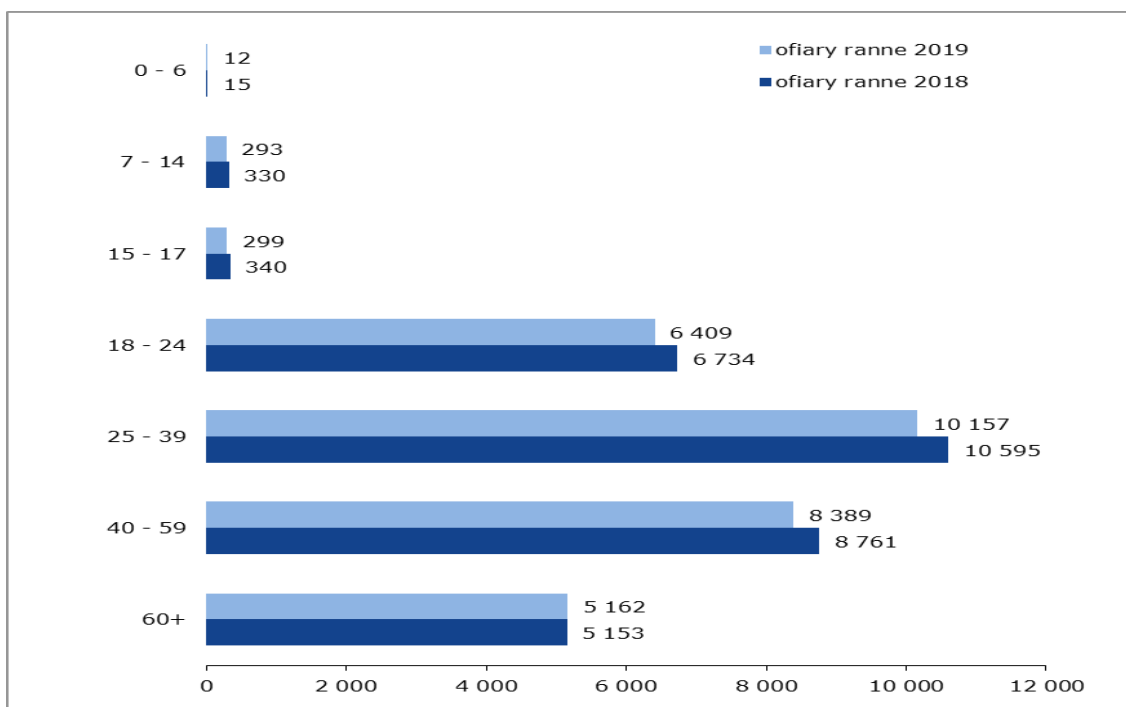
... w jakim wieku byli sprawcy?

Kierujący

OFIARY ŚMIERTELNE

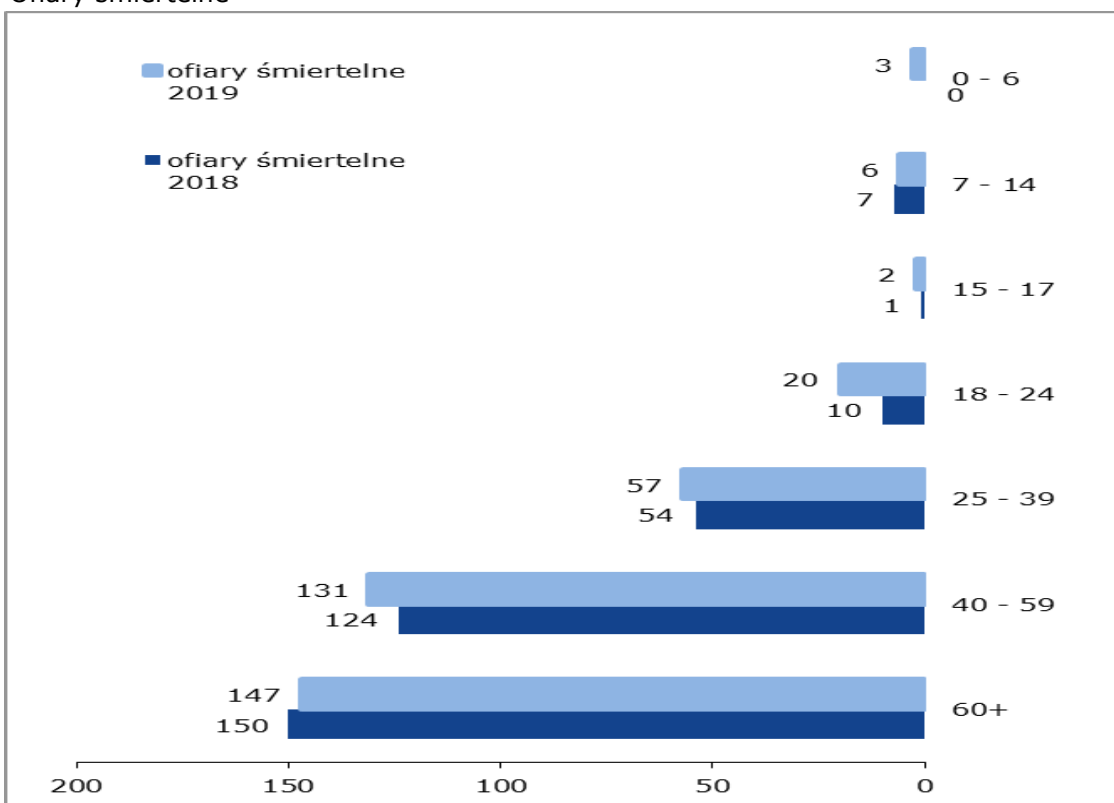


OFIARY RANNE

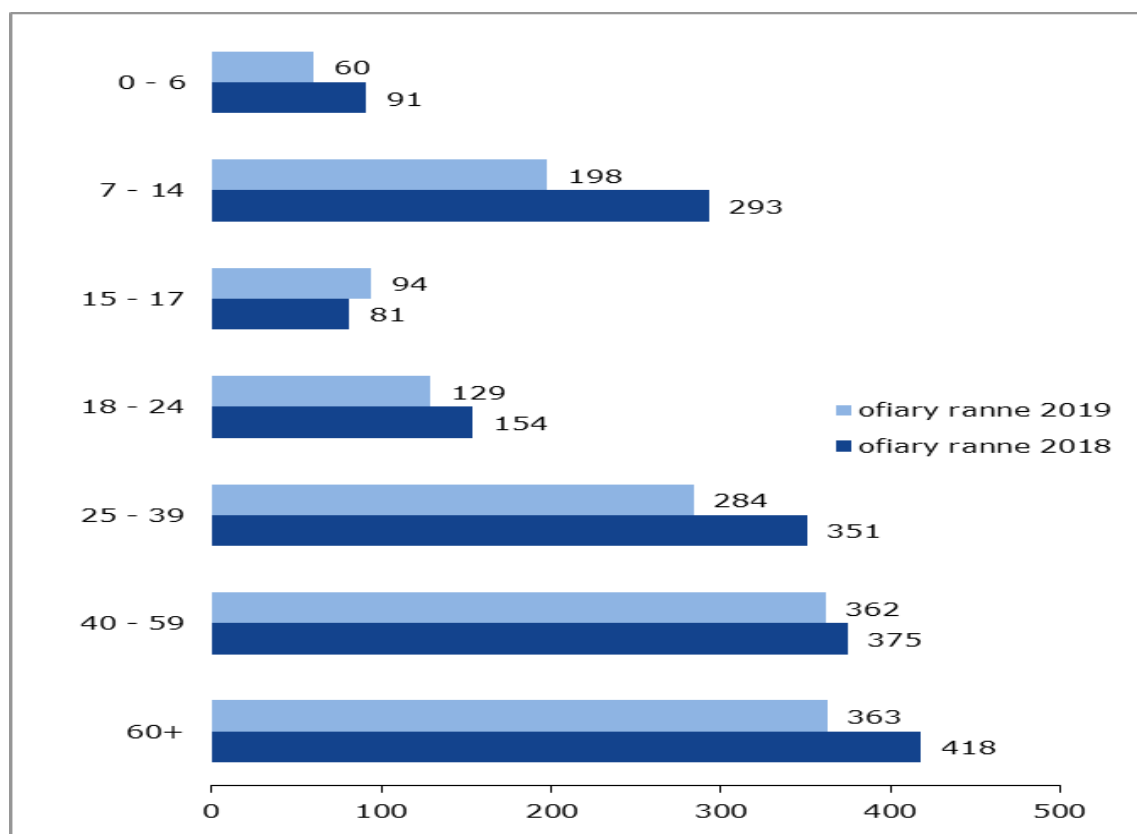


Piesi

Ofiary śmiertelne

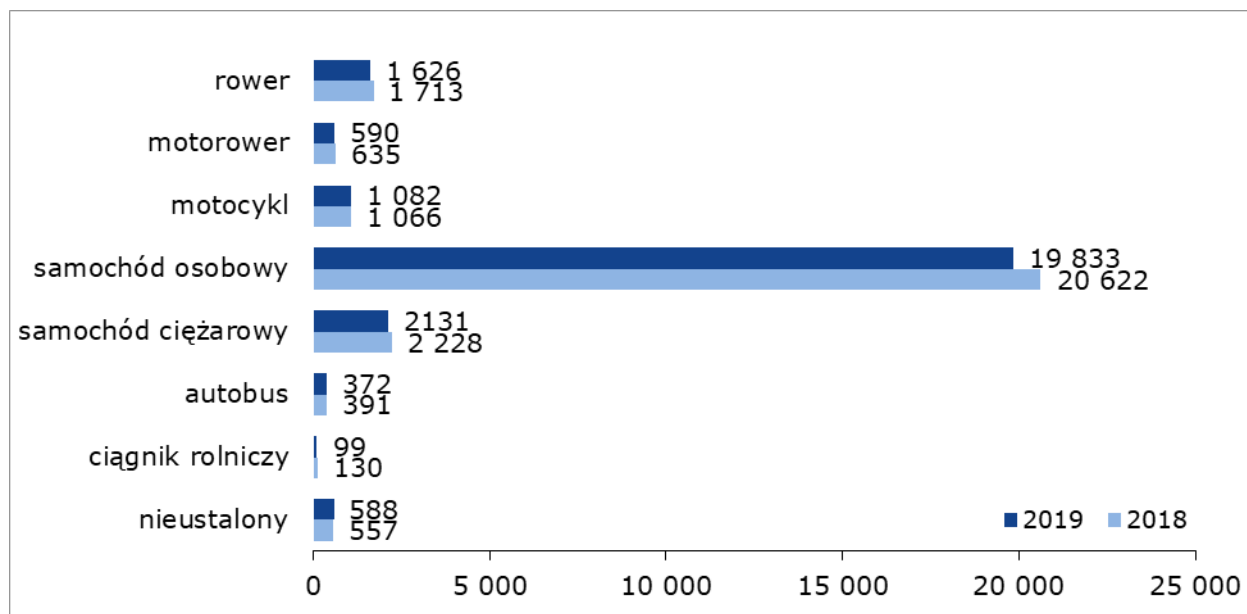


Ofiary ranne

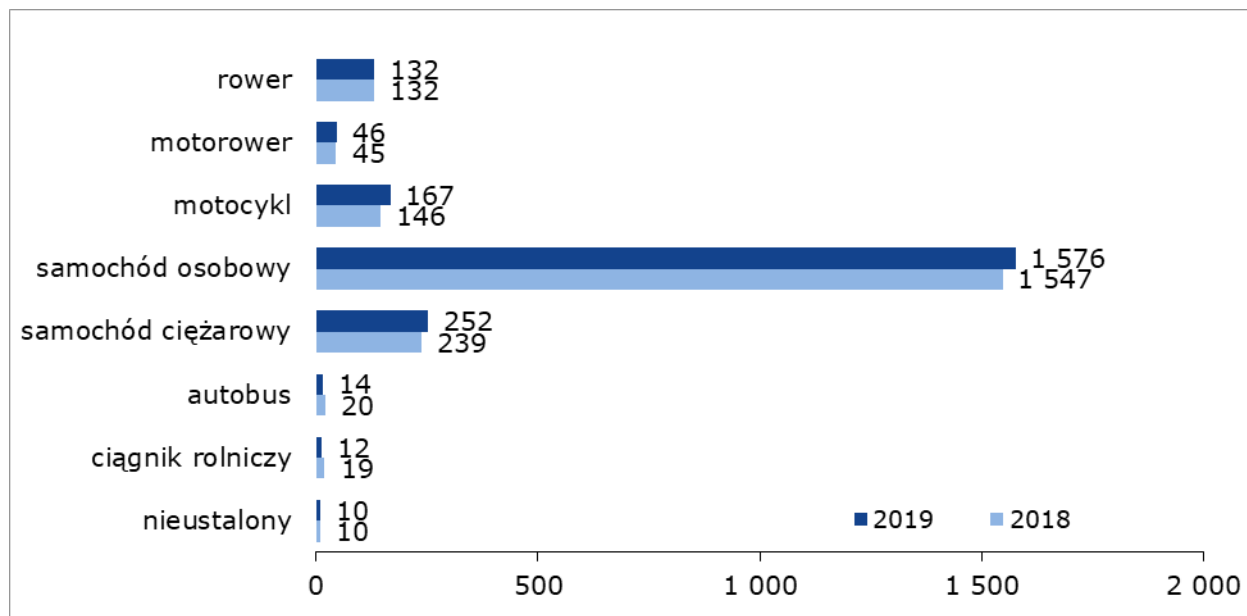


... jakim pojazdem się poruszali?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



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

** 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)

Jak już wcześniej wspomniano w 2019 roku znacząco wzrosła liczba ofiar śmiertelnych wśród użytkowników pojazdów jednośladowych. Motocykliści spowodowali o 1,5% więcej

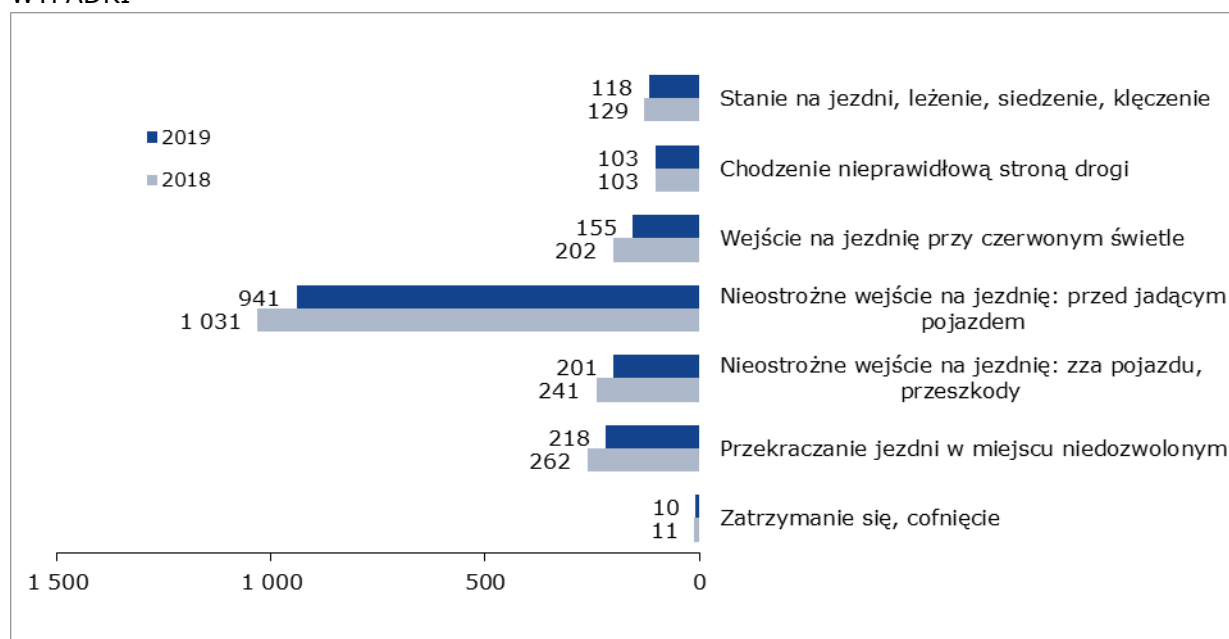
wypadków niż w roku 2018, rowerzyści o 5,1% mniej, a motorowerzyści o 7,1% mniej. Liczba zabitych w wypadkach spowodowanych przez kierujących motocyklami wzrosła o 14,4%, przez kierujących motorowerami o 2,2%.

Ponownie **potwierdza to konieczność intensyfikacji działań ukierunkowanych na zmniejszenie zagrożeń, które niesie za sobą poruszanie się pojazdami jednośladowymi.**

Okoliczności wypadków

... jakie było zachowanie pieszego?

WYPADKI

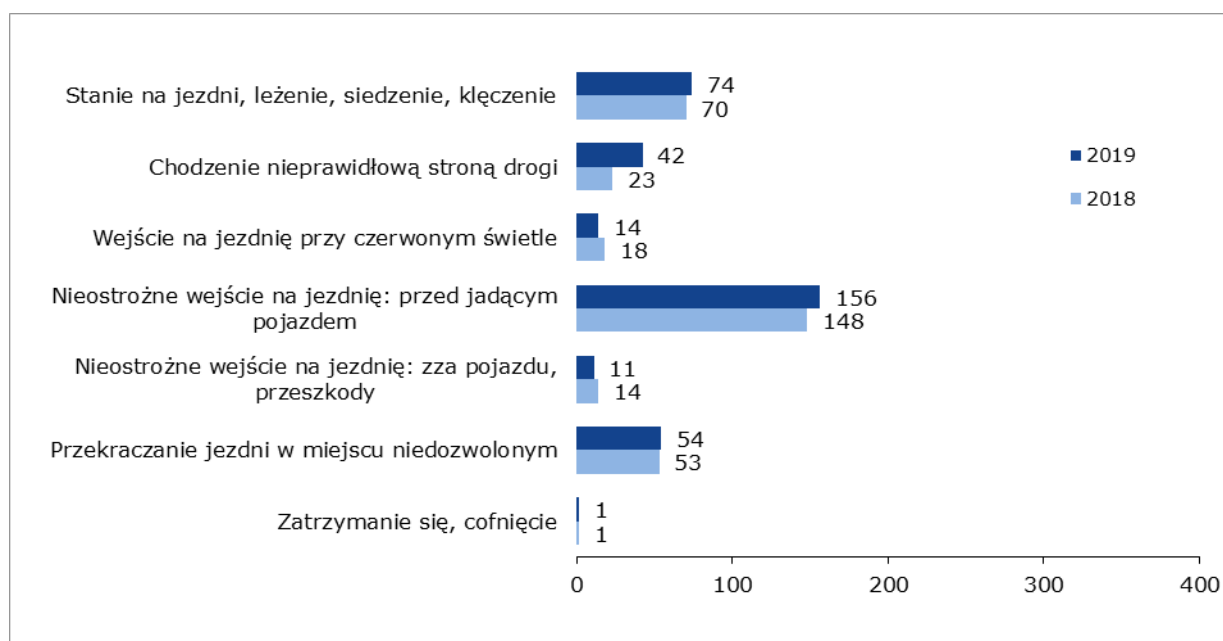


Podobnie jak w roku 2018, głównymi przyczynami wypadków spowodowanych w 2019 roku przez pieszych było:

- nieostrożne wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 941 wypadków; spadek o 8,7%,
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 218 wypadki; spadek o 16,8%,
- nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody – 201 wypadków; spadek o 16,6%,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 155 wypadki; spadek o 23,3%.

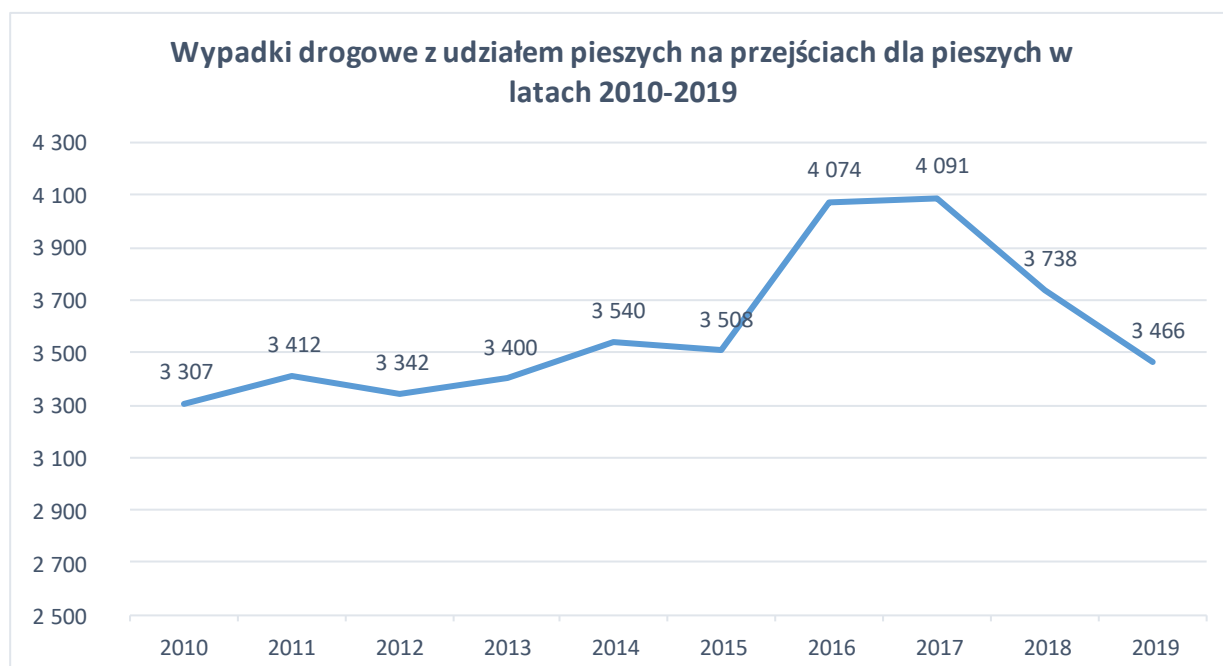
Jak widać z przytoczonych powyżej danych, piesi w 2019 roku przyczynili się swoim zachowaniem do dużo mniejszej liczby wypadków niż w roku poprzednim, co bezpośrednio przełożyło się na wzrost ich bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

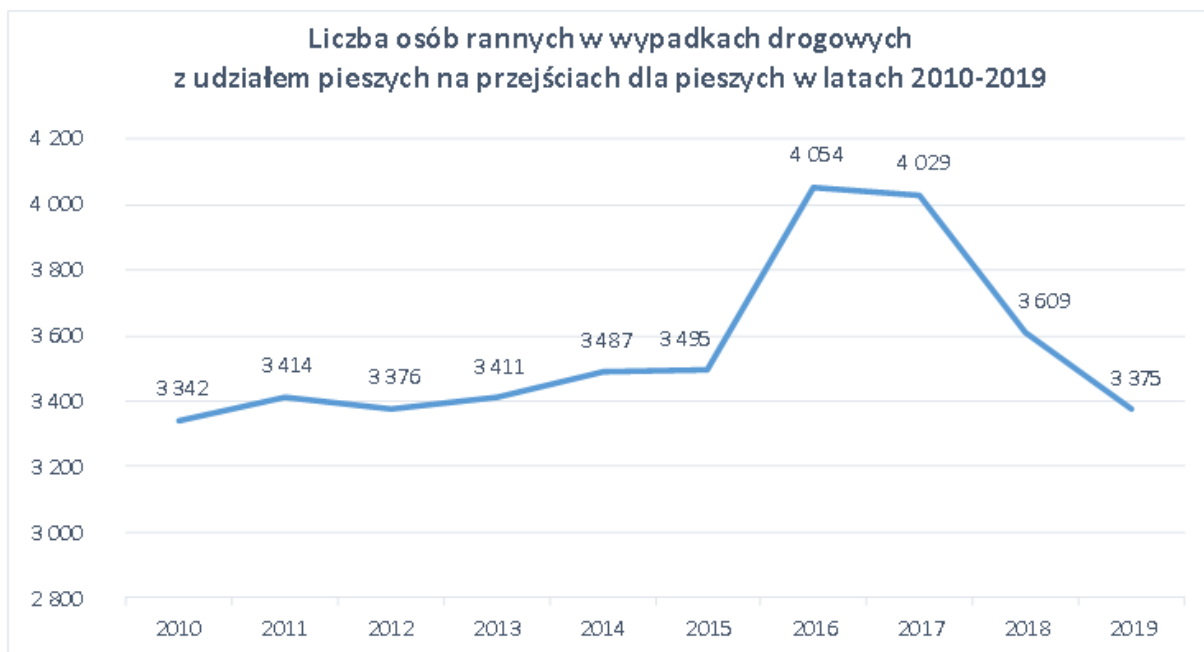
OFIARY ŚMIERTELNE



Analogicznie do sytuacji w roku 2018, najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych w 2019 roku przez pieszych było wynikiem:

- nieostrożnego wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 156 ofiar śmiertelnych; wzrost o 5,4%,
- stania na jezdni, leżenia, siedzenia, klęczenia – 74 ofiar śmiertelnych; wzrost o 5,7%,
- przekraczania jezdni w miejscu niedozwolonym – 54 ofiary śmiertelne; wzrost o 1,9%,
- chodzenia nieprawidłową stroną drogi - 42 ofiary śmiertelne; wzrost o 82,6%,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 14 ofiar śmiertelnych; spadek o 22,2%.



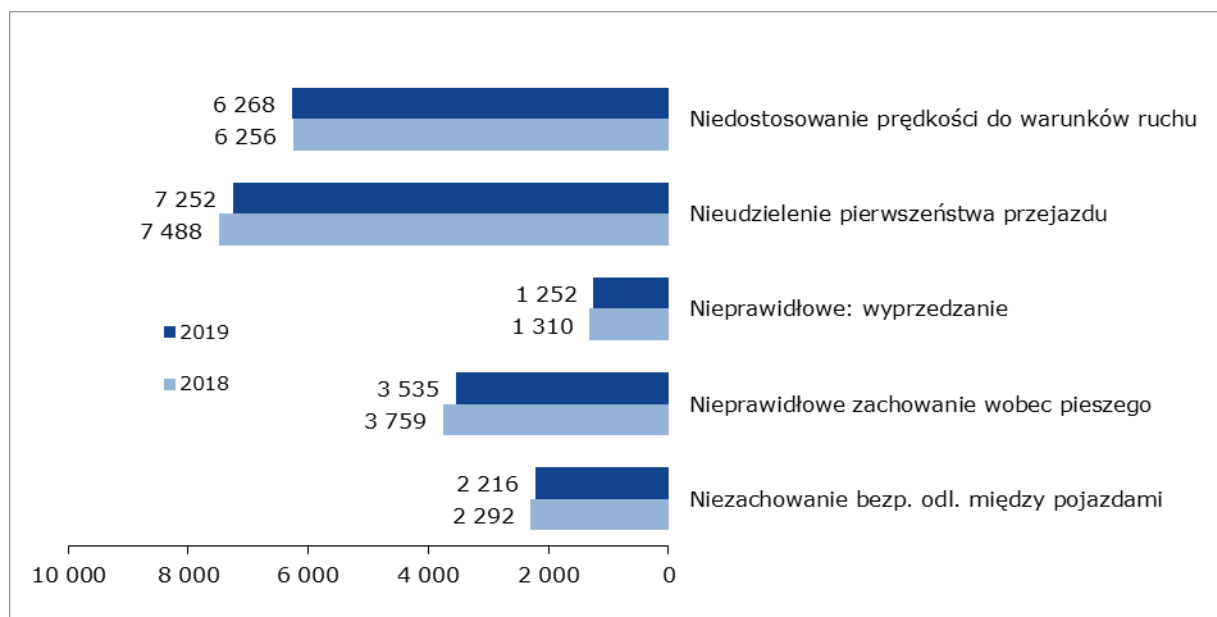


⁷Głównymi przyczynami potrażeń pieszych w 2019 roku było nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściach dla pieszych. Potrącenia pieszych, których przyczyną było niedostosowanie prędkości charakteryzowały się tragicznymi skutkami, w prawie co szóstym wypadku zginął człowiek. Na przejściach dla pieszych odnotowano 3 466 wypadków drogowych, stanowi to 49,5 % wszystkich wypadków z udziałem pieszych. Śmierć poniosły 234 osoby (29,5 % ogółu zabitych pieszych), rannych zostało 3 375 osób (53,1 % ogółu rannych pieszych). Liczba wypadków drogowych na przejściach dla pieszych w 2011 r. wzrosła o 105, w porównaniu do 2010 r., a w 2012 w porównaniu z 2011 rokiem ponownie zmniejszyła się o 70, w 2013 roku wzrosła o 58 w porównaniu z 2012 rokiem, w 2014 roku liczba wypadków wzrosła w porównaniu z rokiem 2013 o 140. W 2015 roku, w porównaniu do roku ubiegłego nastąpił spadek wypadków o 32, zaś w 2016 r. liczba wzrosła. Podobnie było w 2017 r. W 2018 roku liczba wypadków i osób rannych na przejściach zmniejszyła się przy wzroście osób zabitych. W 2019 r. zanotowano spadki: liczby wypadków, osób zabitych i rannych.

⁷ Wypadki Drogowe w Polsce w 2019 roku, KGP 2019

... jakie było zachowanie kierującego?

WYPADKI



*nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego obejmuje: nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach.

Podobnie jak w roku poprzednim, głównymi przyczynami wypadków, których sprawcami byli w 2019 roku kierujący pojazdami, były:

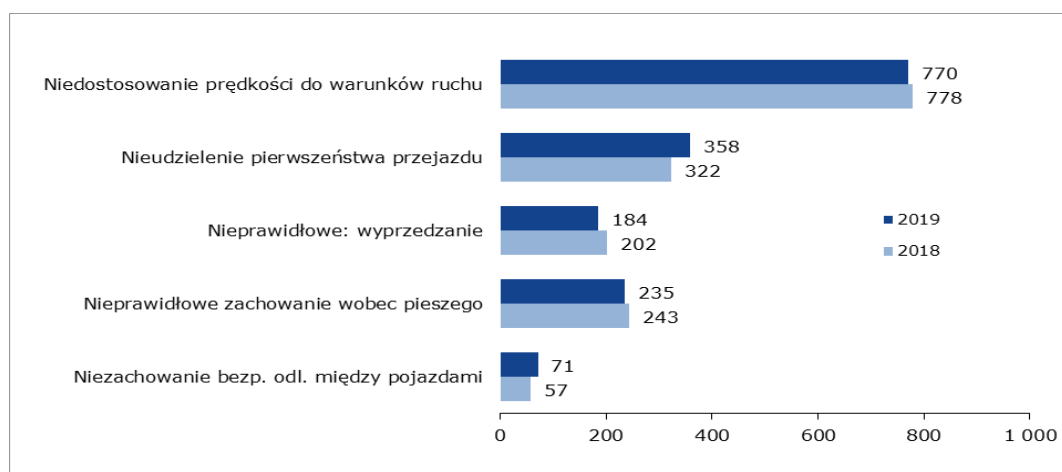
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – 7 252 wypadków; spadek 3,1 %,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 6 268 wypadków; wzrost 0,19 %,
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego – 3 535 wypadków; spadek o 6 %,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 2 216 wypadków; spadek o 3,3 %,
- nieprawidłowe wyprzedzanie – 1 252 wypadków; spadek o 4,4 %.

Dane zebrane w 2019 roku wskazują, że nadal nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu jest główną przyczyną wypadków drogowych w Polsce, których sprawcami byli kierujący pojazdami, a dodatkowo, w porównaniu do danych za rok 2018, odnotowano nieznaczny spadek liczby wypadków tego rodzaju przy wzroście liczby ich ofiar śmiertelnych (+2,2%). W 2019 roku zarejestrowano o 0,19% więcej wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu niż rok wcześniej, jednakże zginęło w nich 8 osób mniej niż przed rokiem.

W 2019 roku wypadków spowodowanych przez: nieprawidłowe wyprzedzanie oraz niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami było mniej odpowiednio o: 4,4% i 3,3%. W pierwszej kategorii nastąpił zauważalny spadek liczby ofiar śmiertelnych (-8,9%), w drugiej wzrost (+24,5%).

Wzrost liczby ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych niezachowaniem bezpiecznej odległości między pojazdami w połączeniu ze wzrostem liczby ofiar śmiertelnych i ciężkości zderzeń tylnych, może wskazywać, że do najechania pojazdu na inny pojazd w ruchu dochodzi przy znacznej prędkości.

OFIARY ŚMIERTELNE



*nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego obejmuje: nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach.

... ile było wypadków z udziałem nietrzeźwych (alkohol i inne substancje) oraz jakie były ich przyczyny i konsekwencje?

W 2019 roku uczestnicy ruchu będący pod działaniem alkoholu spowodowali 2 089 wypadków (6,9% ogółu), w których zginęło 265 osób (9,1%), a rannych zostało 2 389 osób (6,7%). Najliczniejszą grupę sprawców wypadków stanowili kierujący pojazdami. Z ich winy doszło do 1 655 wypadków, w których zginęły 192 osoby, a rannych zostało 2 015 osób.

W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących, kierujący pod działaniem alkoholu stanowili 6,2%. W porównaniu do 2018 roku nastąpił wzrost: liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę kierujących o 41 (+2,5%) i osób rannych o 50 (+2,5%) oraz spadek liczby osób zabitych o 11 (-5,4%).

W grupie kierujących będących pod działaniem alkoholu, największe zagrożenie bezpieczeństwa stanowili kierujący samochodami osobowymi, którzy spowodowali 1 092 wypadki (66,0% wypadków spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu). Wskaźnik ten jest wyższy niż w roku ubiegłym. W wypadkach zawinionych przez kierujących samochodami osobowymi zginęło 147 osób, tj. 76,6% śmiertelnych ofiar zdarzeń spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu (2018 rok – 79,3%), a rannych w tych wypadkach zostało 1 448 osób tj. 71,9% (2018 rok – 70,3%).

Następną grupą stwarzającą zagrożenie byli rowerzyści. Spowodowali oni 243 wypadki (14,7%), w których zginęło 18 osób (9,4%), a 237 zostało rannych (11,8%).

Najwięcej wypadków kierujący będący pod działaniem alkoholu spowodowali na skutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu, nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowego wyprzedzania oraz niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami.

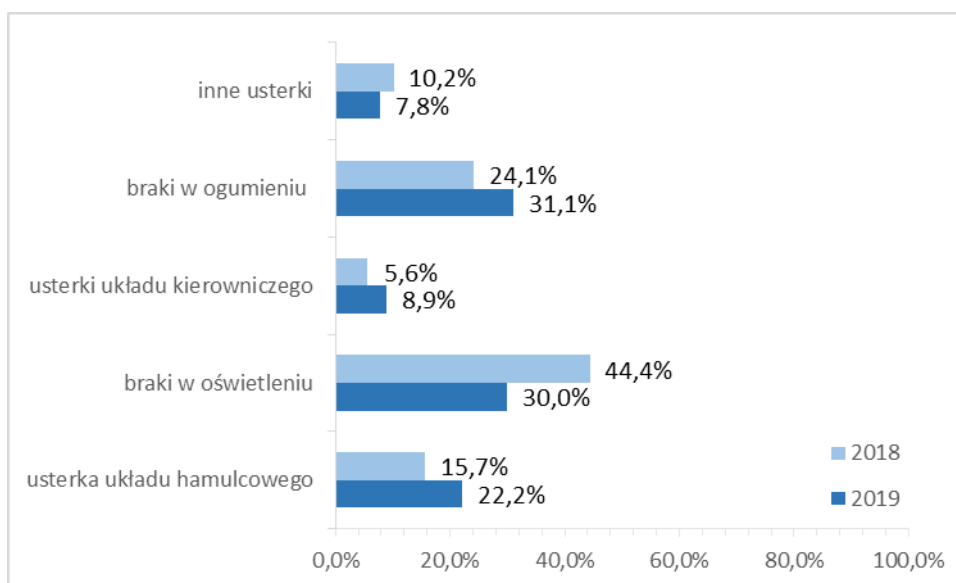
Kierujący pojazdami będący pod działaniem innego środka byli sprawcami 91 wypadków, w których 23 osoby zginęły, a 99 zostało rannych oraz 217 kolizji. Główne przyczyny wypadków to:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu 32 wypadki, 5 zabitych, 36 rannych,
- nieprawidłowe zachowanie się wobec pieszego 10 wypadków, 5 zabitych, 7 rannych,
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu 9 wypadków, 2 zabite, 14 rannych,
- nieprawidłowe wyprzedzanie 6 wypadków, 2 zabite, 6 rannych.

... jaki był stan techniczny pojazdów?

W 2019 roku odnotowano 38 wypadków drogowych, w których bezpośrednią przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu. Zginęło w nich 6 osób, a rany odniosło 40 osób.

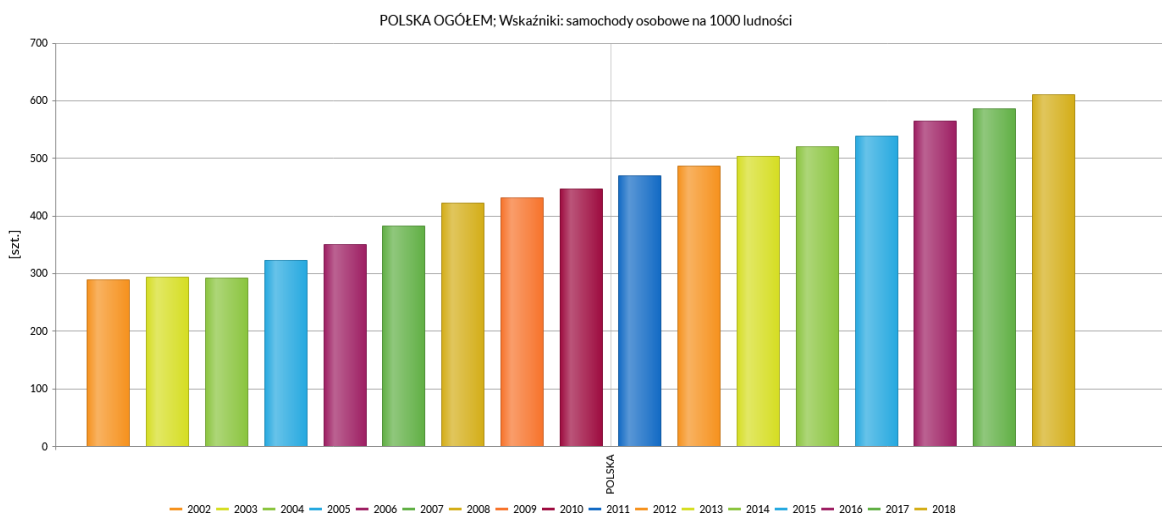
Należy podkreślić, że usterki techniczne są również ujawniane podczas oględzin pojazdów na miejscu zdarzenia, mimo tego, że nie miały bezpośredniego wpływu na jego zaistnienie. Ogółem stwierdzono 90 usterek, najwięcej odnotowano: w niewłaściwym stanie ogumienia (31,1% ogółu) oraz oświetlenia (30,0% ogółu). Jednocześnie wskazać należy, że w jednym wypadku mogło wystąpić kilka usterek.



Rejestracje nowych samochodów osobowych w latach 2016 - 2019

Rok rejestracji	Sty	Lut	Mar	Kwi	Maj	Cze	Lip	Sie	Wrz	Paź	Lis	Gru
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
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
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
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

Źródło: IBRM SAMAR



8

Liczba pojazdów silnikowych w latach 2010- 2019

Lata	Pojazdy silnikowe		w tym:					
			samochody osobowe		samochody ciężarowe		motocykle	
	Ogółem	2010=100%	Ogółem	2010=100%	Ogółem	2010=100%	Ogółem	2010=100%
2010	23 037 149	100,0	17 239 800	100,0	2 767 035	100,0	1 013 014	100,0
2011	24 189 370	105,0	18 125 490	105,1	2 892 064	104,5	1 069 195	105,5
2012	24 875 717	108,0	18 744 412	108,7	2 920 779	105,6	1 107 260	109,3
2013	25 683 575	111,5	19 389 446	112,5	2 962 064	107,0	1 153 169	113,8
2014	26 472 274	114,9	20 003 863	116,0	3 037 427	109,8	1 189 527	117,4
2015	27 409 106	119,0	20 723 423	120,2	3 098 376	112,0	1 272 333	125,6
2016	28 601 037	124,2	21 675 388	125,7	3 179 655	114,9	1 355 625	133,8
2017	29 634 928	128,6	22 503 579	130,5	3 248 538	117,4	1 427 115	140,9
2018	30 800 790	133,7	23 429 016	135,9	3 338 166	120,6	1 502 888	148,4
2019*	31 388 643	136,3	23 874 531	138,5	3 387 536	122,4	1 553 370	153,3

Źródło: Urząd Statystyczny w Szczecinie

* Dane wstępne (CEPIK) na dzień 30.06.2019 r.

9

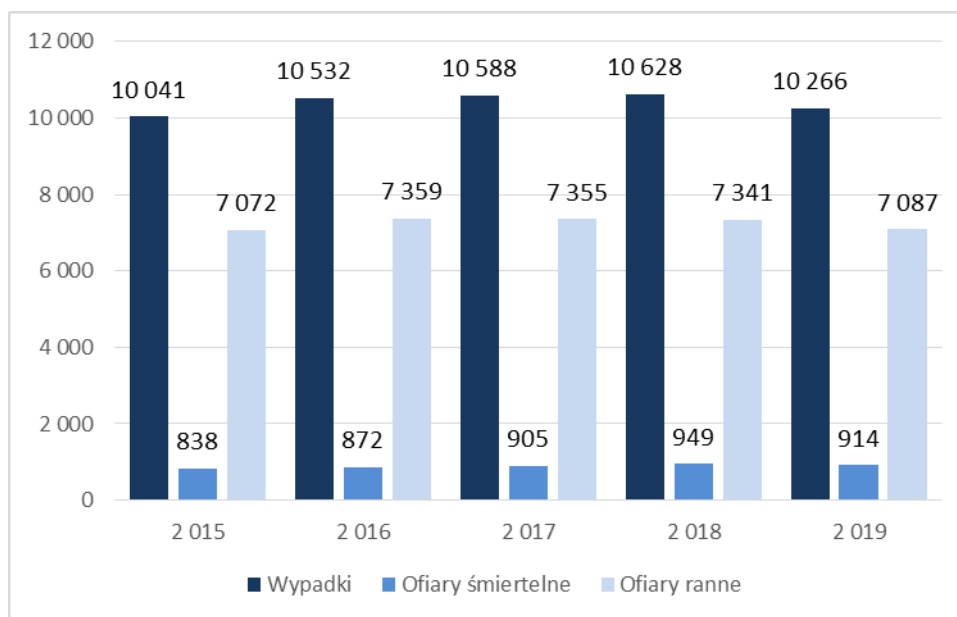
⁸ Samochody osobowe na 1000 ludności. Źródło: GUS – Transport i łączność

<https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/wykres>

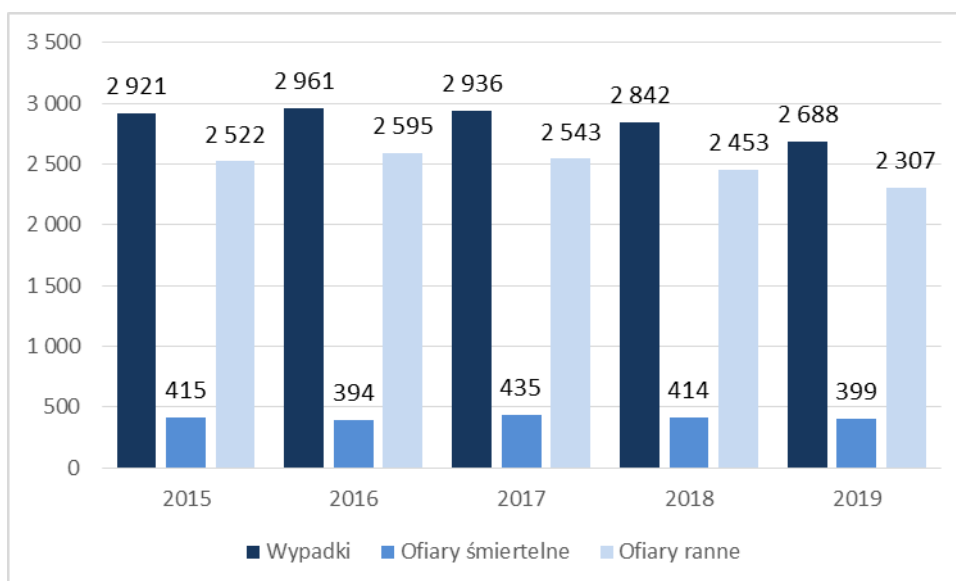
⁹ Źródło: Wypadki drogowe w Polsce w 2019 r. Komenda Główna Policji

...jak kształtowała się wypadkowość w grupie 60+ ?

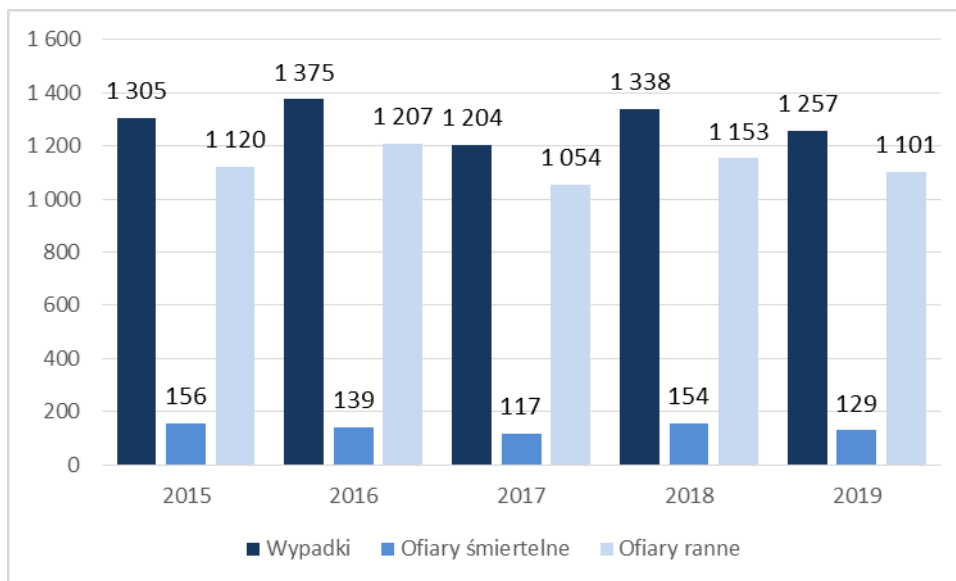
WYPADKI Z UDZIAŁEM UCZESTNIKÓW RUCHU W WIEKU 60+



WYPADKI Z UDZIAŁEM PIESZYCH W WIEKU 60+



WYPADKI Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW W WIEKU 60+



W 2019 roku w porównaniu z rokiem 2018 odnotowano spadek ofiar śmiertelnych w grupie wiekowej 60+(-3,6%), przy jednoczesnym spadku wypadków (-3,4%) i spadku rannych (-3,4%).

Należy podkreślić, że do znacznego spadku w grupie wiekowej 60 + uczestników ruchu drogowego m.in. mógł przyczynić się ogólnopolski projekt „Senior na drodze-pamiętaj o bezpieczeństwie” realizowany we wszystkich województwach przez m.in. partnera głównego projektu - Policję. Projekt był realizowany tylko w miejscach o najwyższych wskaźnikach zagrożenia utraty życia i zdrowia grupy 60 +. Niestety na przestrzeni trzech ostatnich lat (2016 - 2018) krzywa udziału w wypadkach osób w wieku 60+ rosła z roku na rok. W 2018 roku seniorzy, którzy stracili życie w wypadkach drogowych stanowili ok. 40% ogółu zabitych. Patrząc na poziom wiedzy o przepisach ruchu drogowego w tej grupie wiekowej oraz na statystyki wypadków drogowych z udziałem seniorów, nasuwały się wnioski, że należy zintensyfikować działania prewencyjno – edukacyjne w tej grupie wiekowej w możliwie najszerszym zakresie. Seniorzy potwierdzają, że znają przepisy i teoretycznie wiedzą jak się poruszać po drodze. Jednak pytając o szczegóły, można zaobserwować, że jest tu duże pole do działań edukacyjnych. Seniorzy swoją wiedzę sprzed lat zamieniają w rutynę, często nie uwzględniającą nowelizowanych uwarunkowań prawnych. Osoby starsze (choć nie tylko) bazują na informacjach zasłyszanych w mediach, przeczytanych w prasie.

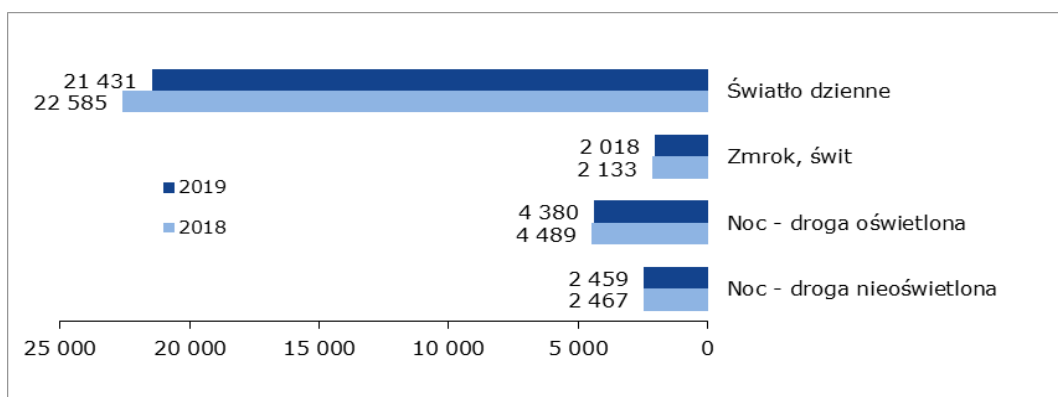
Należy zwrócić uwagę, że te informacje są często niepełne, czasem przedstawiające projekty, bądź tylko sugestie zmian. Doświadczenia i obserwacje zebrane podczas realizacji projektu wskazują, że uczestnicy 60 + przyjmują to jako obowiązujący stan prawny i wdrażają to w swoim codziennym uczestnictwie w ruchu drogowym. Stąd KRBRD zwraca uwagę wszystkim emisariuszom i uczestnikom debat publicznych o BRD na odpowiedzialność w formułowaniu treści przekazu do społeczeństwa.

Oceniając zrealizowane działania skierowane do osób po 60 roku życia można stwierdzić, że podczas nich każdy znalazł coś co go zainteresowało w tematyce BRD. Mając wiedzę, że ludzie sami z siebie nie korzystają z przepisów na bieżąco oraz nie śledzą aktualizacji aktów prawnych - z czasem tracą realną wiedzę na dany temat. Dlatego wskazane jest

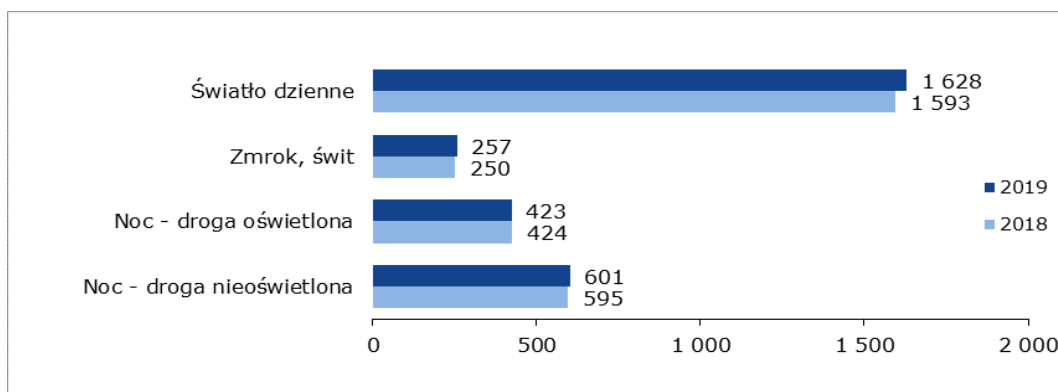
organizowanie i prowadzenie edukacyjnych spotkań, aby uczestnicy ruchu drogowego (60+) mieli okazję zapoznać się z aktualnymi przepisami, odświeżyli swoją wiedzę, ale też zobaczyli na konkretnych przykładach skąd biorą się wypadki i jakie są aktualne zagrożenia w ruchu drogowym również ze strony innych użytkowników ruchu drogowego.

... przy jakim oświetleniu?

WYPADKI



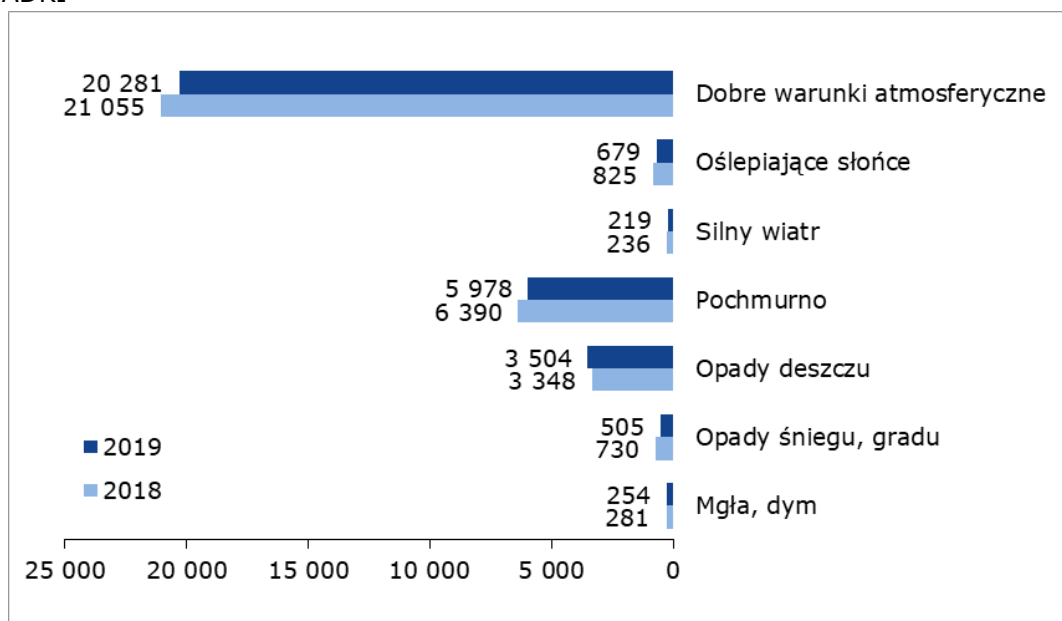
OFIARY ŚMIERTELNE



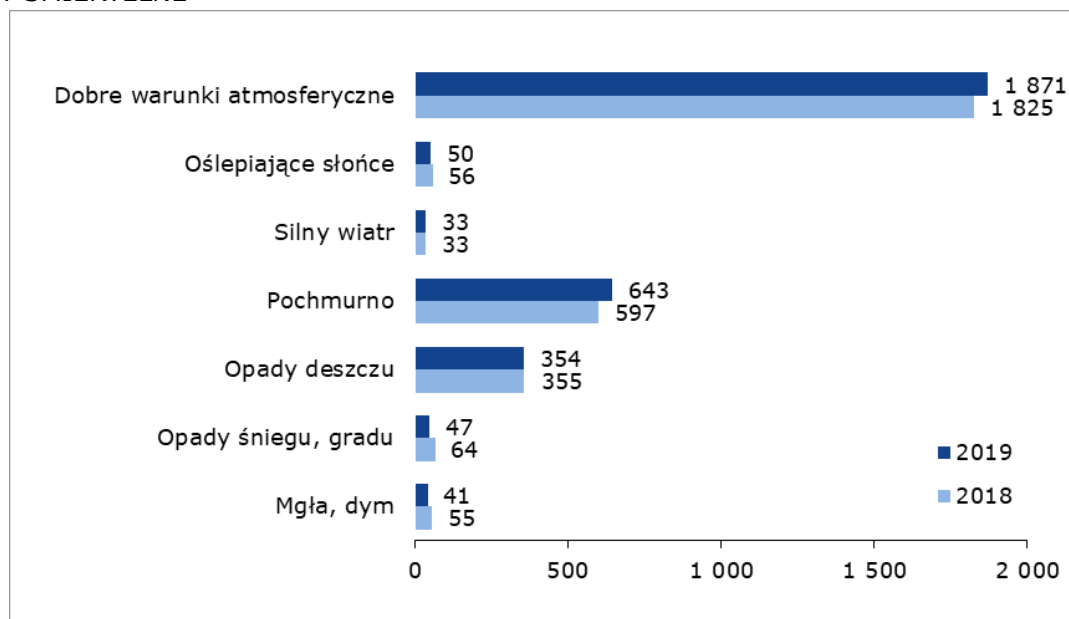
Największy ruch na drogach odbywa się przy świetle dziennym, to również w tej porze doby odnotowywana jest największa liczba wypadków oraz ich ofiar. Natomiast wypadki, które wydarzają się w nocy charakteryzują się największą ciężkością. W porze nocnej, na drogach nieoświetlonych występuje największy wskaźnik osób zabitych, w co czwartym takim wypadku ginie człowiek, gdzie w porze dziennej – w co trzynastym wypadku.

... podczas jakiej pogody?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



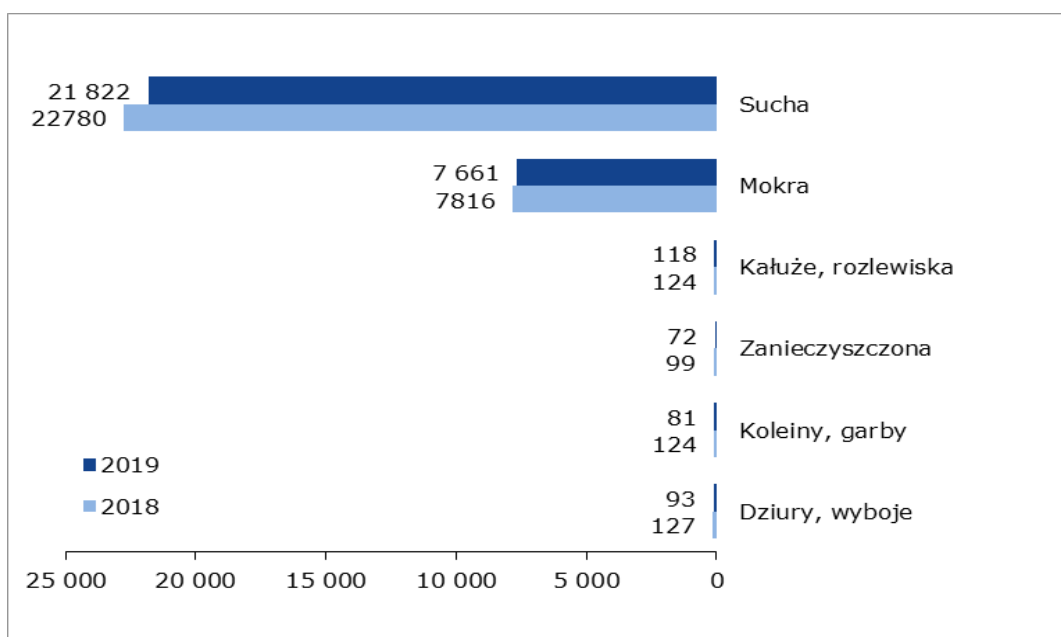
*W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

Analiza danych o wypadkach drogowych w 2019 roku, wskazuje, że w porównaniu z rokiem 2018 zmniejszyła się liczba zdarzeń drogowych zaistniałych w dobrych warunkach atmosferycznych oraz zwiększyła liczba ofiar śmiertelnych tych wypadków – wydarzyło się o 3,6 % mniej wypadków, które pochłonęły o 2,5% więcej ofiar śmiertelnych. Natomiast przy oślepiającym słońcu nastąpił spadek o 17,7% wypadków i zarejestrowano o 10,7% mniej ofiar śmiertelnych tych zdarzeń. Podczas mgły lub podczas przejeżdżania przez obszar

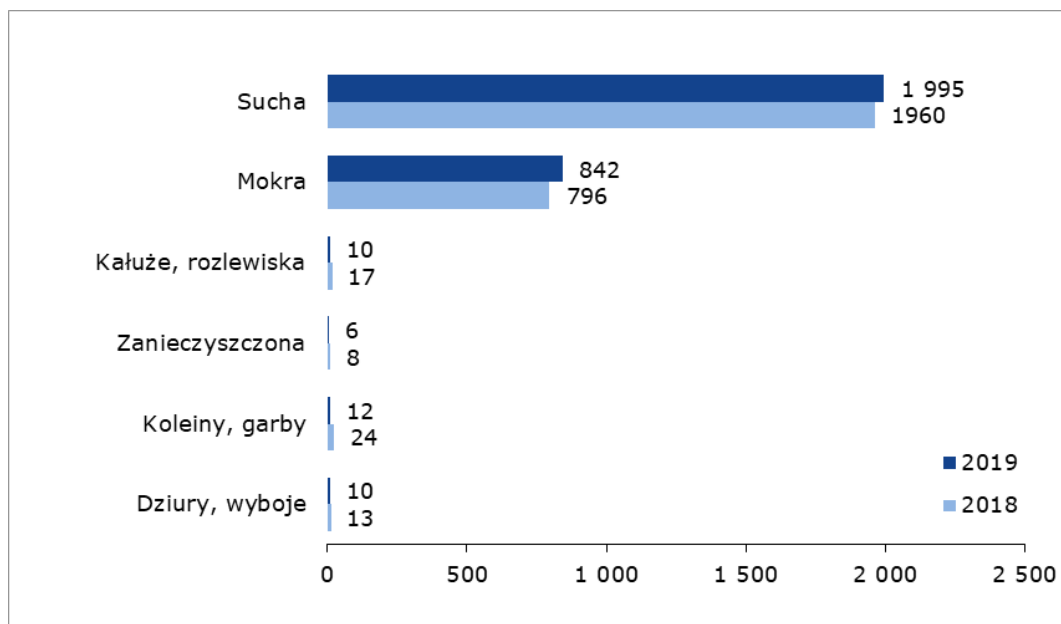
zadymiony wydarzyło się o 9,6% mniej wypadków, a liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 25,4%. Natomiast zmniejszyła się liczba wypadków i zwiększyła liczba ofiar śmiertelnych przy dużym zachmurzeniu – wydarzyło się o 6,4% mniej wypadków, a ich ofiar śmiertelnych było o 7,7% więcej. Zanotowano, że podczas opadów deszczu wydarzyło się o 4,6% więcej wypadków, a liczba ich ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 0,2%.

... na jakiej nawierzchni?

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. Nie przyjęto do wykresów kategorii oblodzenie, zaśnieżenie.

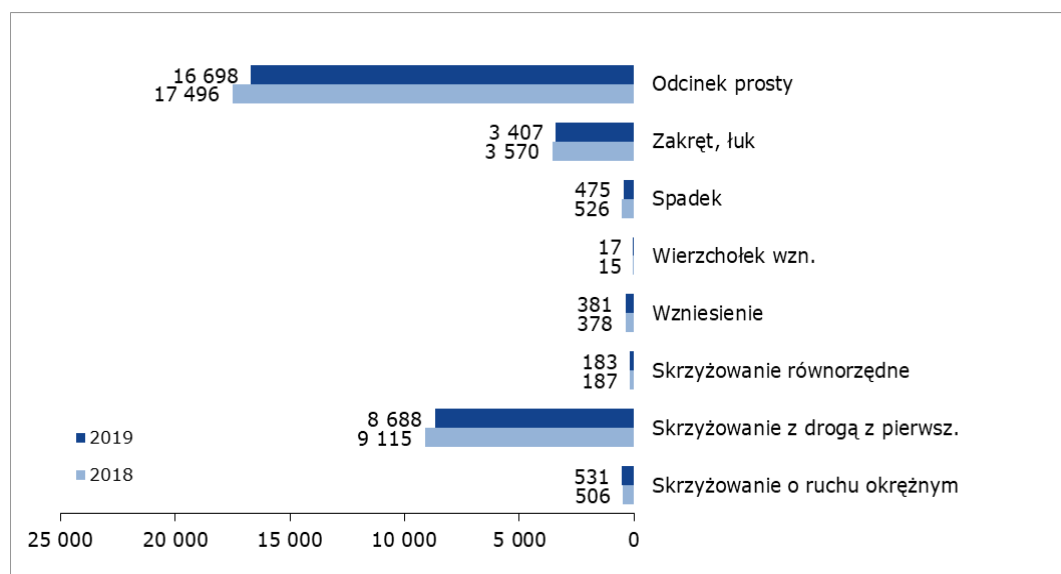
Miejsca powstawania wypadków

... na jakim obszarze?

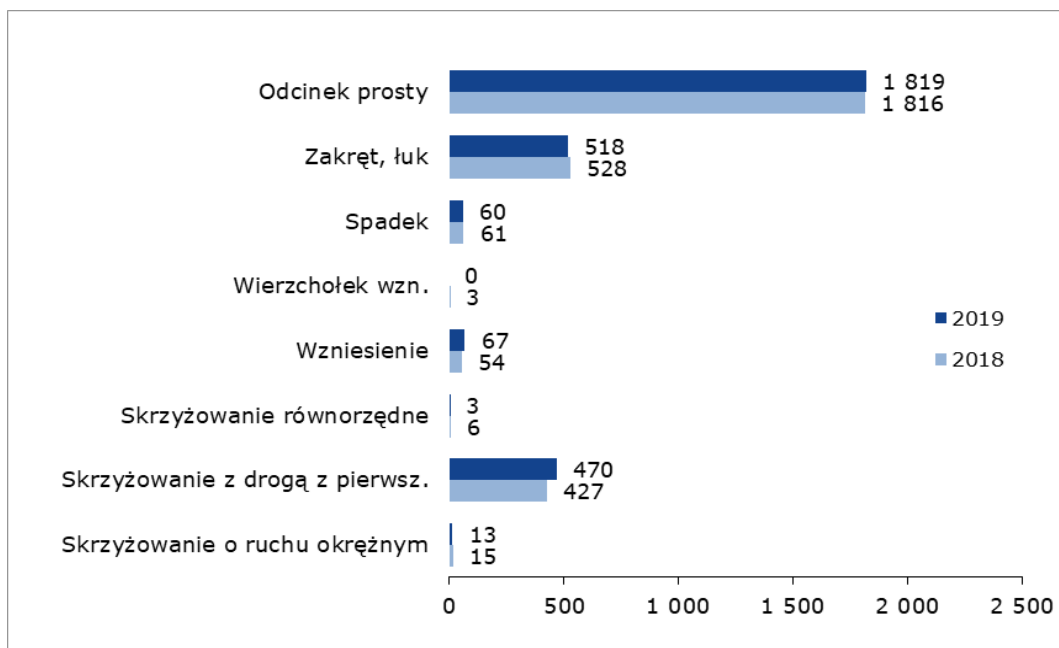
Obszar	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ofiary ranne		Ciężkość wypadku (ofiar śmiert. / 100 wypadków)
	ogółem	%	ogółem	%	ogółem	%	
Zabudowany	21 359	70,5	1 177	40,5	24 229	68,3	5,5
Niezabudowany	8 929	29,5	1 732	59,5	11 248	31,7	19,4
Ogółem	30 288	100	2 909	100	35 477	100	9,6

... na jakim odcinku drogi?

WYPADKI



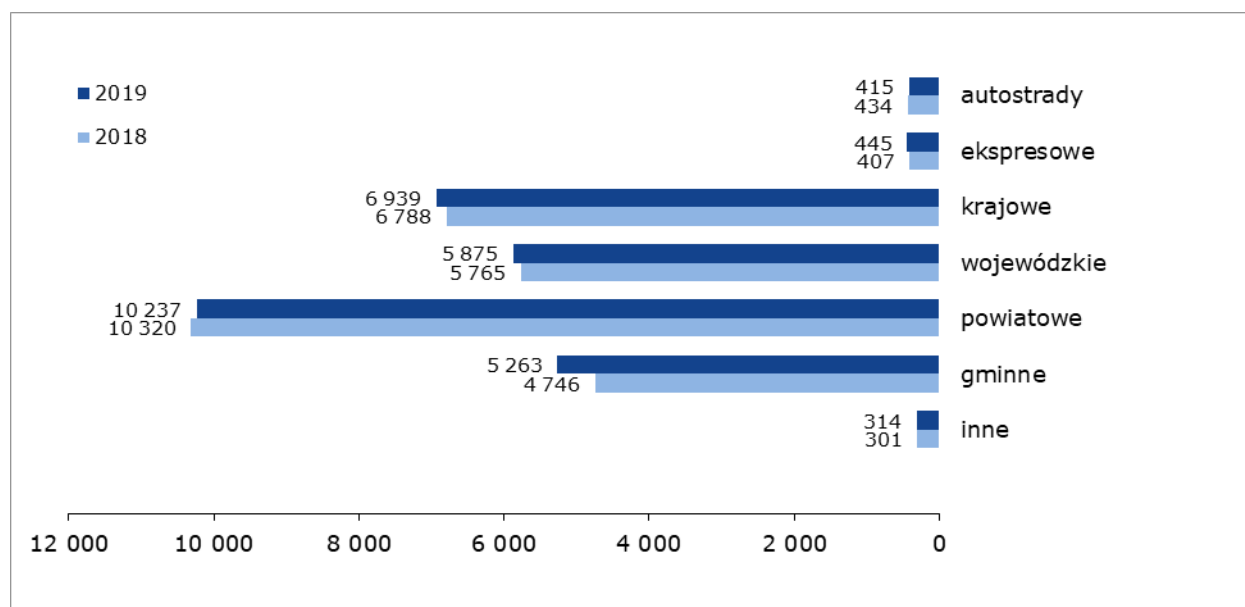
OFIARY ŚMIERTELNE



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

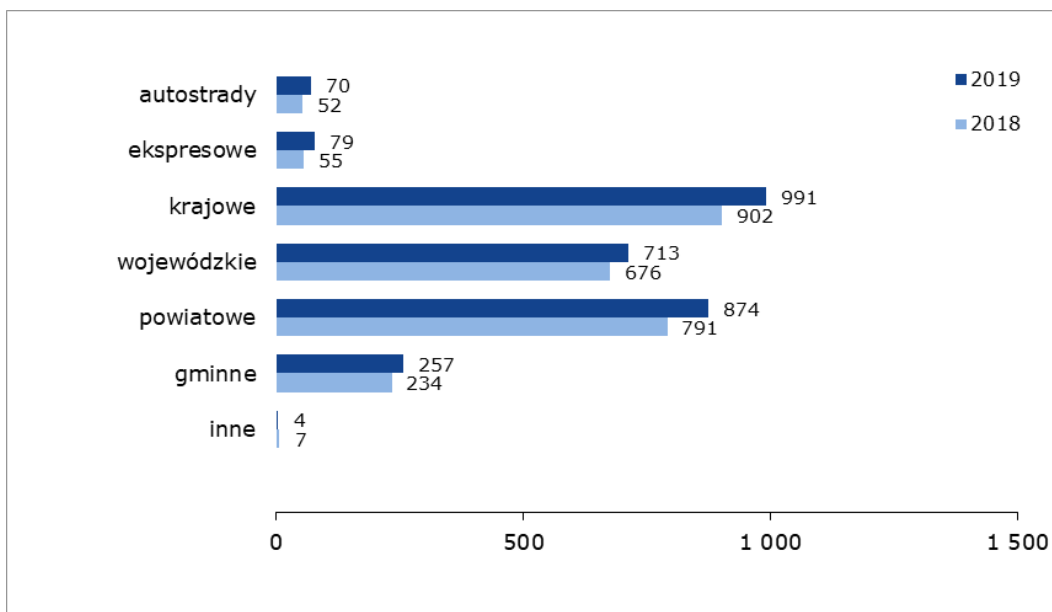
... na drodze jakiej kategorii?

WYPADKI



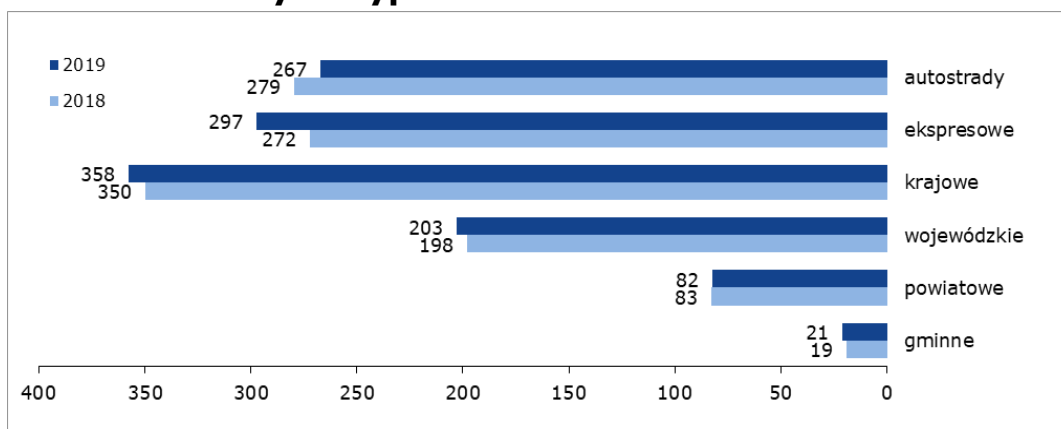
W 2019 roku na większości kategorii dróg odnotowano zwiększenie liczby wypadków w porównaniu do danych za rok 2018. Nieznaczny spadek liczby wypadków zarejestrowano na drogach powiatowych (-0,8%) i autostradach (-4,3%). Natomiast największy wzrost odnotowano na drogach gminnych (więcej o 10,9% wypadków) i kolejny rok z rzędu na drogach ekspresowych (więcej o 9,3% wypadków).

OFIARY ŚMIERTELNE



W 2019 r. największą liczbą ofiar śmiertelnych wypadków drogowych charakteryzowały się drogi krajowe, które stanowią zaledwie 4,6% długości wszystkich dróg w Polsce. Liczba osób zabitych na tej kategorii dróg wzrosła w stosunku do roku 2018 o 9,8%. Największy wzrost liczby ofiar śmiertelnych zarejestrowano w 2019 dla dróg powiatowych. Na drogach tej kategorii zginęły o 83 osoby więcej tj. o 10,5% więcej niż rok wcześniej. Wzrostami liczb ofiar śmiertelnych wyróżniały się również autostrady(+ 34,6%), drogi gminne (+9,8%) oraz drogi ekspresowe (+43,6%).

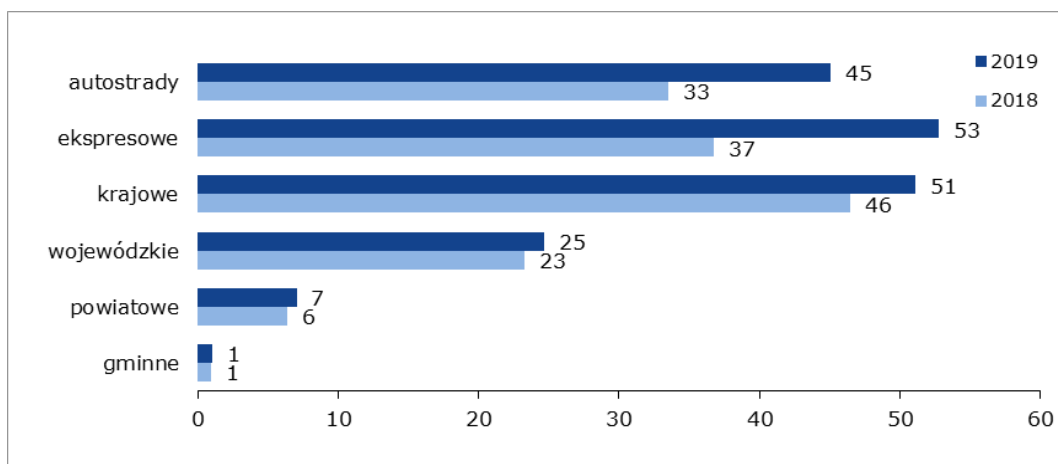
...ile było wypadków na 1000 kilometrów?



Odnosząc liczbę wypadków do długości dróg, najbardziej niekorzystnymi wskaźnikami podobnie jak w latach poprzednich charakteryzują się drogi krajowe, autostrady i drogi ekspresowe. Jednak w 2019 roku dla autostrad wskaźnik ten uległ poprawie i z wartości 279 osiągnął wartość 267 (o 4,3% mniej wypadków na każde 1000 kilometrów), a dla dróg ekspresowych wzrósł o 9,1%. Dla dróg krajowych wskaźnik ten wzrósł z wartości 350 do 358, czyli wydarzyło się o 2,2% więcej wypadków na każde 1000 kilometrów. Dla dróg wojewódzkich wartość wzrosła o 2,5% i powiatowych liczba wypadków na każde 1000 kilometrów nieznacznie zmniejszyła się, a dla dróg gminnych wskaźnik ten zwiększył się

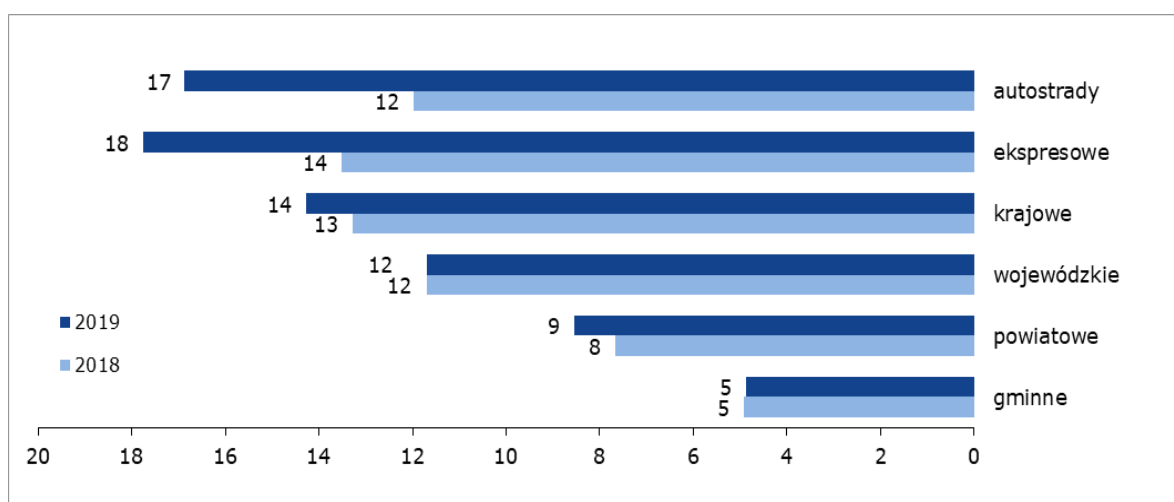
o 10,5%.

...ile było ofiar śmiertelnych na 1000 kilometrów?



W 2019 roku największą liczbą ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 1000 km długości drogi charakteryzowały się drogi ekspresowe. Wskaźnik ten wyniósł 53, tj. był o 43,2% wyższy niż w 2018 roku. Na autostradach również odnotowano duże zwiększenie tego wskaźnika i wyniósł 36,3%, czyli jego wartość zwiększyła się z 33 do 45. Dla dróg krajowych odnotowano wzrost wskaźnika – z wartości 46 w 2018 roku osiągnął on w 2019 wartość 51, czyli wzrost wyniósł 10,8%. Na drogach wojewódzkich liczba ofiar śmiertelnych wypadków w przeliczeniu na każde 1000 kilometrów zwiększyła się o 8,7%, a na drogach powiatowych wskaźnik zwiększył się o 16,6%, natomiast na drogach gminnych nie zmienił się.

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

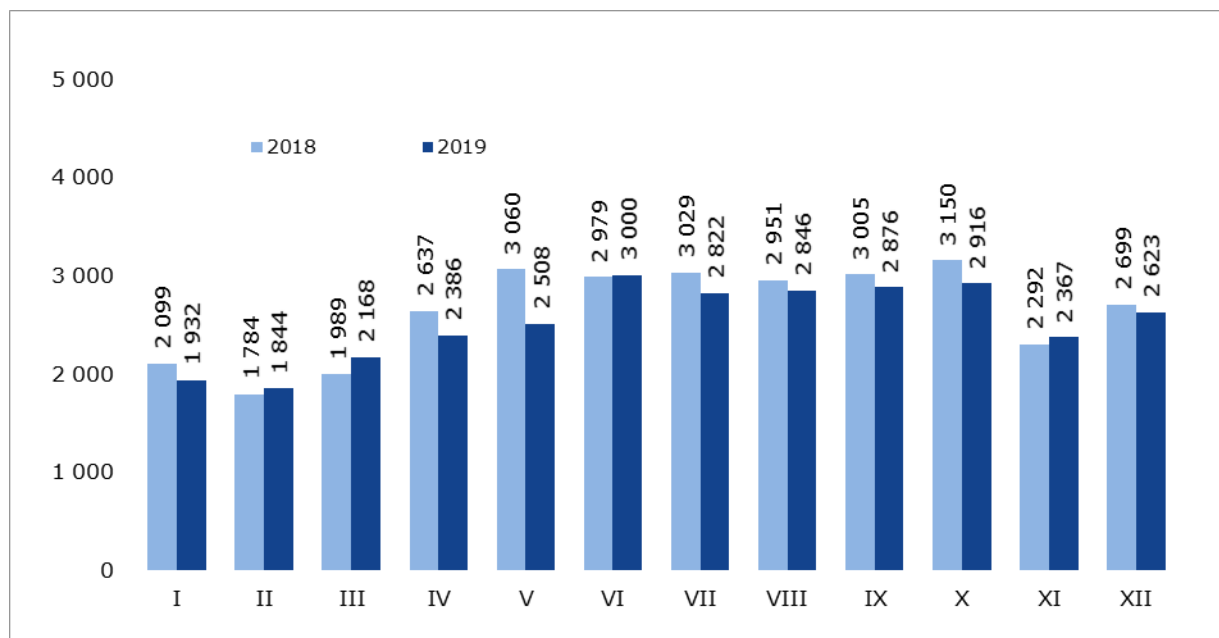


Wskaźnik ciężkości wypadków w 2019 roku zwiększył się w stosunku do autostrad, dróg ekspresowych, krajowych, powiatowych. Obecnie wynosi on odpowiednio: 17, 18, 14 i 9 zabitych na 100 wypadków drogowych. Dla dróg wojewódzkich i gminnych nie zarejestrowano zmian w stosunku do roku poprzedniego i wartość wskaźnika wynosi odpowiednio: 12 i 5 zabitych na 100 wypadków.

Czas powstawania wypadków

... w jakich miesiącach?

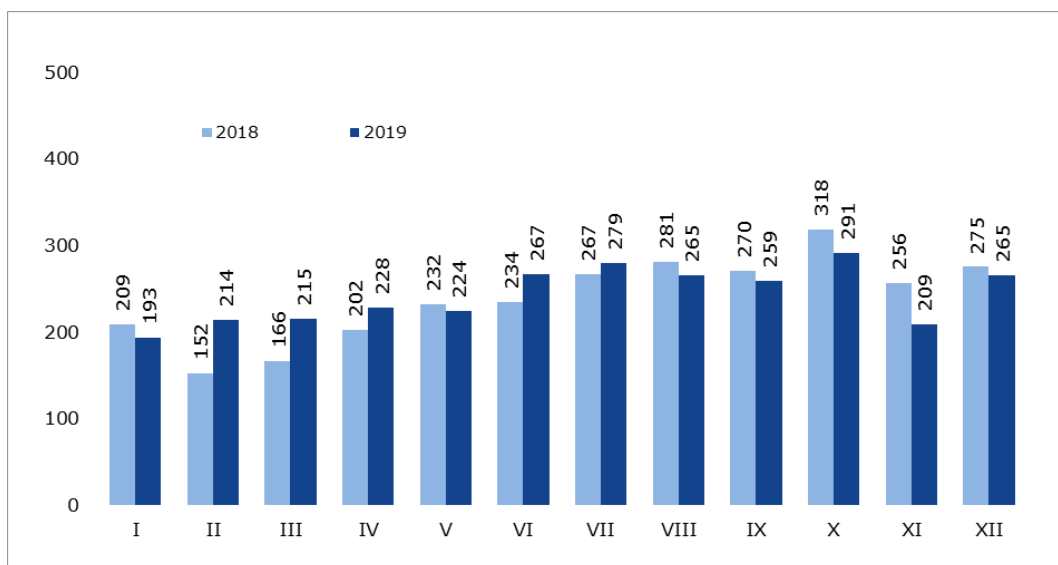
WYPADKI



Analiza stanu bezpieczeństwa na polskich drogach w 2019 r. pod względem liczby wypadków w poszczególnych miesiącach wskazuje, że w porównaniu do danych za rok 2018 w czterech miesiącach odnotowano wzrosty liczby wypadków drogowych, przy czym w lutym i marcu były one znaczące i wyniosły odpowiednio: 3,3% i 9%.

W pozostałych ośmiu miesiącach odnotowano spadki liczb wypadków drogowych, przy czym najbardziej znaczące miały miejsce w maju, lipcu i październiku – wyniosły one odpowiednio: 18,0%, 6,8% i 7,4%.

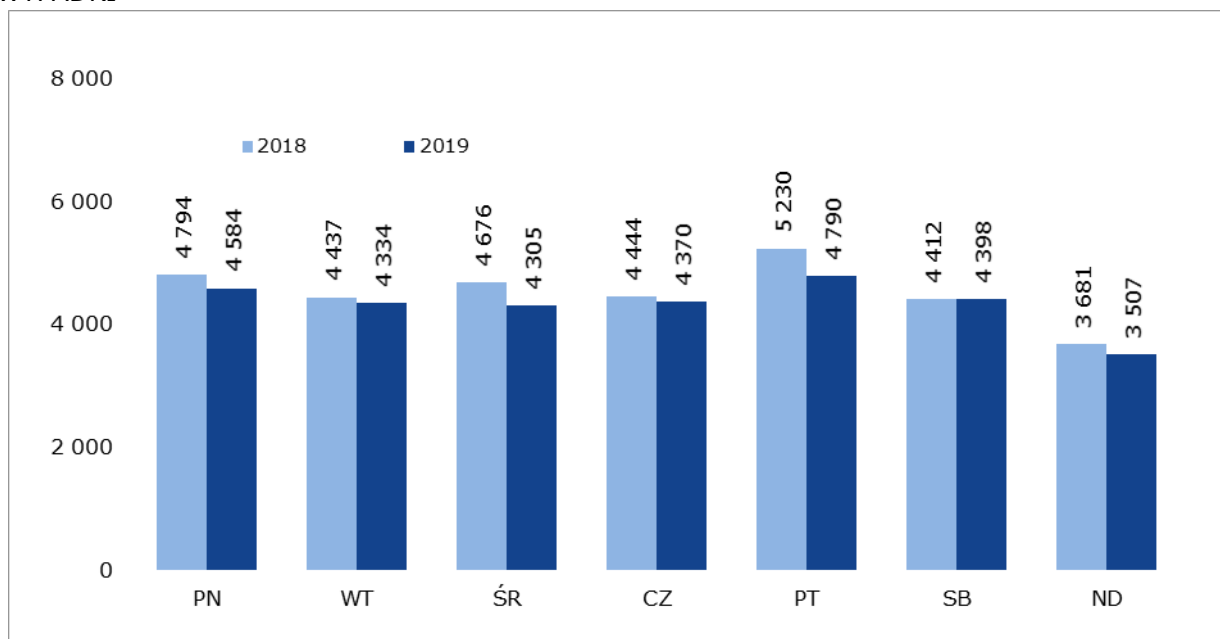
OFIARY ŚMIERTELNE



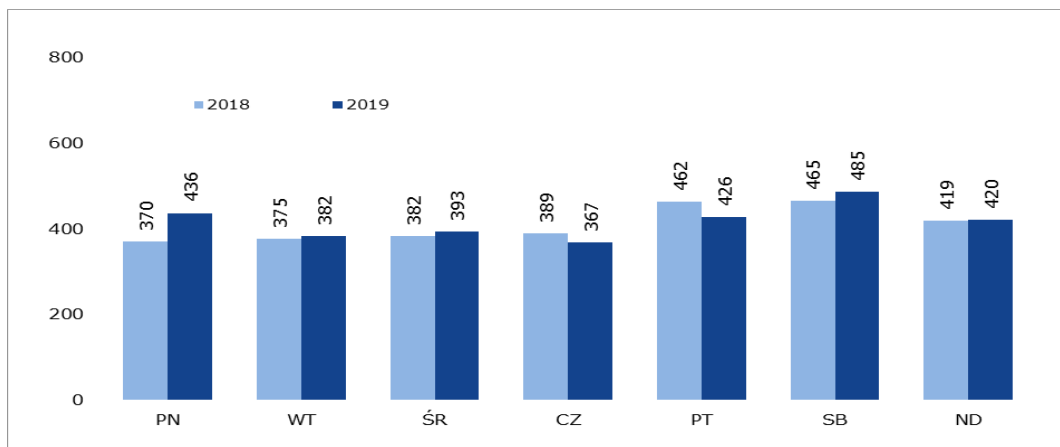
W 2019 r. najmniej osób zginęło w styczniu i listopadzie – 193 oraz 209 ofiar śmiertelnych. Najwięcej ofiar śmiertelnych zanotowano w październiku – 291 osób. Największy spadek liczby zabitych w wypadkach w porównaniu do roku 2018 odnotowano w listopadzie (-18,3%), a największy wzrost w lutym (+40,8%) i marcu (+29,5%).

... w jakich dniach tygodnia?

WYPADKI



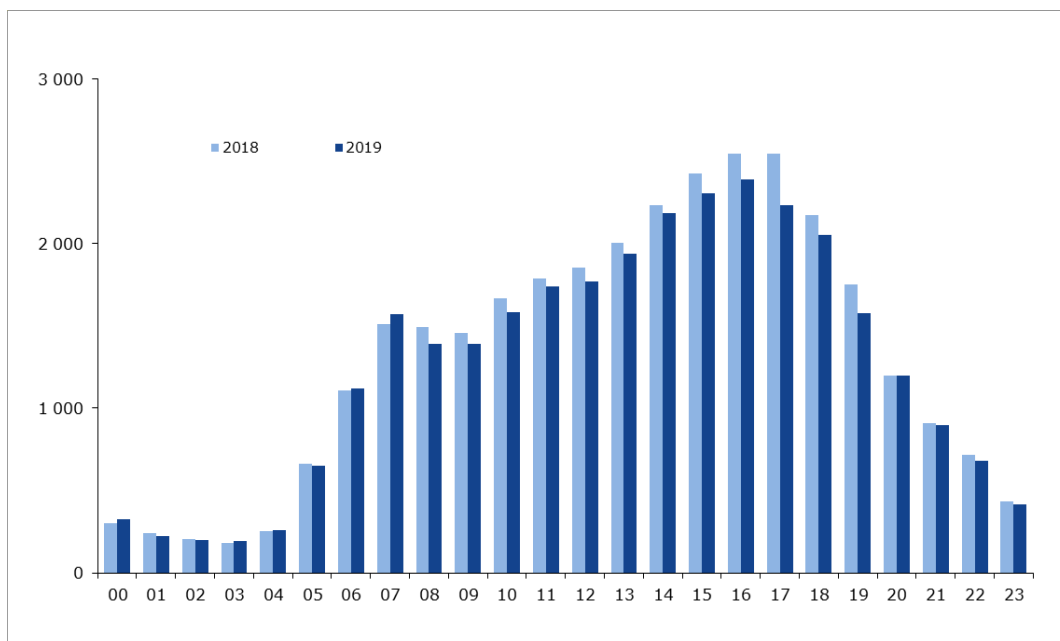
OFIARY ŚMIERTELNE



... w jakich godzinach?

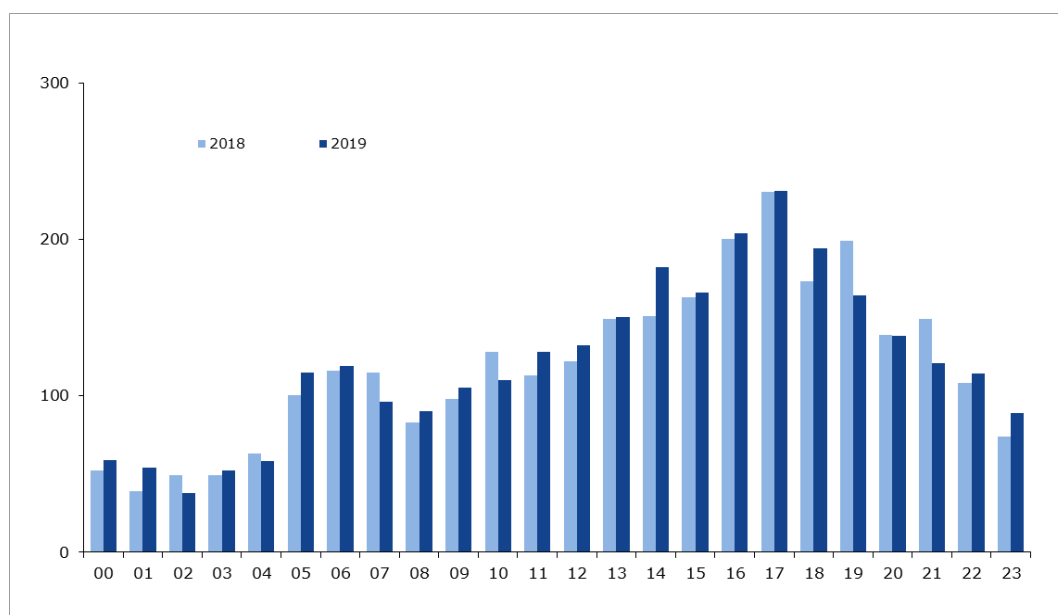
WYPADKI

Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki
0.00 - 0.59	323	8.00 - 8.59	1394	16.00 - 16.59	2388
1.00 - 1.59	225	9.00 - 9.59	1389	17.00 - 17.59	2234
2.00 - 2.59	201	10.00 - 10.59	1586	18.00 - 18.59	2053
3.00 - 3.59	191	11.00 - 11.59	1740	19.00 - 19.59	1577
4.00 - 4.59	260	12.00 - 12.59	1770	20.00 - 20.59	1201
5.00 - 5.59	648	13.00 - 13.59	1938	21.00 - 21.59	899
6.00 - 6.59	1118	14.00 - 14.59	2187	22.00 - 22.59	678
7.00 - 7.59	1571	15.00 - 15.59	2304	23.00 - 23.59	413



OFIARY ŚMIERTELNE

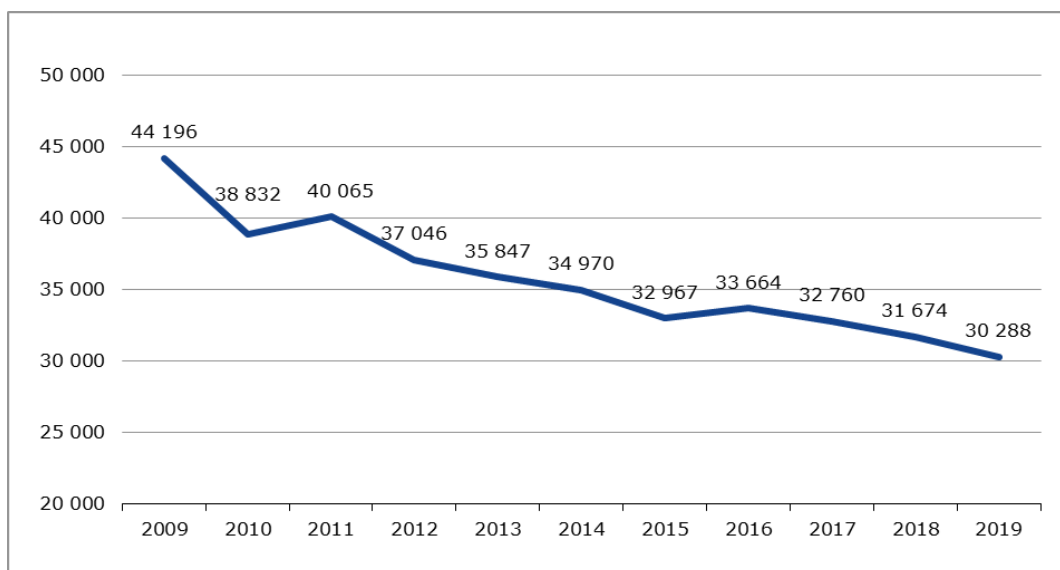
Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne
0.00 - 0.59	59	8.00 - 8.59	90	16.00 - 16.59	204
1.00 - 1.59	54	9.00 - 9.59	105	17.00 - 17.59	231
2.00 - 2.59	38	10.00 - 10.59	110	18.00 - 18.59	194
3.00 - 3.59	52	11.00 - 11.59	128	19.00 - 19.59	164
4.00 - 4.59	58	12.00 - 12.59	132	20.00 - 20.59	138
5.00 - 5.59	115	13.00 - 13.59	150	21.00 - 21.59	121
6.00 - 6.59	119	14.00 - 14.59	182	22.00 - 22.59	114
7.00 - 7.59	96	15.00 - 15.59	166	23.00 - 23.59	89



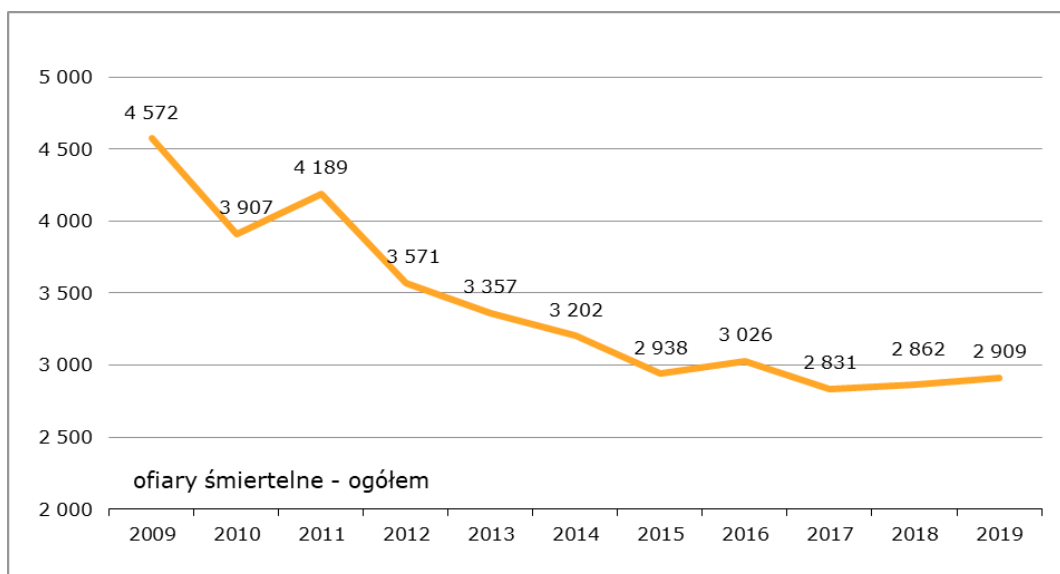
Trendy w latach 2009–2019

... zmiany od roku 2009

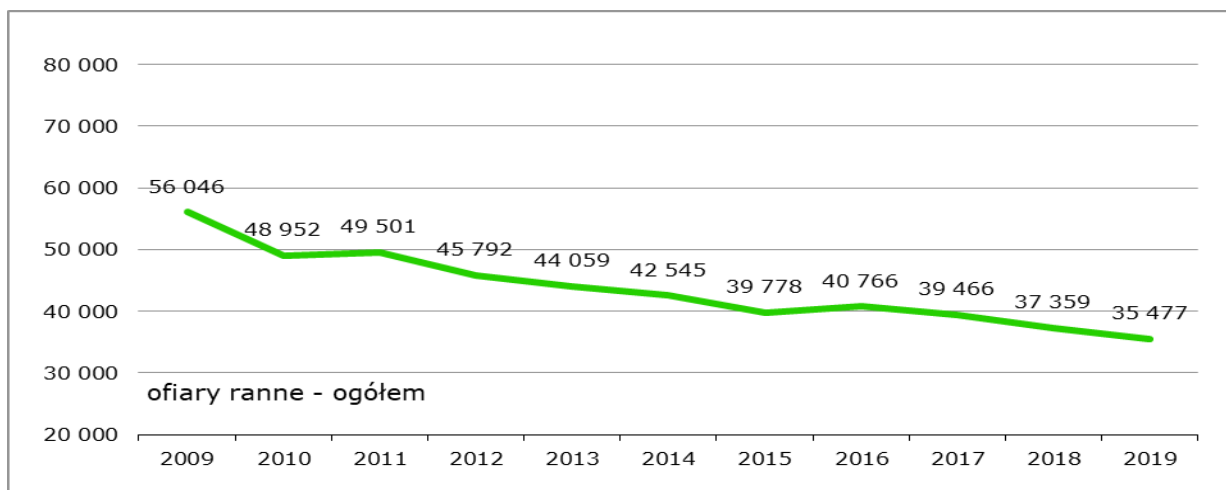
WYPADKI DROGOWE



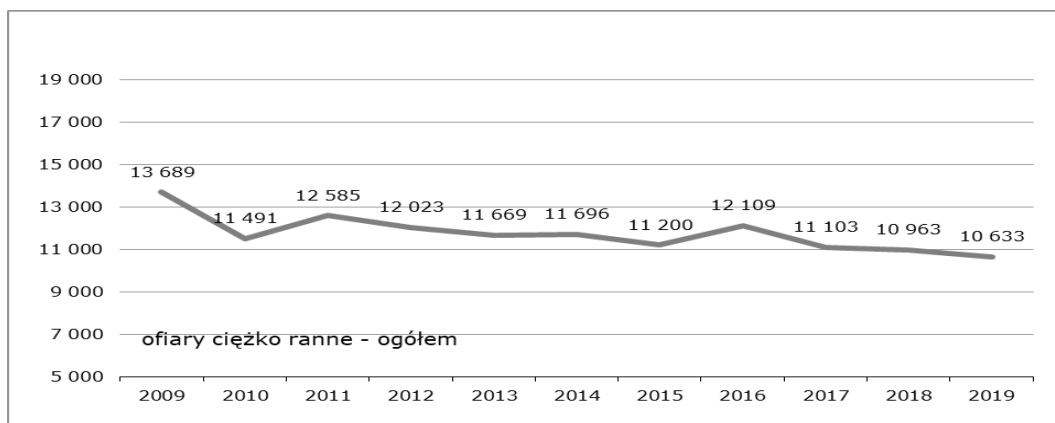
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



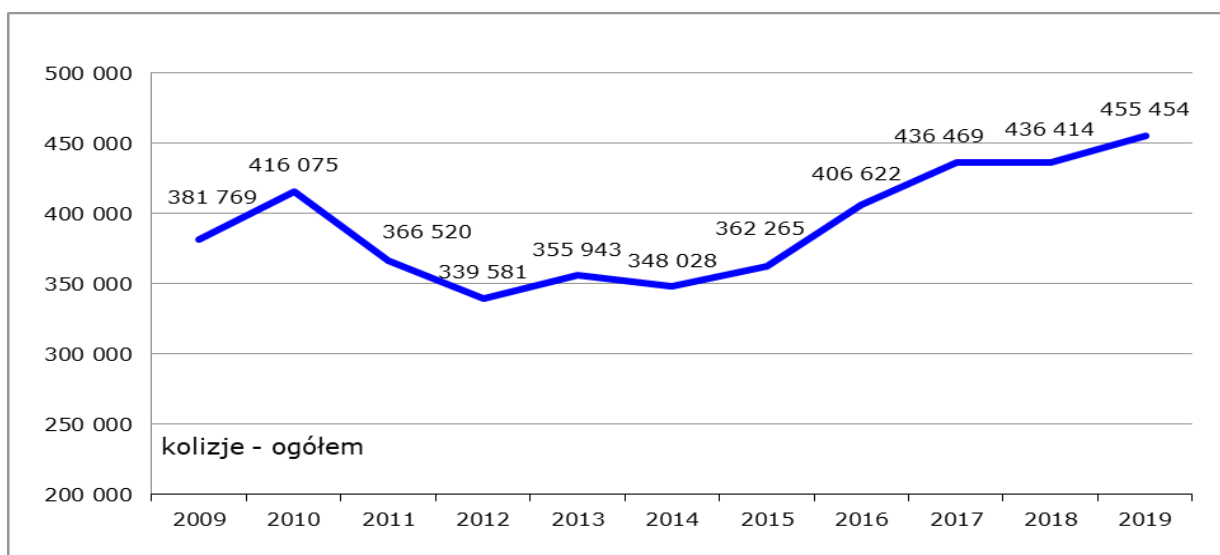
OFIARY RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



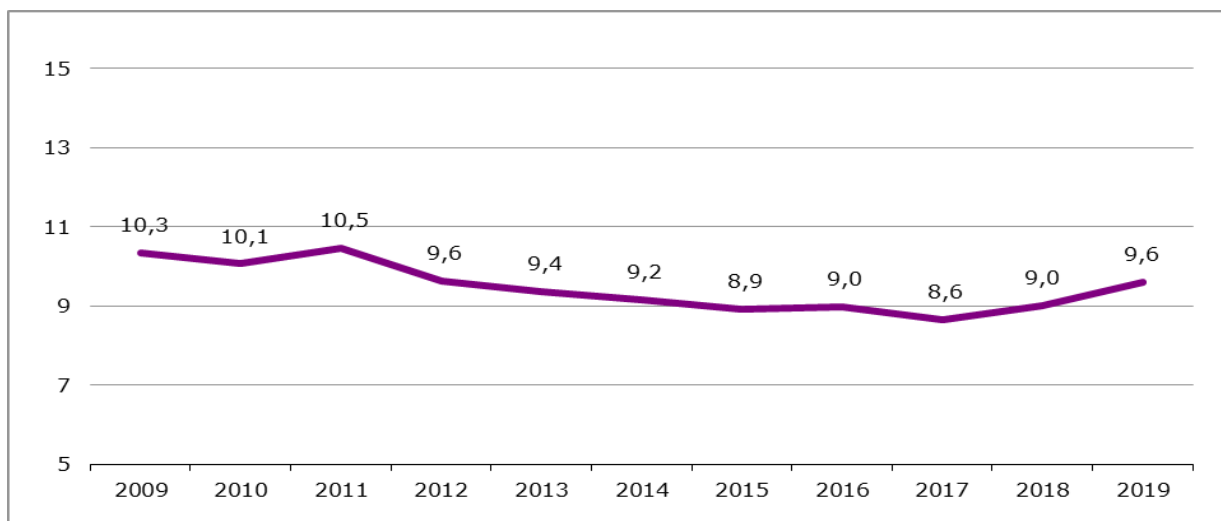
OFIARY CIĘŻKO RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



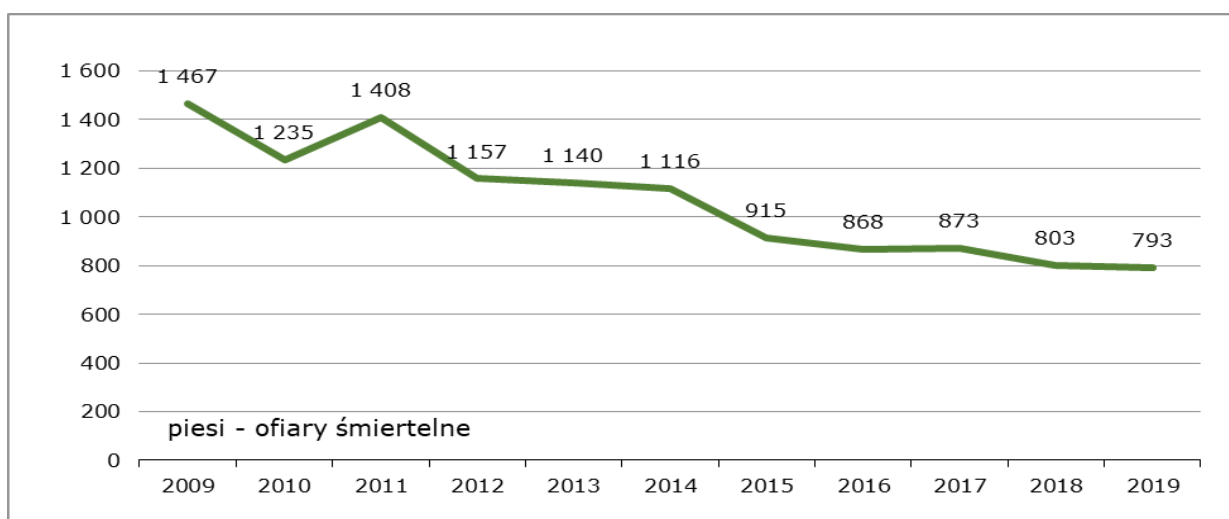
KOLIZJE



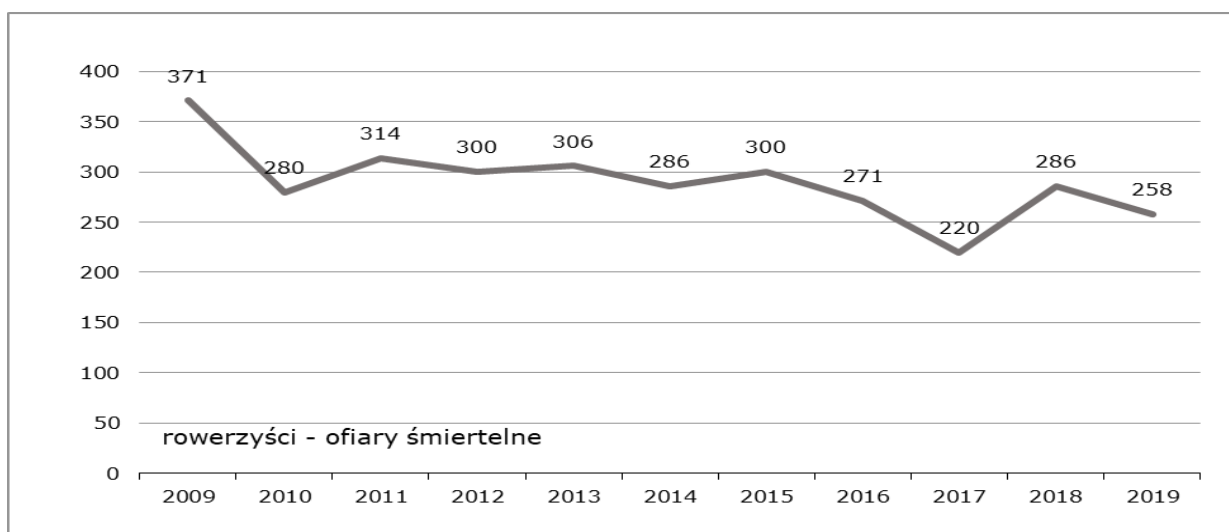
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW DROGOWYCH



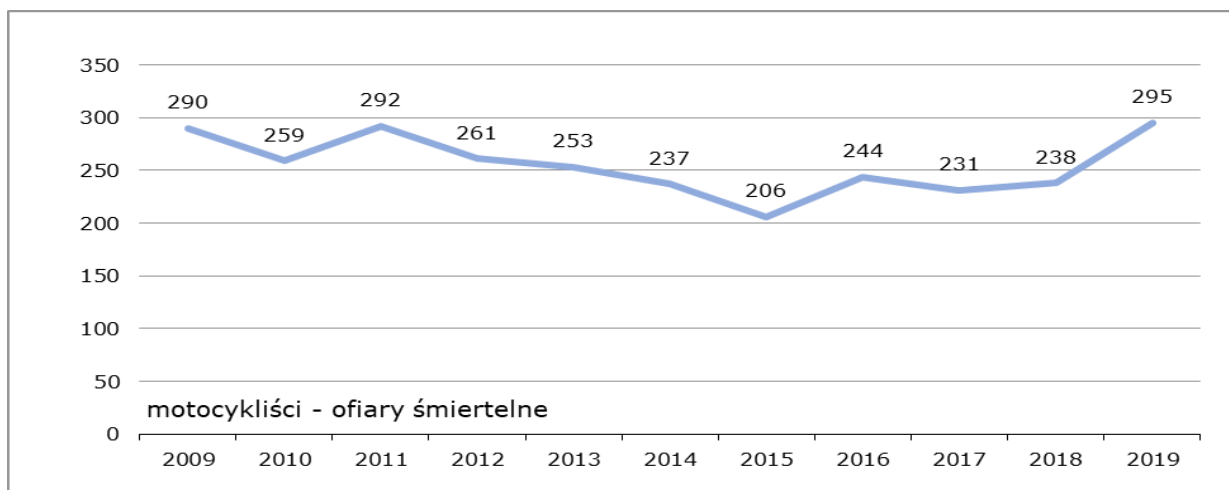
PIESI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



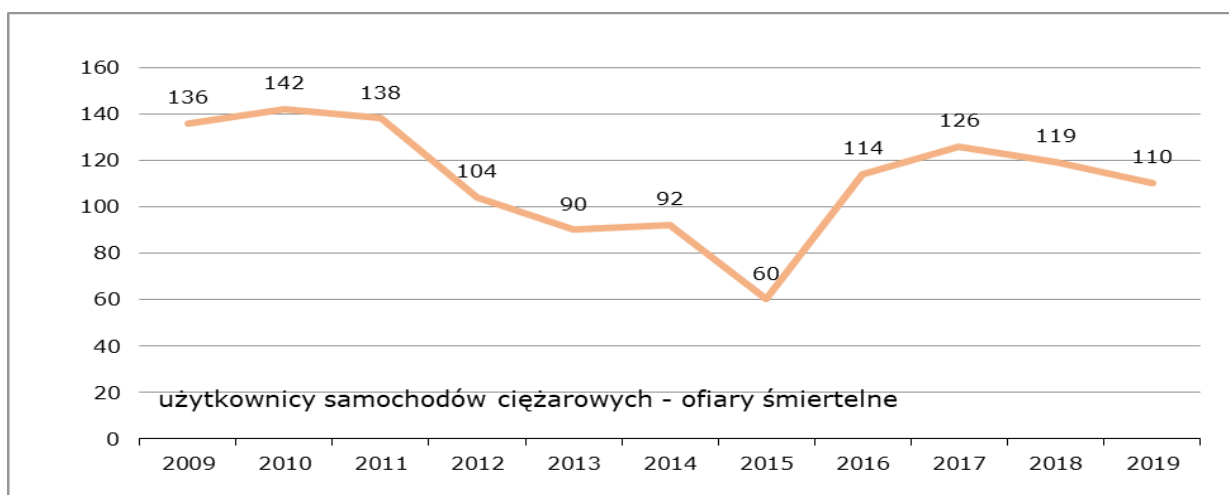
ROWERZYŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



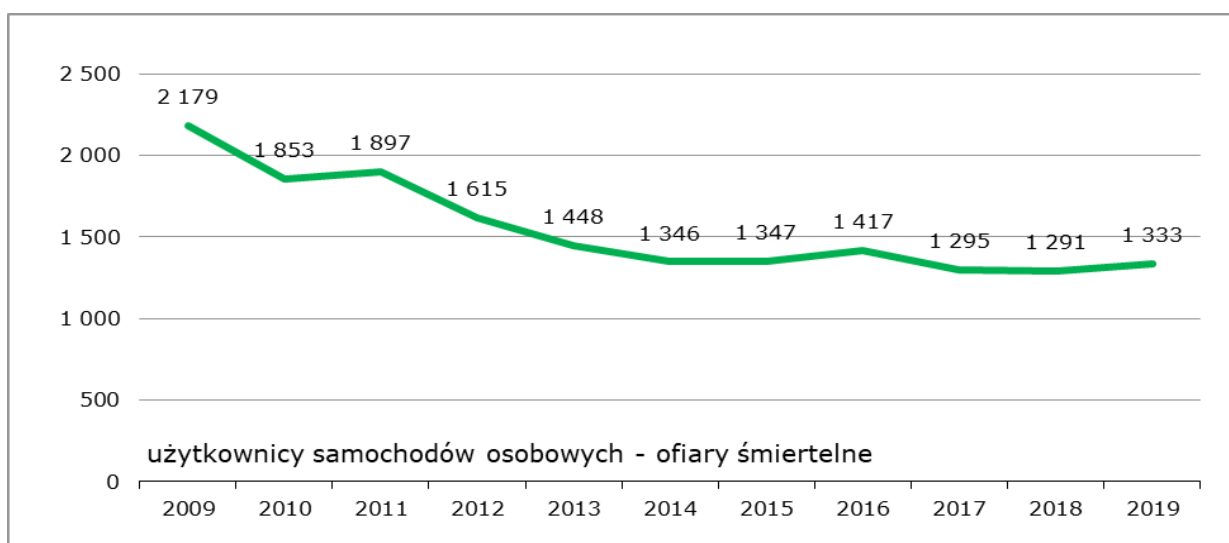
MOTOCYKLIŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



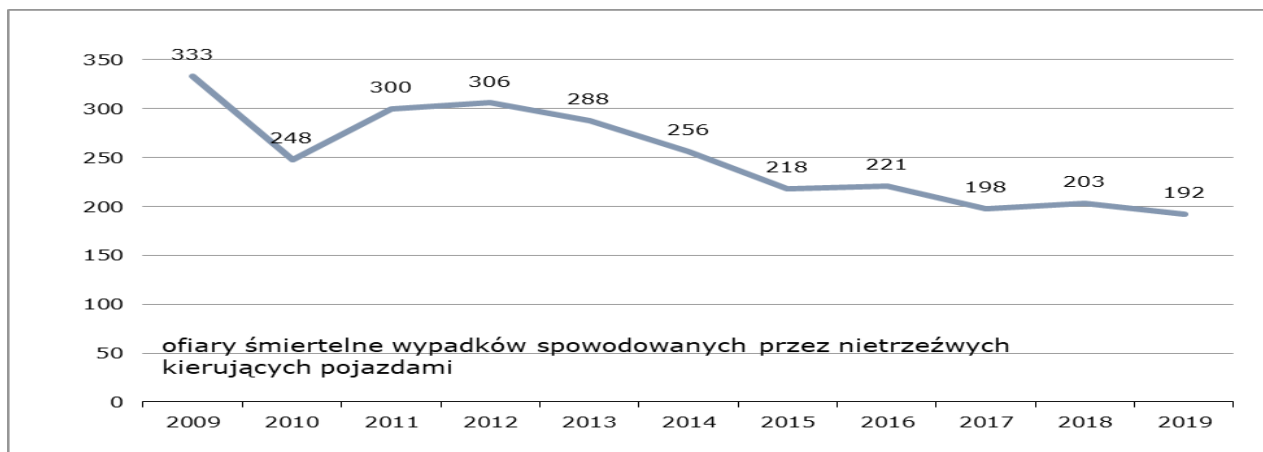
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



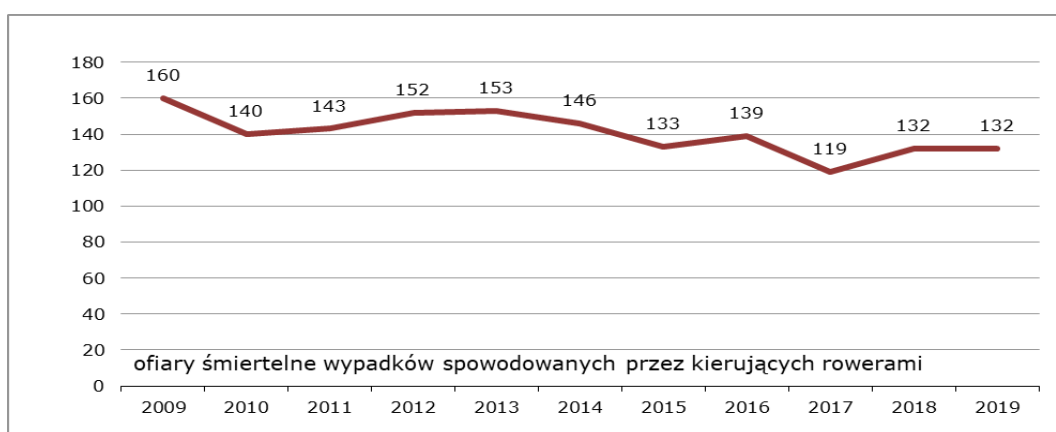
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ NIETRZEŻYCH KIERUJĄCYCH POJAZDAMI



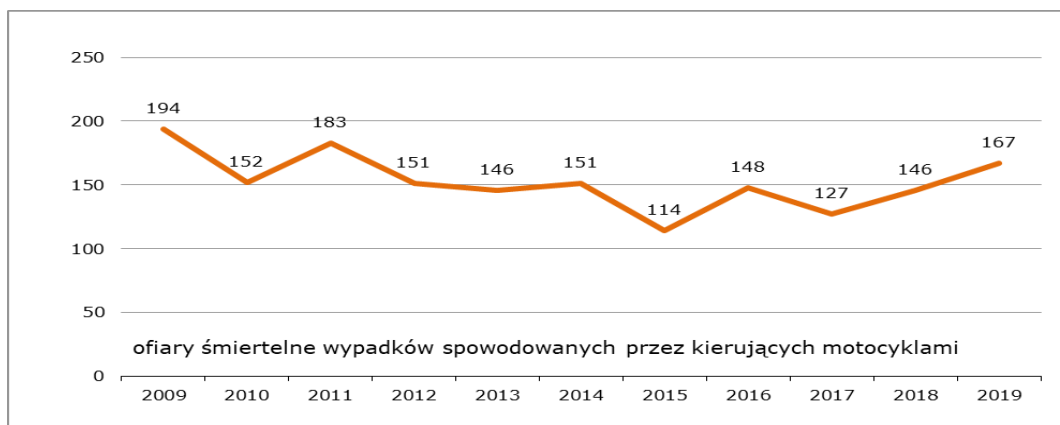
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ PIESZYCH



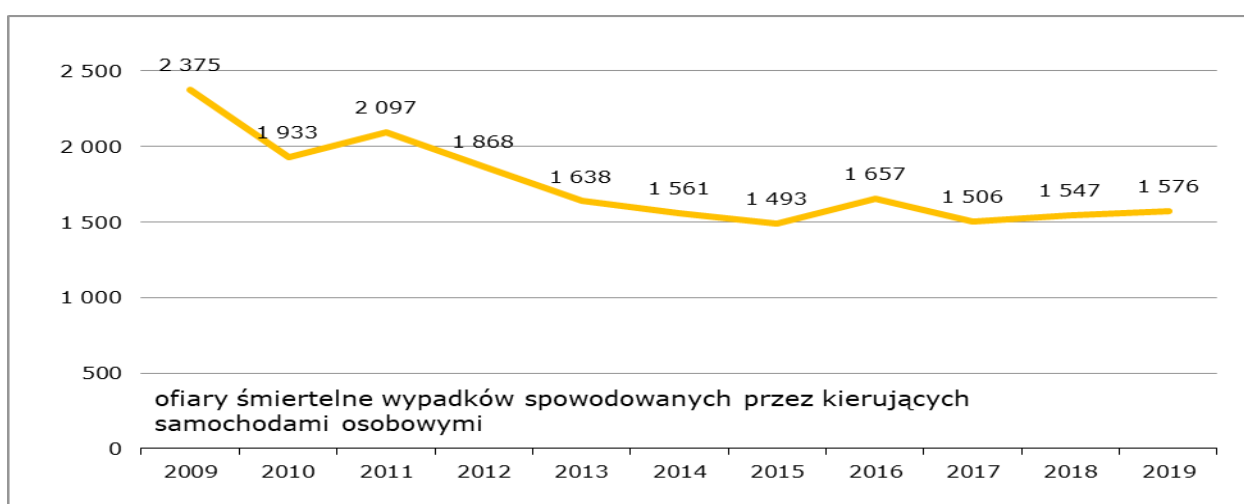
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH ROWERAMI



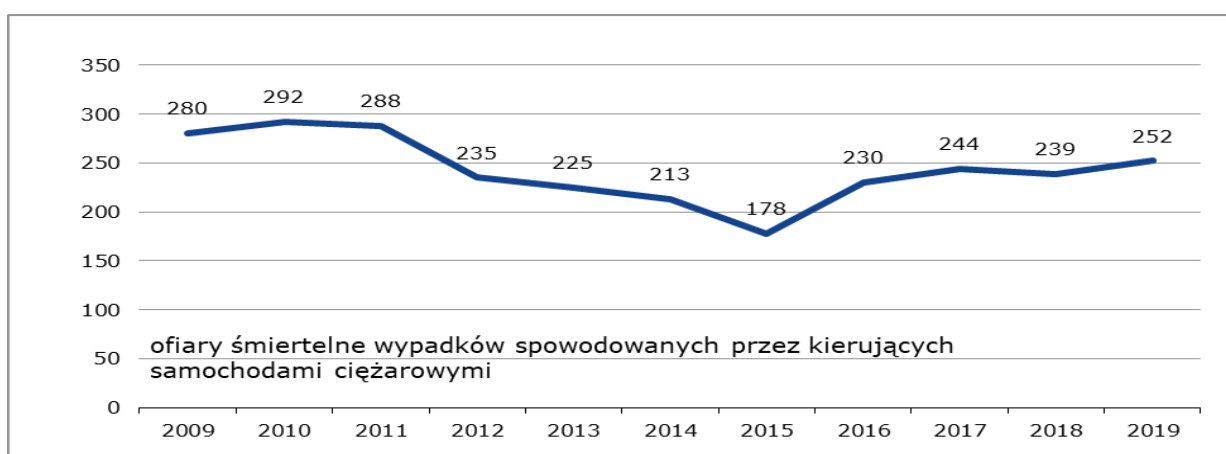
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH MOTOCYKLAMI



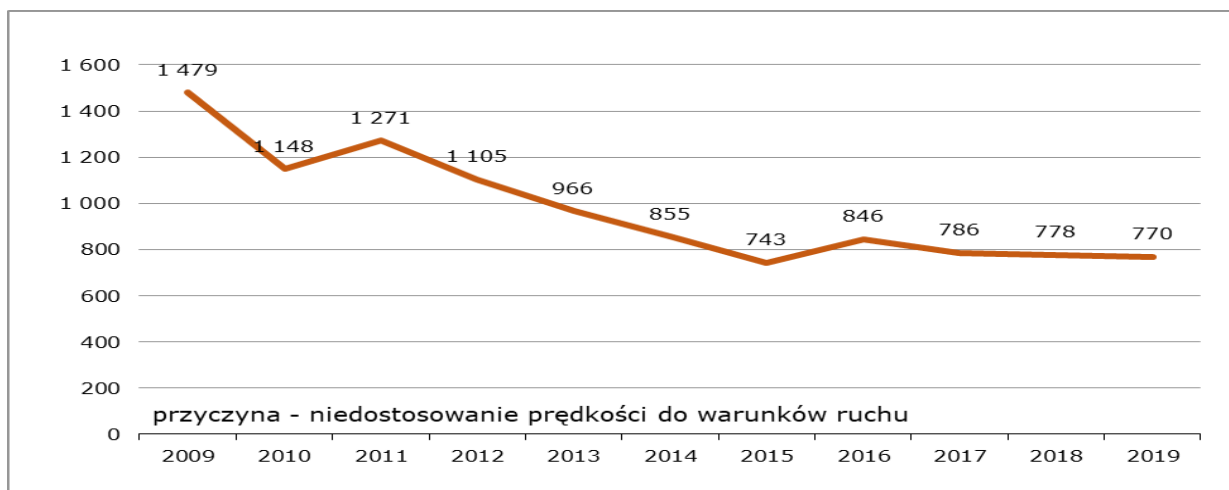
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI OSOBOWYMI



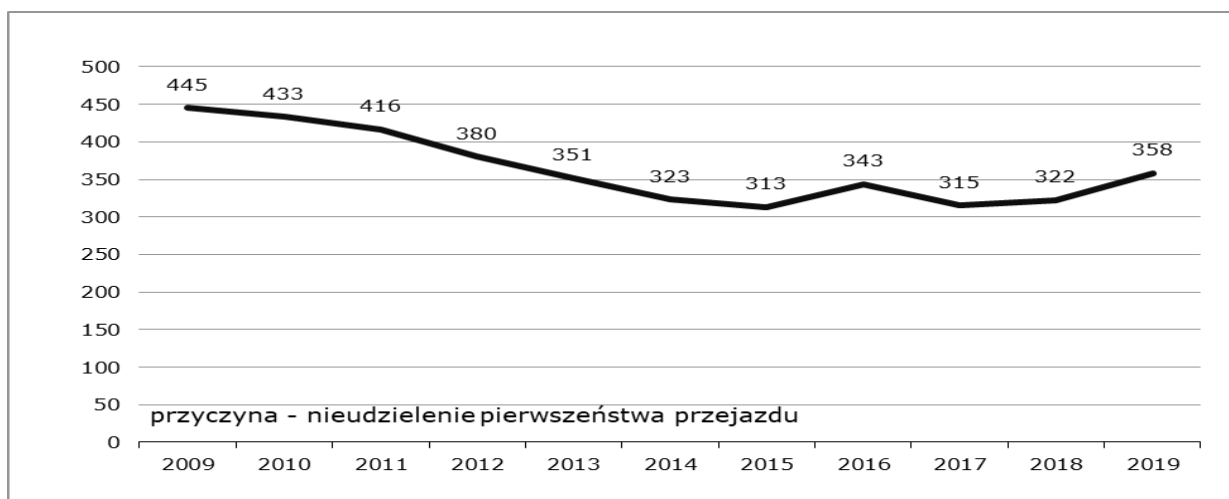
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI CIĘŻAROWYMI



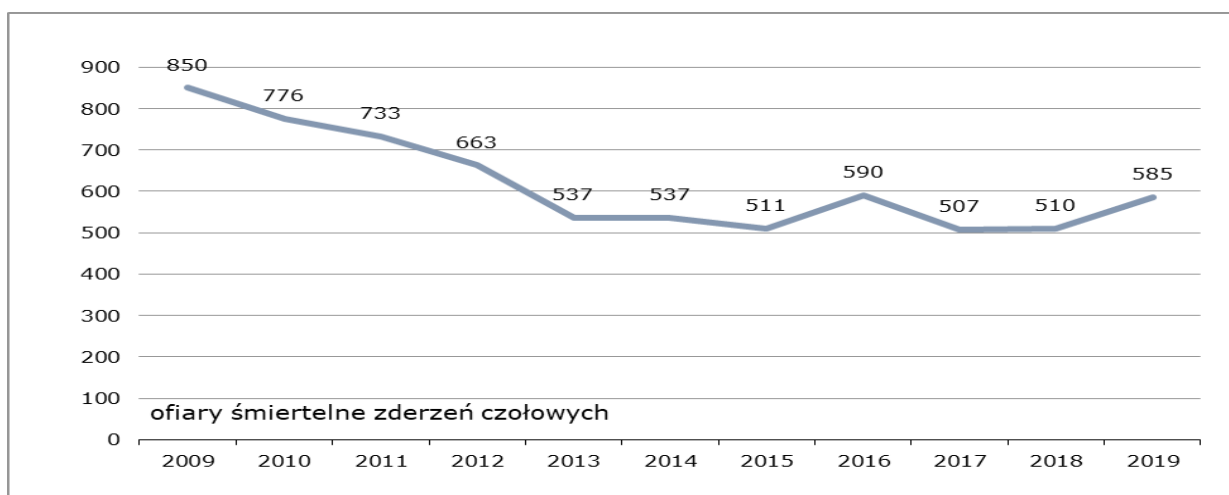
NIEDOSOTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



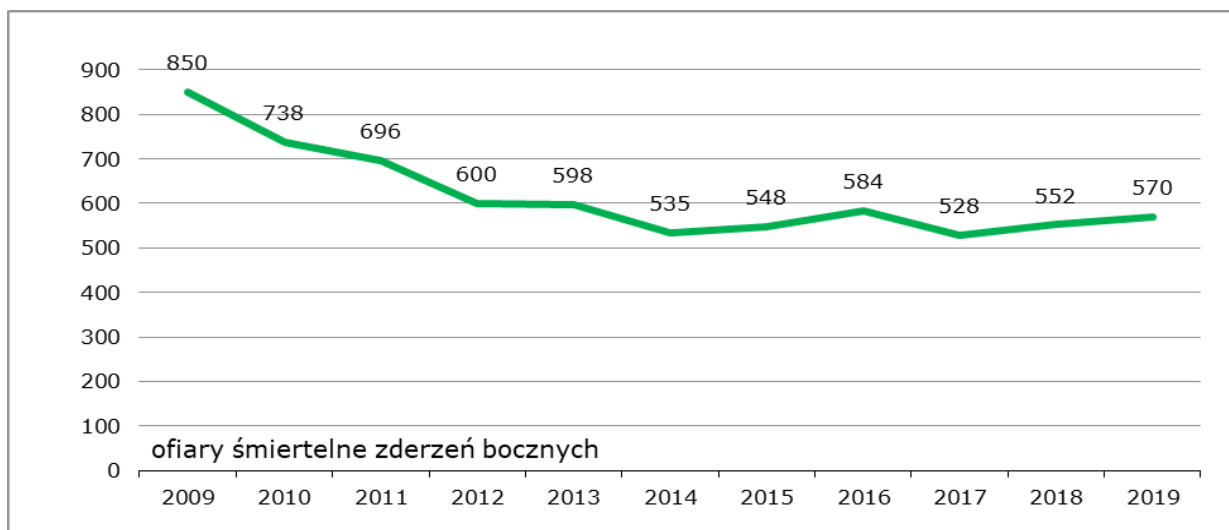
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYZCYNĄ BYŁO NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU



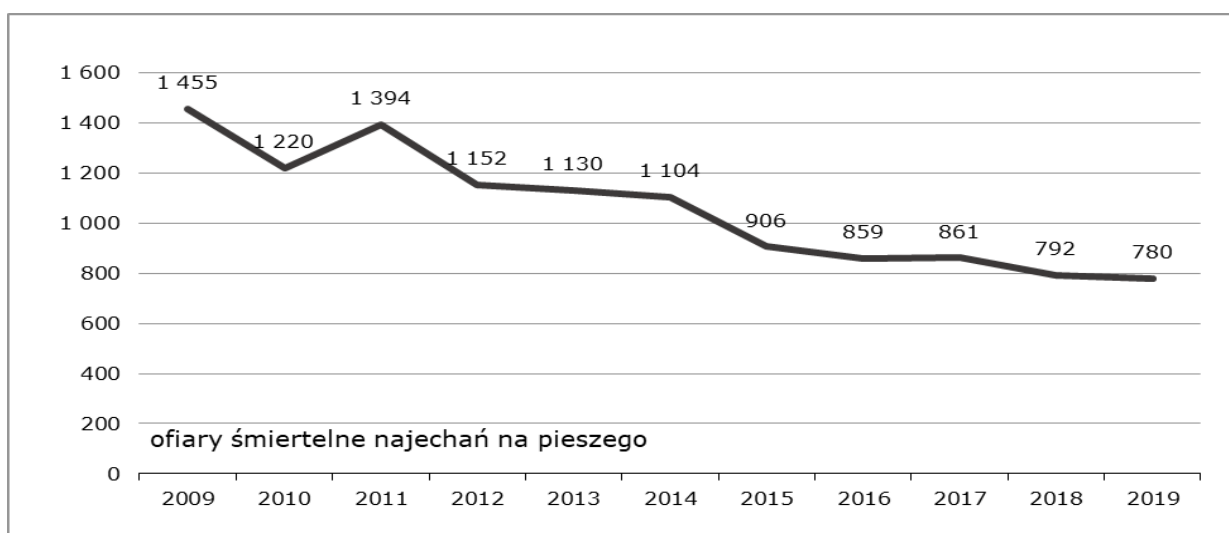
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ CZOŁOWYCH



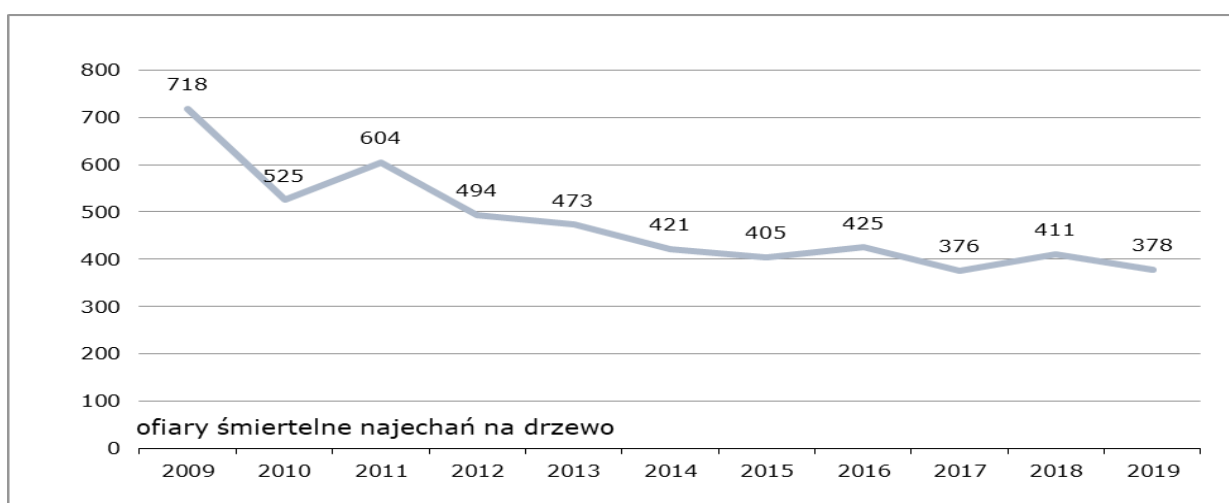
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ BOCZNYCH



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA PIESZEGO



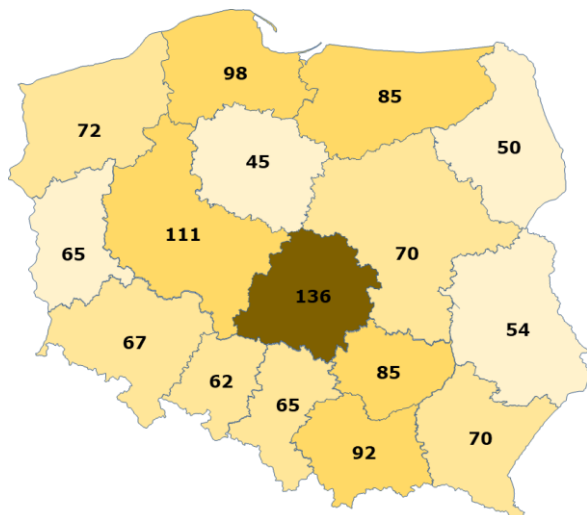
OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA DRZEWO



... jak kształtowały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach w roku 2019*

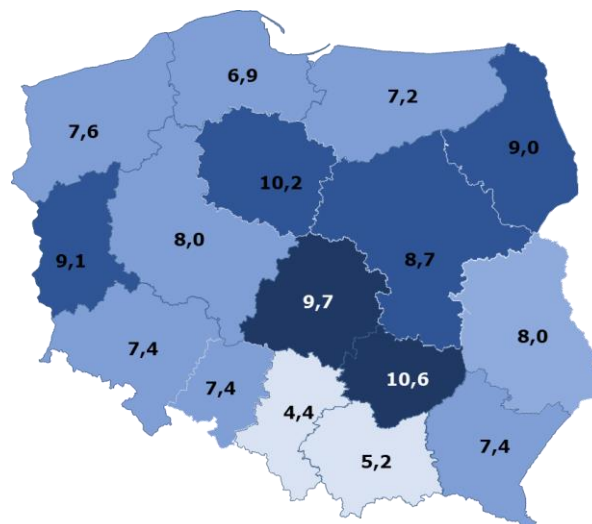
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



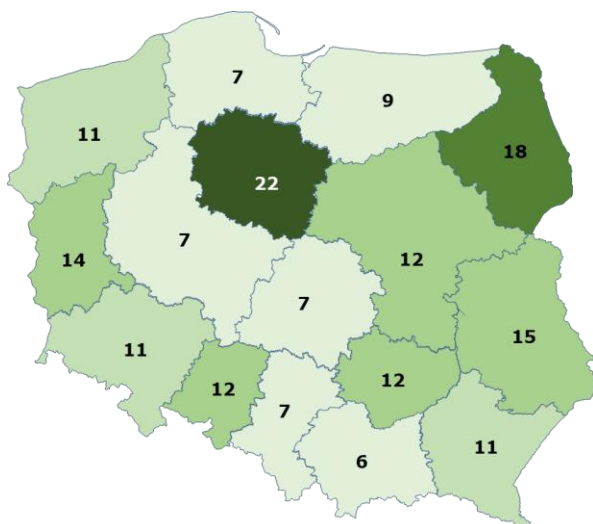
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



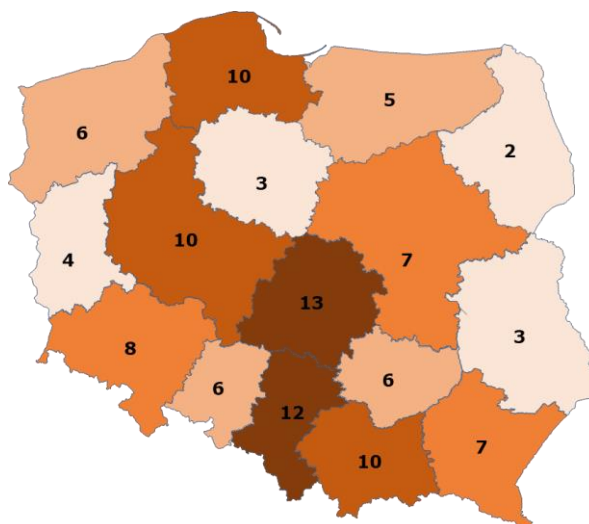
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

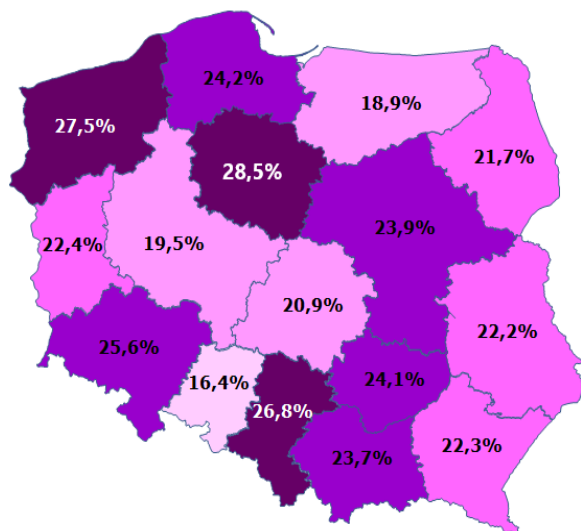
liczba wypadków na 100 km dróg publicznych



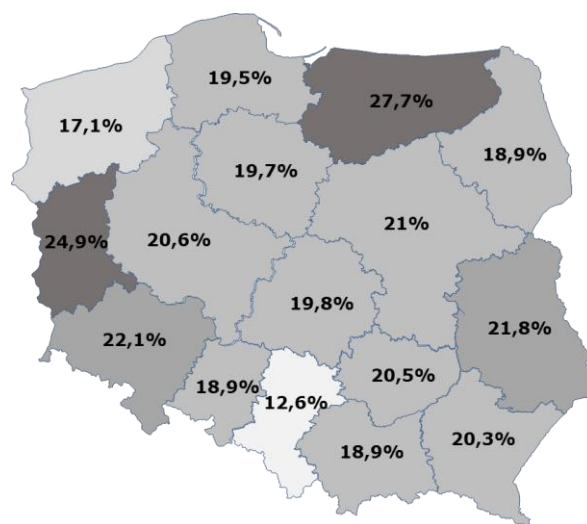
* dane GUS wg. stanu na 30.06.2018 r.

Udział wypadków określonej kategorii

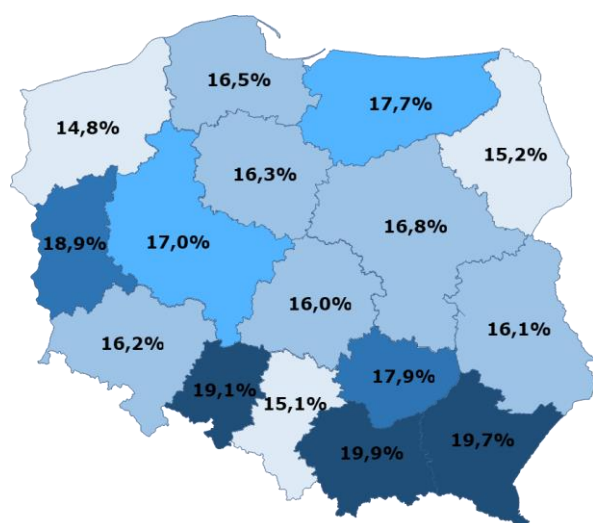
Z PIESZYZMI



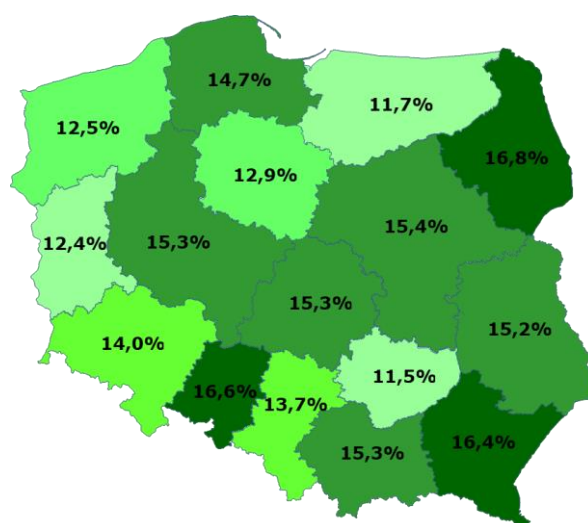
SPOWODOWANYCH NIEDOSTOSOWANIEM PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



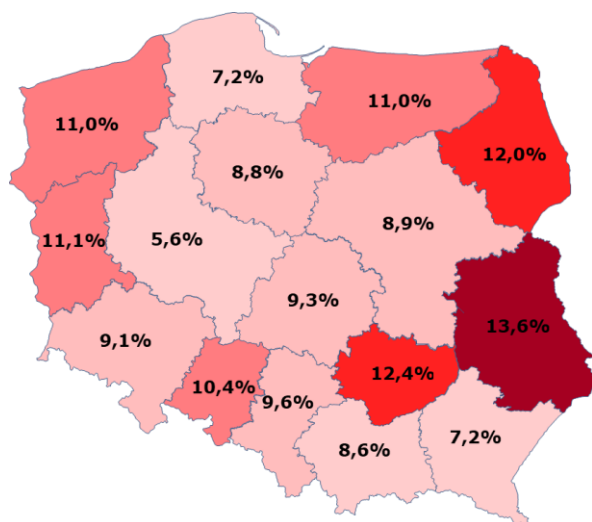
SPOWODOWANYCH PRZEZ MŁODYCH KIEROWCÓW



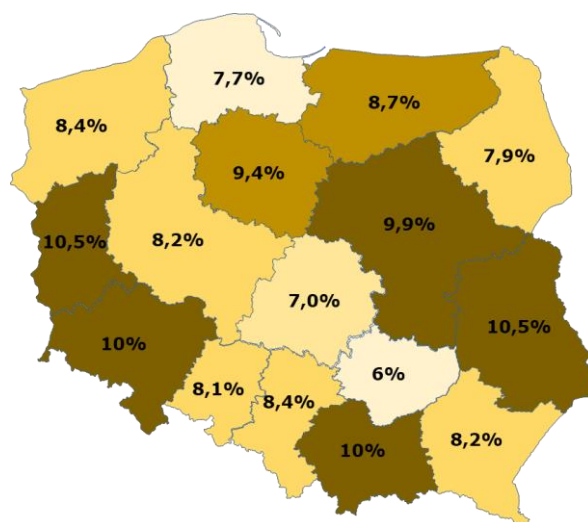
Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW



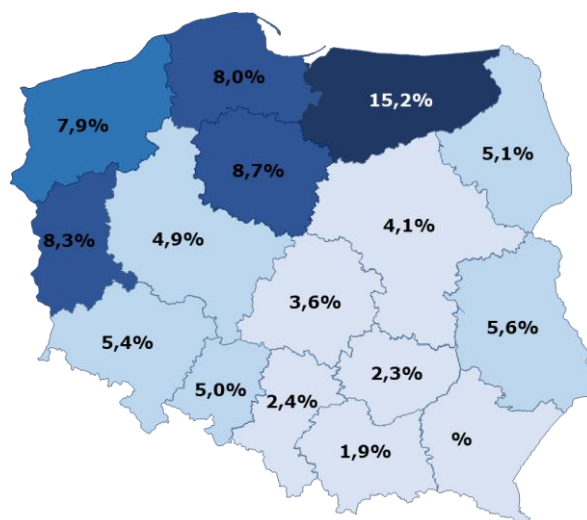
Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH



Z UDZIAŁEM MOTOCYKLISTÓW



W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO



Zadania zrealizowane przez członków KRBRD

przewidziane do realizacji w 2019 roku
w Programie Realizacyjnym na lata 2018-2019 do NPBRD

Wykaz skrótów:

FIA - Fédération Internationale de l'Automobile, międzynarodowa organizacja pozarządowa, zrzeszająca narodowe federacje sportów samochodowych.

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GITD - Główny Inspektorat Transportu Drogowego

ITD - Inspektorat Transportu Drogowego

ITS - Instytut Transportu Samochodowego

KGP - Komenda Główna Policji

KG PSP - Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej

KG ŻW - Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej

LPR - Lotnicze Pogotowie Ratunkowe

MC - Ministerstwo Cyfryzacji

MF - Ministerstwo Finansów

MI (DDP) - Departament Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury

MI (DTD) - Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury

MON - Ministerstwo Obrony Narodowej

MS - Ministerstwo Sprawiedliwości

MSWiA - Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

MZ - Ministerstwo Zdrowia

PGL LP - Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe

PKP PLK - Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe

PZM - Polski Związek Motorowy

RON - resort obrony narodowej

SG - Straż Graniczna

SKRBRD - Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

TDT - Transportowy Dozór Techniczny

TISPOL - European Traffic Police Network, międzynarodowe stowarzyszenie zrzeszające policje ruchu drogowego. (od marca 2020 zmiana nazwy TISPOL na RoadPol - European Roads Policing Network).

UTK - Urząd Transportu Kolejowego

KFD - Krajowy Fundusz Drogowy

CUPT - Centrum Unijnych Projektów Transportowych

PRM - Państwowe Ratownictwo Medyczne

WRBRD - Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Bezpieczny Człowiek

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek	2018	2019		
C.1	Badanie postaw i opinii społeczeństwa względem BRD wraz z przeprowadzeniem efektywności kampanii dotyczących BRD	****	BADANIA	●	●	SKRBRD	SKRBRD
C.2	Edukacja BRD w ramach działalności Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR)	****	EDUKACJA	●	●	ITS	ITS
C.3	Ogólnopolskie działania informacyjno – edukacyjne BRD skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia	*****	EDUKACJA	●	●	SKRBRD	SKRBRD/KGP/WRBRD
C.4	Intensyfikacja nadzoru policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych	*****	NADZÓR	●	●	KGP	KGP
C.5	Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego	****	BADANIA	●	●	SKRBRD	SKRBRD
C.6	Kampanie i wydarzenia w zakresie: a) kształtowania bezpiecznych zachowań motorowerzystów i motocyklistów w ruchu drogowym b) bezpiecznego poruszania się uczestników ruchu drogowego po drogach szybkiego ruchu c) problematyki używania telefonów komórkowych w ruchu drogowym	*****	EDUKACJA	●	●	SKRBRD	SKRBRD
C.7	Analiza powszechnej dostępności do szkolenia i egzaminu na kartę rowerową oraz wprowadzenia obowiązku stosowania kasków rowerowych u dzieci do wieku zakończenia szkoły podstawowej	*****	BADANIE/LEGISLACJA		●	SKRBRD	SKRBRD

Bezpieczne Drogi

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek	2018	2019		
D.1	Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA	*****	INŻYNIERIA	●	●	MI (DDP)	GDDKiA
D.2	Wytyczne dotyczących bezpiecznego ruchu rowerowego	*****	BADANIA	●	●	SKRBRD	SKRBRD
D.4	Realizacja programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019	*****	INŻYNIERIA	●	●	MI (DDP)	MI (DDP)/ Wojewodowie
D.5	Zarządzenie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T) - klasyfikacja odcinków - audyty brd - kontrole brd	****	NADZÓR	●	●	GDDKiA	GDDKiA
D.7	Uspokajanie ruchu na drogach krajowych m.in. poprzez stosowanie urządzeń uspokojenia ruchu oraz optymalną organizację ruchu	*****	INŻYNIERIA	●	●	GDDKiA	GDDKiA
D.10	Badanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego	***	INŻYNIERIA		●	GDDKiA	GDDKiA
D.12	Wydanie nowych regulacji z zakresu znaków i sygnałów drogowych	*****	LEGISLACJA		●	MI (DTD)	MI (DTD)

Bezpieczna Prędkość

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek	2018	2019		
P.3	Kampania edukacyjna dotycząca konieczności udzielenia pierwszeństwa przejazdu przez kierowców	*****	EDUKACJA		●	SKRBRD	SKRBRD
P.4	Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości	*****	NADZÓR	●	●	KGP	KGP
P.5	Analiza warunków i zasad wprowadzenia obowiązku zachowania odpowiednich odstępów między pojazdami na drogach szybkiego ruchu	*****	BADANIA/LEGISLACJA		●	SKRBRD	SKRBRD/MI (DTD)

Bezpieczny Pojazd

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek	2018	2019		
Po.1	Dokonanie standaryzacji polskiej normy dotyczącej wyposażenia apteczki samochodowej oraz analiza możliwości jej wprowadzenia jako elementu wyposażenia pojazdu	****	BADANIE/LEGISLACJA		●	SKRBRD	MI we współpracy z MZ
Po. 2	Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów	*****	LEGISLACJA		●	MI (DTD)	MI (DTD)
Po.3	Zwiększenie efektywności działań kontrolnych ITD	*****	NADZÓR	●	●	GITD	GITD

Ratownictwo i opieka powypadkowa

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek	2018	2019		
R.1	Rozwój systemu ratownictwa medycznego: - wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych - rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) - koncentracja 42 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r.	*****	RATOWNIC- TWO	●	●	MZ	wojewodo- wie, szpitale, jednostki sa- morządu te- rytorialnego
R.2.1	Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami	*****	RATOWNIC- TWO	●	●	MZ	Dysponenci ZRM
R.2.2		*****	RATOWNIC- TWO	●	●	MSWiA	KG PSP
R.3	Analiza systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych i ich rodzinom	*****	RATOWNIC- TWO/ BADANIA		●	SKRBRD	SKRBRD
R.4	Opracowanie i wdrożenie koncepcji „korytarzy życia” na drogach szybkiego ruchu	*****	RATOWNIC- TWO/ BADANIA	●	●	SKRBRD	SKRBRD

System Zarządzania BRD

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek	2018	2019		
S.1	Reforma systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce	*****	SYSTEM/LEGISLACJA		●	SKRBRD	SKRBRD
S.2	Opracowanie strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2020-2030	*****	SYSTEM		●	SKRBRD	SKRBRD
S.3	Ogólnopolskie szkolenie dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.	*****	SYS-TEM/EDUKACJA		●	SKRBRD	SKRBRD
S.4	Ustalenie kosztów wypadków i kolizji drogowych w Polsce	***	SYSTEM/BADANIA		●	SKRBRD	SKRBRD
S.5	Rozwój Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	***	SYSTEM	●	●	ITS	ITS
S.6	Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego	*****	EDUKACJA/SYSTEM	●	●	SKRBRD	SKRBRD

Karty zadań

C.1 Badanie postaw i opinii społeczeństwa względem BRD wraz z przeprowadzeniem badań efektywności kampanii dotyczących BRD		
Zakres działania: Przeprowadzenie badania postaw i opinii społeczeństwa względem BRD oraz efektywności kampanii dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z przedstawieniem wyników badania jak również porównanie przeprowadzonych badań z analogicznymi badaniami przeprowadzonymi w latach ubiegłych.	Kierunek	BADANIA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa / SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Raport z badań	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	1	1/0
Osiągnięte rezultaty: Przeprowadzenie badania postaw i opinii społeczeństwa względem BRD zostało zrealizowane łącznie z zadaniem C.5 i ograniczone do zakresu problematyki relacji pieszy – kierowca, kierowca – pieszy. (badania ankietowe w tym zakresie zawarte w raporcie Badania zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień – grudzień 2018 opublikowany w dniu 05.07.2019 na stronie www.krbrd.gov.pl). Ze względu na realizację ogólnolskiej kampanii dotyczącej konieczności udzielania pierwszeństwa przejazdu przez kierowców w II połowie 2019 roku (zadanie P.3) badanie efektywności kampanii planowane jest do realizacji najwcześniej po okresie 12 miesięcy od chwili jej zakończenia.		

C.2 Edukacja BRD w ramach działalności Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR)		
Zakres działania: • promowanie wiedzy, • kształtowanie umiejętności oraz właściwych postaw związanych z bezpiecznym uczestnictwem w ruchu drogowym z wykorzystaniem różnorodnych metod nauczania, • prowadzenie zajęć dotyczących tematyki BRD dla przedstawicieli różnych grup wiekowych na terenie ITS i poza ITS • przyczynienie się do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych w Polsce	Kierunek	Edukacja
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Budżet ITS w ramach promowania wiedzy brd,
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	liczba osób uczestniczących w zajęciach CEBR (ok. 100 osób)	
	Stan na 31.12.2019*	Stan na 31.12.2020*
	ok. 300 osób	Ok. 100 osób
Osiągnięte rezultaty: • Uzupełniono raport ewaluacyjny z zajęć przeprowadzonych w ramach CEBR 2015-2018 • Wykorzystywano pakiety edukacyjne przeznaczone dla przedstawicieli różnych grup wiekowych. • Przygotowano i wydano 4 numery Kwartalnika BRD (po 500 egzemplarzy). • Prowadzono stronę internetową www.cebr.edu.pl • W zajęciach CEBR uczestniczyła planowana liczba osób.		

C.3 Ogólnopolskie działania informacyjno – edukacyjne BRD skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia

Zakres działania: W 2019 roku Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury oraz Policja – partner akcji zrealizowało po raz czwarty, na terenie całej Polski, akcję informacyjno – edukacyjną skierowaną do osób powyżej 60 roku życia tj. rowerzystów; kierowców i pieszych pod hasłem Senior na drodze - pamiętaj o bezpieczeństwie . Działanie uwzględnione w dokumencie Rady Ministrów z dnia 26 października 2018 r. pn. „Polityka społeczna wobec osób starszych 2030. Bezpieczeństwo – Uczestnictwo – Solidarność”, który m.in. ma za zadanie kształtować przestrzeń publiczną przyjazną osobom starszym i utrwalać wiedzę z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Lokalizacje realizacji akcji zostały wytypowane i wskazane jako obszar o najwyższym wskaźniku zagrożenia utraty życia i zdrowia grupy docelowej i zostały poparte analizą policyjnych statystyk wypadków drogowych w 2018 roku. Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, pozwoliły uczestnikom m.in. na: zapoznanie się lub przypomnienie obowiązujących zasad poruszania się w ruchu drogowym, zaprezentowanie przykładów właściwego stosowania elementów odblaskowych oraz obowiązkowego wyposażenia rowerów i zwrócenie uwagi na zachodzące z wiekiem zmiany fizjologiczne oraz psychomotoryczne wpływające na percepcję i możliwość poruszania się po drodze, za także uświadomienie o prawach i obowiązkach oraz odpowiedzialności spoczywającej na osobach po 60 roku życia jako pełnoprawnych uczestnikach ruchu drogowego.	Kierunek	Edukacja
	Lider	SKBRD/KGP/WRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/ SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba przeprowadzonych warsztatów BRD w ramach akcji b) liczba województw objętych działaniem	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	a) 34 Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego b) 16 województw	a) 94 Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego b) 16 województw

Osiągnięte rezultaty:

Na potrzeby akcji uruchomiony został portal „Senior Bezpieczny Na Drodze” pod adresem www.SeniorNaDro-dze.pl, w którym znajdują się bieżące informacje o akcji oraz bezpłatne materiały dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Dodatkowo uatrakcyjniając akcję Wykonawca, podczas niektórych warsztatów zastosował symulator dachowania, symulator zderzeń, czy symulator wybuchu poduszki powietrznej, a seniorzy oprócz teorii mogli praktycznie przekonać się o potrzebie prawidłowego zapinania pasów oraz pod okiem trenerów nauczyć się właściwego ich używania.

W ramach warsztatów uczestnicy mieli możliwość kontroli ostrości wzroku czy umiejętności dostrzegania barw czerwonej i zielonej za pomocą specjalistycznych tablic okulistycznych, co umożliwiło grupie seniorów uświadomienie sobie niedoskonałości narządu wzroku, a tym samym stało się wskazówką do skorzystania z pomocy specjalisty.

Uczestnicy mogli również skorzystać z mierników czasu reakcji, który odzwierciedlał poziom refleksu badanych seniorów-rowerzystów i kierujących autami.

Informacje zebrane od uczestników warsztatów (na podstawie obserwacji i przeprowadzonych ankiet) oraz dokonana analiza m.in. stanu wiedzy dot. przepisów, poglądów i przekonań dot. ruchu drogowego i istniejących zagrożeń oraz ewaluacja projektu została zawarta w raporcie podsumowującym projekt w 2019 roku (dostępnym na stronie: www.seniornadrodze.pl).

W ramach akcji przeprowadzono 94 warsztaty z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie całej Polski, w 94 powiatach na terenie 16 województw.

Przed i po każdym warsztacie uczestnicy korzystali z bezpłatnego przeglądu technicznego roweru i uzupełniali ewentualne braki w oświetleniu rowerowym, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Serwisowi zostało podanych 1172 rowerów.

Założono, że w ramach akcji zostanie przeszkolonych 3000 osób jednak zainteresowanie akcją spowodowało, że przeszkolono 3684 osób.

C.4 Intensyfikacja nadzoru policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych

Zakres działania :

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

Kierunek	Nadzór
LIDER	KGP
Źródła Finansowania	budżet państwa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
1. Liczba policjantów zaangażowanych w działania „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”	
2. Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)*	
* - ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości.	
Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
1. 79 101	1. 81 910
2. 4 182	2. 4 249

Osiągnięte rezultaty:

Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze pieszych. W 2018 r. odnotowano 7 548 wypadków drogowych z udziałem osób pieszych, w których zginęło 803 pieszych, a 6 918 pieszych odniosło rany. W 2019 r. odnotowano spadek we wszystkich wyżej wymienionych wskaźnikach tj. wypadków drogowych z udziałem pieszych było 7 005 (mniej o 543), śmierć poniosło 793 pieszych (mniej o 10), a 6 361 pieszych było rannych (mniej o 557).**

Głównym założeniem działań była poprawa bezpieczeństwa pieszych w szczególności w miejscach o wysokim poziomie zagrożenia bezpieczeństwa oraz egzekwowanie od uczestników ruchu przestrzegania przepisów dotyczących relacji kierujący – pieszy. Zadanie realizowano w ramach ogólnopolskich działań pn. „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” prowadzonych w oparciu o "Plan działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2019 roku".

Wskaźnik liczba policjantów zaangażowanych w działania „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” osiągnął wartość 81 910 policjantów. Natomiast wskaźnik liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę) osiągnął poziom 4 249.

C.5 Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego

Zakres działania: Celem przedmiotowego zamówienia (monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego) jest dostarczenie wiedzy dotyczącej szeregu zachowań uczestników w ruchu drogowym, które mogą skutkować konfliktem ruchowym/ kolizją/ wypadkiem, bądź stanowić czynnik wpływający na ciężkość obrażeń uczestników ruchu drogowego. Wiedza ta jest niezbędna do śledzenia zmian w czasie (analiza trendów) czy dokonywania porównań (np. ze względu na cechy demograficzne, kraj, region).	Kierunek	Badania
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Raport z badań	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	1	1
Osiągnięte rezultaty: Dokonano analizy badań i przedstawiono wnioski z monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego. Raport końcowy został opublikowany w dniu 5 lipca 2019 r. Badania przeprowadzono w wybranych województwach i odcinkach dróg. W miastach i małych miejscowościach na odcinkach dróg z limitem prędkości 50/70 km/h oraz na zamiejskich odcinkach dróg o dozwolonej prędkości 70 km/h badanie zrealizowano na próbie prawie 7 tysięcy pieszych i ponad 32 tysiącach pojazdów w badaniach terenowych. Na podstawie wyników badań ankietowych i terenowych uzyskano średnie prędkości pojazdów na dojeździe do przejścia, prędkości pieszych w obszarze przejścia dla pieszych oraz oceniono wzajemne relacje „pieszy – kierowca” wraz z rekomendacjami do wdrożenia.		

C.6 Kampanie i wydarzenia w zakresie:

- a) kształtowania bezpiecznych zachowań motorowerystów i motocyklistów w ruchu drogowym
b) bezpiecznego poruszania się uczestników ruchu drogowego po drogach szybkiego ruchu
c) problematyki używania telefonów komórkowych w ruchu drogowym

Zakres działania: a) Przeprowadzono szerokie działania informacyjno – promocyjne w Internecie oraz podejmowanie współpracy z mediami i partnerami społecznymi poprzez organizację „II Motocyklowego Kongresu BRD”. KRBRD stworzyła i zrealizowała ogólnopolską interaktywną kampanie społeczną mającą na celu budowanie postawy uważności i kultury na drodze.pt: „Agresja czy kultura ? Co wybierzesz? Kampania popularyzowała właściwe postawy i zachowania kierujących pojazdami i motocyklami które mają wpływ na poziom bezpieczeństwa użytkowników motocykli oraz poprawę relacji kierowców samochodów osobowych i motocyklistów. b) KRBRD konsultowała i wsparła realizację Kampanii pt: „Bezpieczna Autostrada – to dziecinnie proste” zrealizowaną przez Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego której głównym celem było promowanie właściwego zachowanie w zakresie bezpiecznego odstępu między pojazdami, patrzenie w lusterka przy zmianie pasów ruchu i jazda prawym pasem po drogach szybkiego ruchu.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba zrealizowanych kampanii/wydarzeń	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	1	2 (w zakresie pkt a i b)

Osiągnięte rezultaty:

- a) Rozpoczęcie publicznej debaty ze środowiskiem motocyklistów na temat zasad bezpiecznego poruszania się po drogach oraz wzajemnych relacji motocykliści – kierowcy samochodów w kontekście bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Podniesienie świadomości konsekwencji i wagi wypadków drogowych z udziałem motocyklistów oraz utrwalenie zasad bezpiecznego poruszania się po drogach. Zidentyfikowano katalog problemów bezpieczeństwa jednośladów na drogach w Polsce.
- b) Celem było uświadomienie wszystkim kierowcom, że wystarczą trzy kroki, aby zwiększyć bezpieczeństwo swoje i innych uczestników ruchu, a są nimi: zachowanie bezpiecznego odstępu między pojazdami, patrzenie w lusterka i trzymanie się prawego pasa. Spoty promujące zasady bezpiecznego poruszania się po autostradach oraz inne, przydatne wskazówki dotyczące zwiększania bezpieczeństwa na drogach można było zobaczyć na stronie internetowej oraz fanpage'u Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego i social mediach KRBRD.

W ramach kampanii „Bezpieczna autostrada – to dziecinnie proste” realizowano eventy przy MOP-ach (miejsce obsługi podróżnych) i na stacjach benzynowych, gdzie kierowcy mogli na własnej skórze przekonać się, czym grozi nadmierna prędkość.

C.7 Analiza powszechnej dostępności do szkolenia i egzaminu na kartę rowerową oraz wprowadzenia obowiązku stosowania kasków rowerowych u dzieci do wieku zakończenia szkoły podstawowej

Zakres działania:

Planowana była analiza powszechnej dostępności do szkolenia i egzaminu na kartę rowerową. Wnioski i rekomendacje w niej zawarte posłużyć miały jako wskazówki do ewentualnego wprowadzenia zmian w tym zakresie. Jednocześnie planowane było rozpoczęcie prac nad opracowaniem propozycji zmian legislacyjnych dotyczących obowiązku powszechnego stosowania w Polsce kasków rowerowych u dzieci do wieku uczęszczania do szkoły podstawowej zgodnie z systemem edukacji (wiek referencyjny +/- 14 lat).

Kierunek	BADANIE/LEGISLACJA
Lider	SKRBRD
Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Raport z analizy / projekt zmian legislacyjnych	
Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
0	0

Osiągnięte rezultaty:

KRBRD podjęła próbę dokonania analizy skali dostępności do szkolenia i ilości egzaminów oraz wydanych kart rowerowych. Napotkano trudności z uzyskaniem pełnych danych od podmiotów realizujących tego typu zadania lub były one szczątkowe. Nie każdy podmiot prowadzi zregulowaną statystykę realizacji tego typu egzaminów lub samych działań profilaktycznych, nie jest ona prowadzona archiwalnie. W związku z brakiem możliwości dostępu do pełnych danych, które mogłyby stanowić rzetelną dalszą podstawę analizy problemu w skali makro zadanie zostało zawieszone.

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

Zakres działania:

Zadania inwestycyjne na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, które poprawiają bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, np.:

- przebudowa skrzyżowań,
- budowa rond w miejsce skrzyżowań,
- budowa przejść dla pieszych,
- budowa chodników i ciągów pieszo - rowerowych
- budowa zatok autobusowych,
- poprawa oznakowania i oświetlenia,
- budowa pasów do lewoskrętu.

Kierunek	Inżynieria
Lider	MI (DDP) /GDDKiA
Źródła finansowania	Budżet państwa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na sieci dróg krajowych	
Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
295	197

Osiągnięte rezultaty:

W roku 2019 ze środków budżetu państwa (cz. 39 Transport) realizowano 197 zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego poprzez przebudowę skrzyżowań (m.in. budowa rond w miejsce skrzyżowań), budowę oraz oznakowanie i oświetlenie przejść dla pieszych, budowę chodników i ciągów pieszo-rowerowych, budowę zatok autobusowych, instalację znaków drogowych i oświetlenia oraz budowę pasów do lewoskrętu.

D.2 Wytyczne dotyczących bezpiecznego ruchu rowerowego**Zakres działania:**

Opracowanie, w formie podręcznika – wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego, wraz ze wskazaniem rekomendacji dotyczących stosowania prawidłowych i skutecznych rozwiązań w zakresie projektowania, budowy i eksploatacji infrastruktury rowerowej. Uzupełnienie podręcznika stanowi katalog przykładowych rozwiązań infrastruktury dla rowerzystów, jako źródło przykładów dobrej praktyki.

Kierunek	Badania
Lider	SKRBRD
Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
a) Raport z badań b) Wytyczne	
Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
a) 1	a) 1
b) 0	b) 1

Osiągnięte rezultaty:

- uzyskanie pogłębionej wiedzy oraz rekomendacji w zakresie stosowania prawidłowych rozwiązań dotyczących infrastruktury technicznej dedykowanej rowerzystom;
- metodologicznie usystematyzowany materiał podręcznikowy dotyczący aktualnych norm prawnych w zakresie ruchu rowerowego, zasad doboru optymalnych rozwiązań infrastrukturalnych dedykowanych rowerzystom oraz bezpieczeństwa rowerzystów i innych uczestników ruchu drogowego;
- na podstawie wyników badań poligonowych powstał katalog dedykowanych rozwiązań technicznych, rekomendowanych do stosowania przez zarządców dróg wszystkich kategorii.

Opracowanie to w lipcu 2019 roku zostało zarekomendowane przez Ministra Infrastruktury do stosowania przez wszystkich zarządców dróg i ulic, projektantów infrastruktury drogowej oraz inwestorów jako standard.

D.4: Realizacja zadań w ramach Funduszu Dróg Samorządowych/Realizacja programu gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016 -2019**Zakres działania:**

Celem Funduszu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej.

Fundusz Dróg Samorządowych jest kompleksowym narzędziem wsparcia lokalnej infrastruktury drogowej. Ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej (dróg gminnych i powiatowych oraz dróg o znaczeniu obrotowym), a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Jednostki samorządu terytorialnego mogą uzyskać wsparcie finansowe na realizację zadań jednorocznych oraz dofinansowanie do projektów wieloletnich (ich przewidywany okres realizacji to ponad 12 miesięcy).

Kierunek	Inżynieria
Lider	MI (DDP)/ podmiot wykonawczy Wojewodowie
Źródła finansowania	budżet państwa; wpłaty z NFOŚiGW, wpłaty z PGL Lasy Państwowe, dochody spółek Skarbu Państwa; środki pochodzące ze sprzedaży obligacji Skarbu Państwa i in.
WSKAŹNIK PRODUKTU	

	Wykorzystanie puli środków	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	n.d.	Pula środków Funduszu w 2019 r. wynosiła 6 mld zł, z czego 4,5 mld przeznaczone było na zadania gminne i powiatowe.

Osiągnięte rezultaty:

W 2019 roku rozstrzygnięto dla wszystkich województw 2 nabory (zadań przeniesionych z Programu Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej oraz naboru na 2019 rok w ramach FDS). Dodatkowo w województwie świętokrzyskim przeprowadzono nabór uzupełniający.

Na dofinansowanie w 2019 r. zadań gminnych i powiatowych zabezpieczono środki w łącznej wysokości ok. 4,5 mld zł. Dodatkowo możliwe było zaciąganie zobowiązań na dofinansowanie w kolejnych latach zadań wieloletnich do kwoty 1,05 mld zł w każdym kolejnym roku.

W ramach list zadań zatwierdzonych do dofinansowania z FDS przez Prezesa Rady Ministrów (nabór zadań przeniesionych z Programu Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej, nabór zadań w ramach FDS, nabór uzupełniający) wskazano łącznie 4 112 zadań. Liczba zadań może ulec zmianie po otrzymaniu sprawozdań z realizacji zadań. Realizacja zadań przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lokalnej sieci drogowej.

D.5 Zarządzenie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T)

Zakres działań: a) wykonanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz bezpieczeństwo sieci drogowej. Zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, klasyfikację odcinków dróg przeprowadza się co najmniej raz na 3 lata. b) wykonanie audytów brd jako niezależne szczegółowe, techniczne oceny cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, c) przeprowadzanie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego identyfikujących źródła zagrożeń na sieci drogowej	Kierunek	Nadzór
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Opracowanie własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) % dróg objętych klasyfikacją dróg b) Liczba audytów brd w danym roku c) %długości dróg krajowych objętych kontrolą	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	a) bd b) 276 c) bd	a) 100% b) 133 c) 100%

Osiągnięte rezultaty:

- identyfikacja odcinków dróg na sieci dróg krajowych o najniższym i najwyższym poziomie bezpieczeństwa;
- 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;
- identyfikacja zagrożeń i źródeł zagrożeń na sieci drogowej.

D.7 Uspokajanie ruchu na drogach krajowych m.in. poprzez stosowanie urządzeń uspokojenia ruchu oraz optymalną organizację ruchu

Zakres działania: Działania inżynierskie, w rezultacie których na danym odcinku drogi następuje uspokojenie ruchu. Jest ono realizowane m.in. poprzez przebudowę/rozbudowę drogi, skrzyżowania, budowę sygnalizacji świetlnej, zmianę organizacji ruchu, doświetlenia przejść dla pieszych czy montaż punktowych elementów odbłaskowych.	Kierunek	Inżynieria
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa / KFD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Długość odcinków dróg objętym uspokojeniem ruchu w danym roku 2. Liczba punktowych zadań uspokajania ruchu w danym roku	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	1. 25 km	1. 53,4 km
	2. 62	2. 35
Osiągnięte rezultaty: - zmniejszenie ryzyka wypadków na drogach krajowych - poprawa jakości dróg krajowych - poprawa czytelności oznakowania pionowego i poziomego - poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu		

D.10 Badanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: Głównym celem projektu było przeprowadzenie kompleksowych badań i analiz funkcjonowania różnych systemów powstrzymujących pojazd, w tym określonych normą PN-EN 1317 oraz typów konstrukcji wsporczych określonych normą PN-EN 12767, zainstalowanych na drogach i obiektach inżynierskich. Proponowane prace objęły wstępne badania funkcjonowania aktualnie stosowanych urządzeń brd, uzupełniające badania poligonowe wybranych testów zderzeniowych, rozbudowane badania numeryczne oraz kompleksowe analizy umożliwiające sformułowanie zaleceń i rekomendacji dotyczących urządzeń brd.	Kierunek	Badania/Inżynieria
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa / KFD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Raport	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019
	nd	1
Osiągnięte rezultaty: Głównym rezultatem projektu jest metoda wyboru (doboru) optymalnych systemów zabezpieczających pojazdy przed wypadnięciem z drogi w zależności od: rodzaju i wielkości zagrożenia, klasy drogi, wielkości i struktury potoku pojazdów oraz warunków ruchu (prędkości pojazdów) występujących na drodze. Projekt cechuje zastosowanie i rozwinięcie najnowocześniejszych metod symulacji numerycznych testów zderzeniowych.		

D.12 Zadanie: Wydanie nowych regulacji z zakresu znaków i sygnałów drogowych

Zakres działania: Dotychczas obowiązujące <i>rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych</i> (Dz. U. poz. 1393) było nowelizowane jedenastokrotnie, natomiast <i>rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach</i> (Dz. U. poz. 2181) było nowelizowane szesnastokrotnie. Mając na względzie powyższe oraz treść art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523 oraz z 2018 r. poz. 2243), niezbędne było przygotowanie tekstów jednolitych powyższych rozporządzeń przez Departament Transportu Drogowego. Opublikowanie tekstów jednolitych przyczyni się do poprawy dostępności i czytelności przepisów z zakresu znaków i sygnałów drogowych.	Kierunek	Legislacja
	Lider	Ministerstwo Infrastruktury/ Departament Transportu Drogowego
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	TERMIN REALIZACJI	
	IV kwartał 2019	
Osiągnięte rezultaty: W dniu 26.11.2019 r. w Dzienniku Ustaw poz. 2310 Rządowe Centrum Legislacji opublikowało obwieszczenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 października 2019 r. w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych. W dniu 26.11.2019 r. w Dzienniku Ustaw poz. 2311 Rządowe Centrum Legislacji opublikowało obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2019 r. w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.		

P.3 Kampania edukacyjna dotycząca konieczności udzielenia pierwszeństwa przejazdu przez kierowców

Zakres działania: Głównym celem projektu było podniesienie świadomości kierujących pojazdami, w szczególności zwrócenie uwagi na konieczność udzielenia pierwszeństwa przejazdu przez kierowców, a także okazywanie zagrożeń dla kierujących pojazdami i innych uczestników ruchu drogowego wynikających z nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu przez kierowców i doprowadzenie do zmiany postaw i zachowań poprzez wskazanie kierującym pojazdami konsekwencji wynikających z nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu przez kierowców. W ramach kampanii powstały dwa spoty (spot telewizyjny i spot radiowy). W ramach kampanii przeprowadzono także działania informacyjno-promocyjne mające na celu wsparcie kampanii. Działania te rozpoczęły się konferencją prasową inaugurującą kampanię która była emitowana on-line za pośrednictwem kanału KRBRD	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD i Budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Raport	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019
	0	1

na YouTube oraz za pośrednictwem Facebooka KRBRD. Dodatkowo w ramach przedmiotowych działań przeprowadzono intensywną promocję kampanii w portalach społecznościowych (m.in. Facebook, Twitter), przeprowadzono promocję kampanii z wykorzystaniem zewnętrznych nośników reklamowych (outdoor), a także przeprowadzono emisję kampanii w kinach. Dodatkowo w ramach działań wspierających przygotowano elementy/materiały informacyjno-promocyjne które zostały wykorzystane m.in. podczas konferencji inaugurującej, ale także po jej zakończeniu.		
Osiągnięte rezultaty: Wzrost świadomości społeczeństwa w zakresie zagrożeń dla kierujących pojazdami i innych uczestników ruchu drogowego wynikających z nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu przez kierowców oraz doprowadzenie do zmiany postaw i zachowań poprzez wskazanie kierującym pojazdami konsekwencji wynikających z nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu przez kierowców.		

P.4: Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości		
Zakres działania : Realizacja ogólnopolskich wzmożonych działań mających na celu egzekwowanie od kierujących pojazdami przestrzegania ograniczeń prędkości	Kierunek	Nadzór
	LIDER	KGP
	Źródła Finansowania	budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Liczba policjantów zaangażowanych w działania „Prędkość” oraz „Kaskadowy pomiar prędkości” 2. Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)* * - ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	1. 57 573	1. 62 300
	2. 4 182	2. 4 249
Osiągnięte rezultaty: Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie wypadków spowodowanych nadmierną prędkością. W 2018 r. odnotowano 6 256 wypadków drogowych spowodowanych przez niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Natomiast w 2019 r. z powodu niedostosowania prędkości miało miejsce 6 268 wypadków, co oznacza, że zanotowano wzrost w tej kategorii zdarzeń drogowych o 12.** Zadanie realizowano w ramach ogólnopolskich działań pn. „Prędkość” i „Kaskadowy pomiar prędkości” prowadzonych w oparciu o "Plan działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2019 roku". Głównym założeniem działań była poprawa bezpieczeństwa na drogach w miejscach o wysokim poziomie występowania zagrożeń związanych z nieprzestrzeganiem ograniczeń prędkości przez kierujących pojazdami. Taktyka działań przewidywała organizację statycznych punktów pomiarów prędkości w miejscach zagrożonych, a także prowadzenie pomiarów w sposób dynamiczny na wytypowanych odcinkach dróg szczególnie niebezpiecznych. Wskaźnik dotyczący liczby policjantów zaangażowanych w działania osiągnął w 2019 r. wartość 62 300. Natomiast wskaźnik liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę) osiągnął poziom 4 249.		

P.5. Analiza warunków i zasad wprowadzenia obowiązku zachowania odpowiednich odstępów między pojazdami na drogach szybkiego ruchu

Zakres działania: Opracowanie analityczne i przedstawienie propozycji zmiany legislacyjnych mających na celu wprowadzenie zachowania odpowiednich odstępów między pojazdami na drogach szybkiego ruchu z uwzględnieniem warunków panujących na drodze wraz z propozycją działań prewencyjnych i inżynierskich.	Kierunek	BADANIA/LEGISLACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Przedstawienie analizy i propozycji zmian legislacyjnych w zakresie obowiązku zachowania odpowiednich odstępów między pojazdami na drogach szybkiego ruchu	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019
	nd	1

Osiągnięte rezultaty: KRBRD dokonała wstępnej analizy prawnej dot. problematyki zachowania odpowiednich odstępów między pojazdami biorąc równocześnie pod uwagę analizę przyczyn zaistnienia zdarzeń drogowych tego typu. Dobór odpowiednich narzędzi inżynierskich i edukacyjnych do wariantu zmian nie został zakończony.

Po.1 Dokonanie standaryzacji polskiej normy dotyczącej wyposażenia apteczki samochodowej oraz analiza możliwości jej wprowadzenia jako elementu wyposażenia pojazdu

Zakres działania: Podjęcie próby standaryzacji sprzętu ratowniczego podstawowego (apteczek samochodowych) realizuje już istniejące obowiązki wymagane prawem i nawiązuje do podobnych rozwiązań w innych krajach europejskich. KRBRD przeanalizowała zagadnienia dotyczące medycyny ratunkowej i medycyny katastrof oraz opracował propozycję standaryzacji wyposażenia apteczek samochodowych.	Kierunek	Badanie/Legislacja
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) dokonanie standaryzacji b) analiza możliwości wprowadzenia zmian legislacyjnych	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	a) 1 b) 0	a) 1 b) 0

Osiągnięte rezultaty:

W ramach realizacji zadania w Sekretariacie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opracowano propozycję standaryzacji wyposażenia apteczki samochodowej i przekazano zgodnie z właściwością do zaopiniowania Ministerstwu Zdrowia. Ministerstwo Zdrowia przekazało propozycję standaryzacji wyposażenia apteczek samochodowych do Konsultanta Krajowego w dziedzinie medycyny ratunkowej celem uzyskania opinii. Konsultant krajowy przychylił się do pozytywnej inicjatywy usystematyzowania kwestii wyposażenia apteczek samochodowych i uregulowania kwestii prawnych w odniesieniu do tego tematu.

Po.2 Zadanie: Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów

Zakres działania: Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i poprawa jakości powietrza poprzez wyeliminowanie z ruchu drogowego pojazdów niesprawnych technicznie oraz niespełniających przepisów w zakresie emisyjności spalin.	Kierunek	Legislacja
	Lider	Ministerstwo Infrastruktury/ Departament Transportu Drogowego
	Źródła finansowania	-
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
Osiągnięte rezultaty: Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt <i>ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> (druk sejmowy nr 2985, 3066 i 3066-A), który wdraża do krajowego porządku prawnego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchyla dyrektywę 2009/40/WE. Przedmiotowa dyrektywa określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań technicznych pojazdów przez państwa członkowskie UE, tworząc ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego systemu funkcjonowania badań technicznych pojazdów. Jednakże, w dniu 4 kwietnia 2017 r. Najwyższa Izba Kontroli (NIK) opublikowała informację o wynikach kontroli „Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego (P/16/028)”, która wykazała, że obecny system badań technicznych pojazdów jest nieefektywny (dopuszczanie do ruchu pojazdów niesprawnych, niespełniających obecnych wymagań technicznych i prawnych). Zawarte w procedowanym przez Ministerstwo Infrastruktury <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 poczynając od wymagań dla kandydatów dla diagnostów, zasad ich dopuszczania do zawodu diagnosty, systemu szkolenia, dopuszczania stacji kontroli pojazdów, nadzoru nad ich działalnością. 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. Dodatkowo system powinien zapewnić, że pojazdy które dotychczas zatrzymywały powietrze poprzez m. in. nielegalnie zdemontowane filtry cząstek stałych nie przejdą pozytywnie okresowych badań technicznych pojazdów. W 2018 r. projekt <i>ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> został przyjęty w dniu 10 października przez Stały Komitet Rady Ministrów, a w dniu 30 października przez Radę Ministrów. Jednakże, w dniu 14 grudnia 2018 r. na etapie trzeciego czytania projekt ustawy został zdjęty z porządku obrad.		

Po. 3 Zwiększenie efektywności działań kontrolnych ITD

Zakres działania: Głównym celem projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego, które będzie możliwe poprzez zakup nowoczesnego sprzętu i pojazdów wraz ze specjalistycznym wyposażeniem. Zakres rzeczowy projektu zakłada doposażenie Inspekcji Transportu Drogowego w specjalistyczny sprzęt oraz pojazdy niezbędne do efektywnego wykonywania zadań statutowych. Zakup 64 zestawów kontrolnych do kontroli tachografów, 64 samochodów typu furgon wraz ze specjalistycznym wyposażeniem oraz 16 mobilnych jednostek diagnostycznych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.	Kierunek	Nadzór
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet państwa (15%) oraz budżet UE (85%)
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) zestawy kontrolne do kontroli tachografów; b) samochody typu furgon ze specjalistycznym wyposażeniem; c) mobilne jednostki diagnostyczne.	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	a) 64 b) 0 c) 0	a) nd. b) 0 (niezrealizowane) c) 0 (niezrealizowane)

Osiągnięte rezultaty:
W grudniu 2018 r. zostały zakupione 64 zestawy kontrolne do kontroli pojazdów i tachografów, które w I kwartale 2019 r. zostały przekazane do wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego. Zakupione zestawy kontrolne są zaawansowanymi technologicznie urządzeniami, umożliwiającymi kontrolę tachografów oraz systemów i układów pojazdu, pozwalające m.in. na wykrywanie pojazdów poruszających się z zamontowanymi emulatorami Adblue. W 2019 r. inspektorzy przeprowadzili ponad 6000 kontroli z użyciem zestawów kontrolnych, podczas których stwierdzili blisko 1000 naruszeń, których dopuścili się kierujący.
W ramach projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” planuje się odbiór 64 furgonów wraz ze specjalistycznym wyposażeniem w 2020 r., zaś zakup mobilnych jednostek diagnostycznych w latach 2021-2022.

R.1 Rozwój systemu ratownictwa medycznego

Zakres działania: a) wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych b) rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) c) integracja systemu dysponowania poprzez budowę nowych dyspozytorni medycznych.	Kierunek	Ratownictwo
	Lider	Ministerstwo Zdrowia
	Źródła finansowania	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych b) liczba lądowisk przyszpitalnych c) liczba nowych i zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	a) 231 b) 248 c) 42	a) 237 (niezrealizowane) b) 253 (niezrealizowane) c) 39

Osiągnięte rezultaty:

Osiągnięte rezultaty:

- a) wzrost o 22 szpitalne oddziały ratunkowe w porównaniu do roku 2014
- b) wzrost o 30 ładowisk w porównaniu do roku 2014
- c) zmniejszenie liczby dyspozytorni do 39

R.2.1 Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego

Zakres działania: Wymiana ambulansów PRM	Kierunek	Ratownictwo
	Lider	Ministerstwo Zdrowia
	Źródła finansowania	budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego,
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba nowych ambulansów PRM	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	653 ambulansów PRM + 4 motocykle ratunkowe	1016 ambulansów PRM + 4 motocykle

Osiągnięte rezultaty:

Wzrost o 363 ambulansów w porównaniu do 2018 r.

W latach 2016-2019 – zakupiono łącznie 1016 ambulansów oraz 4 motocykle ratunkowe.

Planowana wymiana 500 ambulansów do 2020 r. nastąpiła w 2018 r.

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

Zakres działania: Jednostki ochrony przeciwpożarowej są systematycznie doposażane w sprzęt ratowniczy, wykorzystywany podczas działań na drogach. Modernizacji poddawane jest również wyposażenie w postaci samochodów ratownictwa technicznego. W ramach projektu: „Usprawnienie ratownictwa na drogach - etap IV” w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, realizowane są zakupy sprzętu dla służb drogowego ratownictwa technicznego, w tym pojazdów ze specjalistycznym wyposażeniem, np. samochody ratowniczo - gaśnicze ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, samochody specjalne i specjalistyczny sprzęt do ratownictwa drogowego, samochody i sprzęt do organizacji i wsparcia działań na drogach. Powyższy sprzęt rozlokowany jest w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP na terenie całego kraju, stanowiących zabezpieczenie drogowych szlaków komunikacyjnych. W wyniku podpisanego aneksu do umowy rozszerzono zakres rzeczowy projektu, polegający na dodaniu nowych zadań, obejmujących zakup dodatkowych 16 jednostek sprzętowych, tj. samochodów laboratoriów dla wiodących grup (radiacja, biologia), średnich samochodów ratownictwa chemicznego, ciężkich samochodów ratownictwa chemicznego, ciężkich samochodów ratownictwa technicznego do usuwania skutków kolizji drogowych (z rotatorem), ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego. W roku 2019 do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego włączono 68 nowych jednostek ochotniczych straży pożarnych oraz 3 jednostki wojskowych straży pożarnych oraz 1 lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą. Skutkiem włączania jednostek ochrony przeciwpożarowej do ksrg jest skrócenie czasu dojazdu do zdarzenia, a co za tym idzie szybsze udzielenie pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych.	Kierunek:	RATOWNICTWO
	Lider:	MSWiA
	Źródło finansowania:	budżet państwa/MSWiA
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba samochodów ratownictwa technicznego b) liczba sprzętu ratownictwa technicznego (sprzęt hydrauliczny) c) stan zestawów ratownictwa medycznego R1	
Osiągnięte rezultaty	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019

W roku 2019 jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej zakupiły łącznie 461 samochodów pożarniczych, w tym m.in.: – 7 ciężkich samochodów ratownictwa technicznego do usuwania skutków kolizji drogowych (z Rotatorem), – 51 średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, – 13 średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych kategorii terenowej do gaszenia pożarów w trudno dostępnym terenie, – 30 ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, – 10 ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zbiornikiem wody o pojemności min. 7000 dm³, – 7 samochodów dowodzenia i łączności, – 2 mikrobusy do przewozu do 9 osób. Ponadto w ramach projektu „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap IV”, zakupiono 79 zestawów hydraulicznych narzędzi ratowniczych o zwiększonym potencjale do ratownictwa drogowego oraz 26 zestawów do oświetlenia terenu akcji z agregatem prądotwórczym. Jednostki ochotniczych straży pożarnych (włącznie do ksrg i spoza ksrg) zakupiły 495 samochodów ratowniczo-gaśniczych.	a) 1279 b) 35992 c) 13378	a) 1259 b) 48207 c) 147948
---	--	---

R.3 Analiza systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych i ich rodzinom		
Zakres działania: Dokonanie ekspertyzy w zakresie oceny systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych i ich rodzinom w celu przedstawienia rekomendacji zmian w polskim prawie w zakresie ww. systemów. Dokonanie analizy sytuacji ofiar wypadków drogowych w zakresie korzystania z pomocy długookresowej/długofalowej. Przystąpienie do realizacji zadania przewidzianego w NPBRD 2013-2020 w dziale Ratownictwo i Opieka Powypadkowa w zakresie budowy systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych i ich rodzinom. Identyfikacja mocnych/słabych stron systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych. Identyfikacja dobrych praktyk wsparcia ofiar/rodzin opieką w zakresie traumy powypadkowej.	Kierunek	RATOWNICTWO/BADANIA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	budżet państwa / SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Raport z analizy wraz z wnioskami wdrożeniowym	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	a) 0	a) 1
Osiągnięte rezultaty: Wnioski i zakres przedmiotowy ekspertyzy zostały przekazane do właściwych członków KRBRD i instytucji zajmujących się statutowo pomocą ofiarom wypadków drogowych i ich rodzinom.		

R.4 Opracowanie i wdrożenie koncepcji „korytarzy życia” na drogach szybkiego ruchu

Zakres działania: Mając na względzie niepokojące zjawiska związane z niewłaściwym zachowaniem uczestników ruchu drogowego, skutkujące utrudnionym dojazdem służb ratowniczych do miejsc zdarzeń drogowych, opracowano i wdrożono koncepcję „korytarzy życia” na drogach. Rozwiązania te funkcjonują już w niektórych w państwach członkowskich UE i przynoszą wymierne efekty. Zadanie polegało na opracowaniu merytorycznej koncepcji wdrożeniowej i propozycji zmian legislacyjnych w celu uzupełnienia przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym. Ponadto przeanalizowano i wdrożono w konsultacji z właściwymi służbami szeroką akcję edukacyjną wśród kierowców na temat zachowania się na drogach po wprowadzeniu obowiązku prawnego tworzenia „korytarzy życia”.	Kierunek	RATOWNICTWO/LEGI-SLACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	budżet państwa / SKR-BRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) opracowanie koncepcji wdrożenia „korytarzy życia” na drogach szybkiego ruchu b) opracowanie propozycji zmian legislacyjnych	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	a) 1 b) 0	a) 1 b) 1
Osiągnięte rezultaty: Zwiększenie efektywności ratownictwa drogowego/szybsze i łatwiejsze docieranie do ofiar wypadków drogowych. KRBRD przygotowała i wdrożyła od 20 września 2019 roku przy szerokim zaangażowaniu służb ratowniczych i nadzoru ogólnopolską kampanie promującą tworzenie korytarzy życia pod hasłem „Życie ma pierwszeństwo”. Poza interaktywnym spotem z możliwością wyboru scenariuszy w ramach kampanii prowadzone były szerokie działania informacyjne m.in. w Internecie, środkach masowego przekazu, prasie ogólnopolskiej i regionalnej. Powstała dedykowana strona kampanii www.zyciemapierwszenstwo.pl poprzez, którą każdy uczestnik ruchu drogowego mógł zapoznać się w jaki sposób poprawnie tworzyć „korytarz życia”. W dniu 14 listopada 2019 r. w Dzienniku Ustaw została opublikowana nowelizacja ustawy - Prawo o ruchu drogowym, wprowadzająca przepisy dotyczące tworzenia drogowych korytarzy życia oraz jazdy na suwak. Nowe przepisy zaczęły obowiązywać od 6 grudnia 2019 r.		

S.1 Reforma systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce

Zakres działania: reforma instytucjonalna systemu zarządzania tematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.	Kierunek	RATOWNICTWO/LEGI-SLACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	budżet państwa / SKR-BRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Opracowanie/Raport końcowy	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	a) 0	a) 0
Osiągnięte rezultaty: Skala i zakres reformy systemu zarządzania BRD pozostaje uzależniona od realizacji i zakresu produktu końcowego zadania S.2.		

S.2 Opracowanie strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2020-2030

Zakres działania: Wstępując do Unii Europejskiej Polska zobowiązała się do realizacji polityki unijnej również w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mimo podejmowanych	Kierunek	SYSTEM
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	budżet państwa / SKR-BRD

działań w dalszym ciągu Polska znajduje się jednak w gronie państw o najwyższym zagrożeniu życia i zdrowia w ruchu drogowym. Obserwując doświadczenia innych krajów można przyjąć założenie, że długoterminowe programy działań ukierunkowane na osiągnięcie przyjętych celów ilościowych są bardziej efektywne i produktywnie w sensie kosztów społecznych, niż działania podejmowane doraźnie. Dlatego też planowane jest podjęcie działań nad opracowaniem kolejnej strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2030, wyznaczającego kierunki działań w celu poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach.	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Opracowanie założeń/Opracowanie programu	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	a) 0	a) 1
Osiągnięte rezultaty: Zadanie zostało przyjęte do realizacji. Opracowano wstępną koncepcję programu po uwzględnieniu innych ewaluacji strategii i programów dotyczących transportu drogowego. Projekt programu będzie przedmiotem uzgodnień pomiędzy członkami KRBRD w 2020 r. Planowane jest przedstawienie wersji finalnej do końca 2020 roku.		

S.3 Zadanie: Ogólnopolskie szkolenie dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.		
Zakres działania: W ramach projektu planowana jest realizacja ogólnopolskich szkoleń dedykowanych nauczycielom prowadzącym bądź chcącym rozpocząć prowadzenie zajęć z zakresu edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i wychowania komunikacyjnego.	Kierunek	SYSTEM
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	budżet państwa / SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba osób przeszkolonych	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	nd.	Ok. 3000 (niezrealizowane)
Osiągnięte rezultaty: Celem projektu jest wyposażenie nauczycieli w niezbędną wiedzę ekspercką i narzędzia dydaktyczne. Szkoła jest miejscem, które daje możliwość największego dotarcia do zakładanej grupy docelowej, a nauczyciele są grupą która ma możliwość tę wiedzę przekazywać m. in. poprzez prowadzenie dedykowanych zajęć edukacyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wychowania komunikacyjnego. W związku z powyższym celowym jest przeprowadzenie szkoleń kierowanych do nauczycieli prowadzących zajęcia z tego przedmiotu lub pragnących rozpocząć prowadzenie tych zajęć. Edukacja dzieci i młodzieży oraz podejmowanie działań edukacyjnych zmierzających do wychowania kulturalnego i świadomego uczestnika ruchu drogowego jest konieczna i niezbędna celem podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenia liczby wypadków drogowych spowodowanych przez młodych kierowców. Ze względu na przedłużającą się procedurę przetargową dot. realizacji zadania. Zadanie zostanie wdrożone do realizacji w II połowie 2020 r.		

S.4 Ustalenie kosztów wypadków i kolizji drogowych w Polsce.		
Zakres działania: Opracowanie dostarczyło informacji o kosztach wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2018.	Kierunek	SYSTEM/BADANIA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	budżet państwa / SKRBRD

	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Raport z badań	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	0	1
Osiągnięte rezultaty: Powyższe opracowanie jest niezbędne do realizacji ustawowych zadań Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej KRBRD), określonych w art. 140c ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 - tekst jednolity.) 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 społecznoekonomicznego wypadku drogowego.		

S.5 Rozwój Polskiego Obserwatorium BRD (POBRD)		
Zakres działania: - rozpowszechnianie wiedzy na temat najlepszych praktyk (procedury zbierania danych, analizy, podejmowane działania, ocena uzyskanych efektów), - udostępnianie danych i informacji przedstawicielom władzy różnych szczebli oraz specjalistom i społeczeństwu, - zbieranie danych (nadzór i weryfikacja), - opracowywanie analiz i badań oraz ich publikacja na portalu, - ocena programów i wdrożonych działań, - współpraca z Wojewódzkimi Obserwatoriami BRD, WORD-ami i innymi instytucjami krajowymi, - współpraca z europejską bazą danych (CARE) i Komisją Europejską DG MOVE.	Kierunek	SYSTEM/ Rozwój i wdrożenie jednolitego systemu monitorowania (m.in. poprzez usprawnienie systemu zbierania danych oraz rozszerzenie zakresu i integrację baz danych)
	Lider	Instytut Transportu Samochodowego
	Źródła finansowania	Praca statutowa ITS
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba osób zarejestrowanych w Portalu POBRD	
	Stan na 31.12.2019*	Stan na 31.12.2020*
	580	>600
Osiągnięte rezultaty: - rozpowszechnianie wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego - przyczynienie się do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych w Polsce - efektywna edukacja w zakresie BRD - w Portalu POBR jest zarejestrowanych 580 użytkowników		

S.6 Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego

Zakres działania: W dniu 27 lutego 2019 r. ponownie ogłoszono przetarg na realizację zadania. Po rozstrzygnięciu postępowania w dniu 4 czerwca 2019 r. podpisano umowę z „Usability Lab spółka z ograniczoną odpowiedzialnością” na realizację cykli szkoleniowych na łączną kwotę 4 635 010 zł. Termin realizacji obejmuje 24 miesiące od dnia następującego po dniu zawarcia umowy. Działania koncentrują się na rozwijaniu współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy organami administracji rządowej, administracji samorządowej i organizacjami pozarządowymi oraz podnoszeniu kompetencji kadr odpowiedzialnych za poprawę stanu BRD. Jednocześnie mają one wpływ pośrednio na podniesienie świadomości społecznej w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze. Projekt zakłada przeprowadzenie ogólnopolskich szkoleń dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Szkolenia są skierowane do przedstawicieli kadry, w tym organów zarządzających ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz przedstawicieli zarządców dróg, policji i osób, opiniujących projekty organizacji ruchu w procedurze zatwierdzania ich do realizacji.	Kierunek	Edukacja/System
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba osób uczestniczących w szkoleniu* * - liczba osób biorących udział w szkoleniu w kolejnych latach uzależniona od terminu rozpoczęcia realizacji szkoleń. Docelowo szkolenie skierowane jest do min. 2 800 osób.	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	nd	271 (osób z min. 2800)
Osiągnięte rezultaty: Wzrost świadomości kadry uczestniczącej w procedurach opracowania, opiniowania i zatwierdzania do realizacji projektów organizacji ruchu i w konsekwencji podniesienie jakości realizacji zadań z zakresu zarządzania ruchem drogowym i poziomu bezpieczeństwa uczestników tego ruchu.		

Inne działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane w 2019 roku

Przedstawione w tej części dokumentu zadania stanowią działania nieprzewidziane w Programie realizacyjnym na lata 2018-2019 do NPBRD. Zrealizowane zostały w 2018 roku przez członków KRBRD jak również organizacji/instytucje/podmioty z nią współpracujące. Informacje przedstawione w kartach zadań przekazane zostały przez liderów poszczególnych działań, a kolejność ich prezentacji w dokumencie jest przypadkowa.

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)
1	Wdrożenie dyrektywy 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE	MI/DTD
2	Wprowadzenie wymagań w zakresie wyposażenia mobilnej stacji kontroli drogowej oraz wyznaczonego punktu przeprowadzania kontroli drogowej i przyrządów kontrolno-pomiarowych w nich stosowanych	MI/DTD
3	Usprawnienie procedury nadzoru nad przewozem towarów niebezpiecznych	MI/DTD
4	Zmiana zasad prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych	MI/DTD
5	Określenie wzoru formularza i sposobu wypełniania listy kontrolnej i protokołu kontroli stosowanych przy kontroli przewozu towarów niebezpiecznych	MI/DTD
6	Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych	KGP
7	Działania profilaktyczne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	KGP
8	Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym	KGP
9	Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego	KGP
10	Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego	KGP
11	Legislacja	KGP
12	Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym	GITD
13	Działalność w ramach organizacji międzynarodowej Euro Contrôle Route	GITD
14	Automatyczny nadzór nad ruchem drogowym	GITD
15	Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego	SG
16	Budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych	GDDKIA

17	Efektywność przekroju 2+1 pasowego ze szczególnym uwzględnieniem różnych rozwiązań rozdzielających kierunki ruchu	GDDKIA
18	Dobór dopuszczalnych prędkości ruchu na drogach z uwzględnieniem dynamicznego zarządzania ruchem	GDDKIA
19	Zadanie Badawcze Narodowego Instytutu Zdrowia Publicznego - Państwowego Zakładu Higieny nr ZC-1 pn. „Poszkodowani w wypadkach komunikacyjnych w zależności od miejsca zamieszkania”	PZH
20	Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych	KG ŻW
21	Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego	KG ŻW
22	Zajęcia edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa jazdy.	KG ŻW
23	Propagowanie idei bezpieczeństwa na drodze połączonej z zabawą oraz edukacją z zakresu ruchu drogowego	KG ŻW
24	Akcje i kampanie społeczne	KG ŻW
25	Edukacja żołnierzy i pracowników ron na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze	KG ŻW
26	Szkolenie ratowników PSP i druhów OSP	KG PSP
27	Działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe	LP
28	Kształtowanie bezpiecznych zachowań poprzez realizację Turniejów Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym	PZM
29	Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych	PZM
30	Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca” promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lat	PZM
31	Akcja poświęcona oświeceniu pojazdów oraz bezpłatnego ustawiania świateł samochodowych	PZM
32	Kształtowanie bezpiecznych zachowań	PZM
33	Organizowanie spotkań w ramach funkcjonującego przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) Zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce	UTK

34	Koordinacja działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112	UTK
35	Oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn indywidualnym numerem identyfikacyjnym	UTK
36	Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych	UTK
37	Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym	UTK
38	Realizacja filmu edukacyjnego dla kandydatów na kierowców	UTK
39	Współpraca z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych przez pojazdy ponadnormatywne	UTK
40	Działania pilotażowe w zakresie wdrożenia automatycznego przesyłania nagrań z monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D do właściwych służb	UTK
41	Udział w spotkaniach i konferencjach na szczeblu krajowym i międzynarodowym dotyczących zwiększania bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych	UTK
42	Działania na rzecz Bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji	MSWiA
43	Działania na rzecz Bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane przez Ministerstwo Edukacji Narodowej	MEN
44	Działania na rzecz Bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP PLK S.A.

Zadanie 1: Wdrożenie dyrektywy 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE

Zakres działania: Wdrożenie dyrektywy 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87), zwanej dalej „dyrektywą 2014/47/UE”. Przedmiotem regulacji dyrektywy 2014/47/UE jest drogowa kontrola techniczna pojazdów zaprojektowanych i wykonanych do przewozu osób powyżej 9 osób łącznie z kierowcą – kategorie pojazdów M ₂ i M ₃ , pojazdów zaprojektowanych i wykonanych do przewozu ładunków i mających maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t – kategorie pojazdów N ₂ i N ₃ , przyczep o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t – kategorie pojazdów O ₃ i O ₄ oraz ciągników kołowych – kategorii T ₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy.	Kierunek	Legislacja
	Lider	Ministerstwo Infrastruktury/DTD
	Źródła finansowania	-
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Wdrożenie/wejście w życie	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	0	1
Osiągnięte rezultaty: Ustawa z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1466) wdraża dyrektywę 2014/47/UE. Zmiany wprowadzone wyżej wskazaną ustawą przyczyniają się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez podniesienie poziomu zdolności do ruchu pojazdów użytkowych w całym okresie ich użytkowania. Ustawa wprowadza możliwość przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych w mobilnych stacjach kontroli drogowej i w wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowych. Ustawa weszła w życie z dniem 7 listopada 2019 r.		

Zadanie 2: Wprowadzenie wymagań w zakresie wyposażenia mobilnej stacji kontroli drogowej oraz wyznaczonego punktu przeprowadzania kontroli drogowej i przyrządów kontrolno-pomiarowych w nich stosowanych.

Zakres działania: Zostało wydane rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie minimalnych wymagań w zakresie wyposażenia mobilnej stacji kontroli drogowej oraz wyznaczonego punktu przeprowadzania kontroli drogowej i przyrządów kontrolno-pomiarowych w nich stosowanych (Dz. U. poz. 2243).	Kierunek	Legislacja
	Lider	Ministerstwo Infrastruktury/DTD
	Źródła finansowania	-
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*

Osiągnięte rezultaty:

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie minimalnych wymagań w zakresie wyposażenia mobilnej stacji kontroli drogowej oraz wyznaczonego punktu przeprowadzania kontroli drogowej i przyrządów kontrolno-pomiarowych w nich stosowanych określa minimalne wymagania w zakresie wyposażenia mobilnej stacji kontroli drogowej oraz wyznaczonego punktu przeprowadzania kontroli drogowej, w których będzie przeprowadzana szczegółowa drogowa kontrola techniczna. Minimalne wymagania dotyczą również przyrządów kontrolno-pomiarowych niezbędnych do przeprowadzenia takiej kontroli, w szczególności przyrządów niezbędnych do oceny stanu hamulców i skuteczności ich działania, układu kierowniczego, zawieszenia oraz uciążliwości pojazdu. Uwzględniając potrzebę zapewnienia prawidłowej oceny stanu technicznego pojazdów poddawanych szczegółowej drogowej kontroli technicznej, w rozporządzeniu: zostały określone wymagania dla nawierzchni stanowiska kontrolnego mobilnej stacji kontroli drogowej i wyznaczonego punktu przeprowadzania kontroli drogowej, wskazano dodatkowe przyrządy kontrolno-pomiarowe w nich stosowane, określono jakie wymagania powinny spełniać przyrządy kontrolno-pomiarowe przed wprowadzeniem do obrotu lub oddaniem do użytku oraz w trakcie funkcjonowania.

Wprowadzenie wymagań w zakresie wyposażenia mobilnej stacji kontroli drogowej oraz wyznaczonego punktu przeprowadzania kontroli drogowej i przyrządów kontrolno-pomiarowych w nich stosowanych umożliwi przeprowadzenie na drogach szczegółowych drogowych kontroli technicznych, porównywalnych do badań technicznych na stacjach kontroli pojazdów. Skuteczność tych urządzeń w wykrywaniu usterek jest wyższa niż podczas tradycyjnych kontroli organoleptycznych. Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego w ten sposób mogą dokładnie skontrolować stan techniczny nawet kilkudziesięciu pojazdów dziennie.

Przedmiotowa regulacja może zostać wykorzystana w sprawowaniu nadzoru nad stanem technicznym pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym. Określenie minimalnego wyposażenia mobilnych stacji kontroli drogowej ma związek z realizacją projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” w ramach którego Główny Inspektorat Transportu Drogowego planuje jeszcze zakup 16 takich stacji oraz pojazdów do ich przewożenia. Tym samym nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego przez zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego.

Możliwość przeprowadzania kontroli stanu technicznego pojazdów w mobilnych stacjach kontroli drogowej i wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowej przyczyni się do zwiększenia ilości kontrolowanych pojazdów, wyeliminowania z dróg pojazdów niesprawnych i zagrażających środowisku naturalnemu, a w konsekwencji do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zadanie 3: Usprawnienie procedury nadzoru nad przewozem towarów niebezpiecznych

Zakres działania:

Zostało wydane *Zarządzenie nr 15 Ministra Infrastruktury z dnia 14 września 2018 r. w sprawie upoważnienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do wykonywania niektórych czynności w sprawach wynikających z przepisów Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. Urz. MI poz. 38)*

Kierunek	Legislacja/Nadzór
Lider	Ministerstwo Infrastruktury/DTD/TDT
Źródła finansowania	-
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019

Osiągnięte rezultaty: Działaniem mającym na celu usprawnienie procedury nadzoru nad przewozem towarów niebezpiecznych, przy wykorzystaniu kompetencji i kwalifikacji Transportowego Dozoru Technicznego, było podjęcie decyzji o upoważnieniu Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do przeprowadzania kontroli

prawidłowości czynności wykonywanych przez marszałków województw związanymi z: kursami z zakresu przewozów towarów niebezpiecznych, egzaminowaniem kierowców przewożących towary niebezpieczne oraz wydawaniem zaświadczeń ADR. W związku z powyższym, Minister Infrastruktury wydał zarządzenie w sprawie upoważnienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do wykonywania niektórych czynności w sprawach wynikających z przepisów Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r., które zostało opracowane na podstawie art. 9 ust. 2 w związku z art. 30 ust. 2, art. 57 ust. 2 pkt 1 i art. 97 ust. 2 *ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 382, z późn. zm.). W ramach nadanego uprawnienia Transportowy Dozór Techniczny skontrolował ww. zakresie następujące Urzędy Marszałkowskie:

- Marszałek Województwa łódzkiego,
- Marszałek Województwa Świętokrzyskiego,
- Marszałek Województwa Podlaskiego,
- Marszałek Województwa Małopolskiego,
- Marszałek Województwa Lubuskiego,
- Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego,
- Marszałek Województwa Mazowieckiego,
- Marszałek Województwa Dolnośląskiego,
- Marszałek Województwa Śląskiego,
- Marszałek Województwa Podkarpackiego,
- Marszałek Województwa Pomorskiego,
- Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
- Marszałek Województwa Lubelskiego,
- Marszałek Województwa Opolskiego,
- Marszałek Województwa Wielkopolskiego
- Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego.

Po każdej przeprowadzonej kontroli Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przesłał do Ministra Infrastruktury Wystąpienie Pokontrolne, na podstawie którego Minister Infrastruktury wydaje wiążące wytyczne, zawierające polecenia ustanowienia procedur oraz zmian dotychczasowych praktyk, w których wykazano uchylenia. Powyższe umożliwi weryfikowanie prawidłowości działań podejmowanych przez pracowników Urzędów Marszałkowskich w szczególności tych, dla których przeprowadzona kontrola wykazała nieprawidłowości – na egzaminach dla kierowców ADR, w miejscu prowadzenia działalności gospodarczej podmiotu prowadzącego kursy dla kandydatów dla kierowców ADR oraz w trakcie wydawania zaświadczeń ADR. Wdrożenie i rzetelne realizowanie przez Marszałków Województw ww. zasad zapewni właściwe realizowanie obowiązków i zadań, o których mowa w art. 21 ust. 2 i 8, art. 23 ust. 3, art. 24, art. 25, art. 26 ust. 1 i 3, art. 28, art. 50 ust. 10, art. 52 ust. 1 i 4, art. 54 *ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych*.

Wyżej opisane podjęte działania zapewniają poprawę nadzoru i powinny skutkować poprawą bezpieczeństwa podczas przewozu towarów niebezpiecznych.

Zadanie 4: Zmiana zasad prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych		
Zakres działania: Zostało wydane <i>rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 listopada 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych</i> (Dz. U. poz. 2302).	Kierunek	Legislacja/Nadzór
	Lider	Ministerstwo Infrastruktury/DTD
	Źródła finansowania	-
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
Osiągnięte rezultaty: Przedmiotowe rozporządzenie doprecyzowuje zasady prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych (w szczególności dla kierowców). Wpłynie to między innymi na poprawę jakości prowadzonych kursów, co bezpośrednio przełoży się na odpowiednie przygotowanie kierowców ADR do wykonywanego przez nich zawodu. Drugą zasadniczą zmianą jest zapewnienie możliwości przeprowadzania przez marszałków województw realnych kontroli prowadzonych kursów. Przedmiotowe kontrole umożliwią wykrywanie ewentualnych nieprawidłowości w zakresie prowadzonych kursów. Powyższe zmiany będą miały bezpośrednie przełożenie na zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.		

Zadanie 5: Określenie wzoru formularza i sposobu wypełniania listy kontrolnej i protokołu kontroli stosowanych przy kontroli przewozu towarów niebezpiecznych		
Zakres działania: Zostało wydane <i>rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 października 2019 r. w sprawie formularza listy kontrolnej i formularza protokołu kontroli</i> (Dz. U. z 2019 r. poz. 2302).	Kierunek	Legislacja/Nadzór
	Lider	Ministerstwo Infrastruktury/DTD
	Źródła finansowania	-
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
Osiągnięte rezultaty: Zasadniczą zmianą jest określenie szczegółowego zakresu kontroli podmiotów wykonujących przewóz towarów niebezpiecznych. Wprowadzono m.in. nowe wzory listy kontrolnej i formularza protokołu kontroli dla kontroli wykonywanej w miejscu prowadzenia działalności przez uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych. Celem ww. zmian jest zapewnienie przeprowadzania kontroli przewozu towarów niebezpiecznych w możliwie najpełniejszym (szczegółowym) zakresie każdego etapu i każdego uczestnika tego przewozu, która podniesie poziom bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.		

Zadanie 6: Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych		
Zakres działania: 1. Ogólne i tematyczne analizy stanu bezpieczeństwa prowadzone okresowo i doraźnie, w tym na potrzeby realizacji przez Policję programów poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów	Kierunek	Badania/Analizy
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	-
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019

2. Prace nad dostosowaniem SEWIK do aktualnych potrzeb użytkowników	-	-
Osiągnięte rezultaty: - Przygotowano szereg opracowań dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. - analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ujęciu miesięcznym, - „Wypadki drogowe w Polsce w 2018 roku”, - „Analiza czasów reakcji na autostradach i drogach ekspresowych”, - analiza stanu bezpieczeństwa na potrzeby krajowego programu działań Policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych, - analiza stanu bezpieczeństwa na potrzeby wojewódzkich programów działań Policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów. - Prowadzono prace nad wdrożeniem aplikacji do rejestracji danych w SEWIK – Elektroniczna Karta Zdarzenia Drogowego.		

Zadanie 7. Działania profilaktyczne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego		
Zakres działania: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji realizując zadania ustawowe i regulaminowe opracowuje m.in. kierunki działań profilaktycznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, 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 bezpieczeństwa ruchu drogowego, kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań wśród uczestników ruchu drogowego oraz budowanie poczucia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych na drodze. Podejmowane inicjatywy wynikają ze zdiagnozowanych zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym i mają swoją ciągłość na przestrzeni kilku lat. Zgodnie z <i>Planem działań profilaktycznych na rok 2019 BRD KGP koordynowało n.w. działania profilaktyczne:</i> „Dojeżdż(MY) bezpiecznie do celu”, Bezpieczny PAS(ażer), „Na Drodze - Patrz i Słuchaj”, „Jednoślądem bezpiecznie do celu”, „Dla każdego jest miejsce na drodze”, „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Świeć Przykładem – Noś Odblaski!”, w ramach którego zorganizowano ogólnopolski konkurs literacki dla uczniów klas I-III szkół podstawowych pn. „Rymowanka – Zachęćanka”. „Twoje Światła – Nasze Bezpieczeństwo”, „Nie Zabijaj – Jedź Bezpieczniej!”. Ponadto przeprowadzono działania „Dzień Kobiet za Kierownicą”, „EDWARD - Europejski Dzień Bez Ofiar Śmiertelnych na Drogach”, „Znicz”, „Andrzejki”, „Myśl trzeźwo”. Policjanci w całym kraju uczestniczyli i uczestniczą w spotkaniach organizowanych zarówno z dziećmi i młodzieżą, jak również z osobami dorosłymi (m.in. młodzi kierowcy, motocykliści, seniorzy), na któ-	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	BEZKOSZTOWO
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019

rych poruszane były zagadnienia związane z bezpiecznym uczestnictwem w ruchu drogowym. Niezależnie od podejmowanych centralnie i lokalnie przedsięwzięć o charakterze profilaktycznym, policjanci ruchu drogowego występują w środkach masowego przekazu (TV, radio, Internet).		
Osiągnięte rezultaty: Prowadzone działania profilaktyczne przez funkcjonariuszy Policji spowodowały, że informacje nt. bezpieczeństwa w ruchu drogowym, były i są przekazywane, nie tylko w sposób tradycyjny, ale również przy wykorzystaniu wszelkich nowinek, w tym e-narzędzi. Celem prowadzonych działań był przede wszystkim wzrost świadomości społecznej w Polsce na temat odpowiedzialnych zachowań na drodze, które mają również wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.		

Zadanie 8: Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym		
Zakres działania: Do kluczowych działań realizowanych przez policjantów ruchu drogowego w obszarze nadzoru nad ruchem należy zaliczyć: - wykonanie „Priorytetów Komendanta Głównego Policji” w zakresie zapewnienia optymalnej liczby policjantów RD pełniących służbę bezpośrednio na drogach – przyjęto, aby średnio w kraju, każdego dnia do służby wychodziło minimum 4 tys. policjantów ruchu drogowego; - zwiększenie udziału policjantów RD w ogólnopolskich działaniach kontrolno – prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanych w oparciu o <i>Plan działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2019 roku</i>. Zgodnie z <i>Harmonogramem działań krajowych na 2019 rok</i> przeprowadzono 6 razy działania „Prędkość”, 3 razy „Alkohol i narkotyki”, 3 razy „Truck&bus”, 1 raz „Pasy”, 12 razy „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, 7 razy „Bezpieczny weekend”, 12 razy „SMOG”, 2 razy „Telefony”, 6 razy „Kaskadowy Pomiar Prędkości” oraz działania, „Bezpieczne ferie”, „Bezpieczne wakacje” i „Bezpieczna droga do szkoły”. Ponadto, w 2019 r. prowadzono działania dotyczące kontroli pojazdów wykorzystujących aplikacje do przewozu osób, realizowano krajowe działania pn. „TIR” oraz 4 razy przeprowadzono na terenie woj. lubuskiego, wielkopolskiego, łódzkiego, mazowieckiego i lubelskiego międzynarodowe działania kontrolne pn. „Trasa E-30”; - w drugiej połowie 2019 r. we wszystkich komendach wojewódzkich Policji / Komendzie Stołecznej Policji utworzono Zespoły pn. „SPEED”, mające na celu przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze;	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	środki budżetowe Policji
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Zmniejszenie liczby wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	2638 wypadków	2672 wypadków

– w roku 2019 kontynuowano wystawianie patroli zgodnie z przyjętymi zasadami służby na drogach krajowych objętych centralną koordynacją. Nadzorem były objęte główne ciągi komunikacyjne kraju. Służbę wystawiano zgodnie z zasadą, że jeden patrol ruchu drogowego obejmował nadzorem odcinek drogi o długości około 50 km (na autostradach i drogach ekspresowych około 100 km). Obowiązywała zasada, że opuszczenie trasy może nastąpić dopiero po otrzymaniu podmiany, a biorąc pod uwagę przede wszystkim oddziaływanie prewencyjne, do służby centralnie koordynowanej kierowane były wyłącznie oznakowane pojazdy Policji.		
Osiągnięte rezultaty: – w roku 2019 średnio do służby każdego dnia wychodziło 4249 policjantów ruchu drogowego, – w ogólnopolskich działaniach kontrolno-prewencyjnych wzięło udział 66,7% liczby policjantów faktycznie kierowanych do służby na drodze wg stanu kadrowego na dzień 01.01.2019 r., – wystawianie patroli według zasad pełnienia służby centralnie koordynowanej pozwoliło na utrzymanie dużej liczby policjantów na głównych ciągach komunikacyjnych kraju, co w sposób znaczący wpłynęło na kształtowanie właściwych postaw uczestników ruchu drogowego.		

Zadanie 9: Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: 1. Działania wynikające z członkostwa w Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego TISPOL. 2. Współpraca w ramach Unii Europejskiej oraz z krajami będącymi stroną układów i porozumień z UE.	Kierunek	Współpraca międzynarodowa w obszarze dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego.
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Budżet Policji Budżet TISPOL
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	-	-

Osiągnięte rezultaty:

Ad. 1)

- udział w pracach Op Group TISPOL (9-10.04.2019 – Praga, Czechy);
- udział w pracach Rady TISPOL (11.04.2019 – Praga, Czechy);
- udział w seminarium z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego organizowane pod patronatem Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego TISPOL (16-20.09.2019 r. - Büchenbeuren, Niemcy);
- udział w pracach OPG i Rady TISPOL (24-27.09.2019 r. – Dublin, Irlandia);
- udział w międzynarodowej konferencji poświęconej bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz promocji działań pn. EDWARD - European Day Without a Road Death (26.09.2019 r. – Dublin, Irlandia);
- udział Policji rd w działaniach pn. EDWARD (European Day Without a Road Death – 26.09.2019 r.);
- udział Policji rd w działaniach prowadzonych pod patronatem TISPOL: PASY, PRĘDKOŚĆ, ALKOHOL&NARKOTYKI, TRUCK&BUS, FOCUS ON THE ROAD.

Ad. 2)

- udział w posiedzeniu Komitetu Współpracy dla programu *Sprawy wewnętrzne* NMF 2014-2021 (19.03.2019 r. – Bruksela, Belgia)
- IX Międzynarodowa Konferencja Policyjna pn. „Innowacje w bezpieczeństwie w dobie współczesnych zagrożeń” organizowana w ramach Międzynarodowych Targów Techniki i Wyposażenia Służb Policyjnych oraz Formacji Bezpieczeństwa Państwa EUROPOLTECH oraz udział w niej przedstawicieli Policji norweskiej (8-10 maja 2019 r., Warszawa).

Zadanie 10: Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego

Zakres działania: realizacja zadań w zakresie doposażenia policjantów ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt specjalistyczny	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	- Środki krajowe (współfinansowanie) - budżet środków europejskich - środki budżetowe Policji i rezerwy celowej budżetu państwa.
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba zakupionego sprzętu służącego poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	0 szt.	1457 szt.

Osiągnięte rezultaty:

W 2019 roku w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 dla pionu ruchu drogowego zakupiono:

- 31 radiowozów nieoznakowanych z wideorejestratorem (wyposażonych w radiotelefony),
- 51 radiowozów oznakowanych o podwyższonych parametrach (wyposażonych w radiotelefony),
- 82 terminale przenośne,
- 740 radiotelefonów przewoźnych - celem doposażenia aktualnie kupowanych pojazdów w ramach projektu.

Ponadto w 2019 roku z „Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Służby Ochrony Państwa w latach 2017-2020” dokonano zakupu dla jednostek całego kraju:

- 40 samochodów osobowych oznakowanych,
- 103 urządzenia stacjonarne do badań zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu,
- 25 przenośnych analizatorów do badań zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu,
- 176 bezkontaktowych wskaźników obecności alkoholu w wydychanym powietrzu,
- 114 przenośnych elektronicznych analizatorów do wstępnego wykrywania w ślinie osób badanych środków działających podobnie do alkoholu,
- 95 laserowych mierników prędkości z rejestracją obrazu.

Zadanie 11: Legislacja		
Zakres działania: 1. Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego. 2. Dostosowanie przepisów do postępu technicznego oraz oczekiwań społecznych. 3. Przygotowanie projektów aktów wykonawczych z obszaru przepisów o ruchu drogowym, pozostających we właściwości MSWiA.	Kierunek	Prace nad przepisami z obszaru ruchu drogowego
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	-
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
Osiągnięte rezultaty: 1. Przygotowanie i prace nad projektem rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 2141). 2. Udział w pracach nad ustawą z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. 870), którą nadano uprawnienie organom kontroli ruchu do odczytu podczas kontroli drogowej, drogomierza pojazdu kontrolowanego, holowanego lub przewożonego, a także spenalizowano zachowanie polegające na zmianie wskazania drogomierza pojazdu lub ingerowaniu w prawidłowość jego pomiaru oraz zleceniu innej osobie wykonanie takiej czynności. 3. Udział w pracach nad ustawą z dnia 16 października 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2202) którą znowelizowano art. 9 (korytarz życia) i art. 22 (jazda na suwak). Projekt zrealizowany. 4. Udział w pracach nad ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości w gminach (Dz. U. poz. 1579) w zakresie dotyczącym - usuwania pojazdów przewożących odpady, - nakładania kar pieniężnych za niedopełnienie obowiązku rejestracji pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego UE i niezawiadomienie o nabyciu lub zbyciu pojazdu zarejestrowanego na terytorium RP. 5. Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w zakresie wykonania wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 5 grudnia 2018 r., w którym stwierdzono niekonstytucyjność art. 130 ust. 5c ustawy w zakresie, w jakim przepis ten uzależnia możliwość odebrania pojazdu z parkingu od wcześniejszego wniesienia opłaty za jego usunięcie i parkowanie. Trwają prace nad projektem.		

Zadanie 12: Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym		
Zakres działania: • Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka Cykliczne zajęcia dla uczniów szkół podstawowych oraz przedszkoli, prowadzone przez edukatorów GITD, łączą elementy teorii z praktycznym zastosowaniem zasad ruchu drogowego. W ramach Bezpiecznej Szkoły Krokodylka Tirka organizowane są również lekcje z udziałem gości specjalnych, gdzie rolę nauczycieli poza Głównym Inspektorem Transportu Drogowego pełnią, np. Marszałek Senatu Stanisław Karczewski, czy poseł Arkadiusz Czarторыński. Dodatkowo w 2018 r. przy współpracy z Ministerstwem Zdrowia, rozpoczęto realizację zajęć także w szpitalach, a ich celem poza propagowaniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jest także promowanie zasad higieny	Kierunek	Edukacja
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Zsumowanie lat 2018, 2019: Liczba lekcji w placówkach oświatowych: 70 Liczba lekcji w szpitalach: 6 Liczba dzieci biorących udział w lekcjach: 6151 Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji: ok. 17 000	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
Liczba dzieci: 1590 Liczba placówek: 24		
Liczba dzieci: 4561 Liczba placówek: 46		

i ochrony zdrowia. Do roli nauczycieli w lekcjach prowadzonych w placówkach szpitalnych Główny Inspektor Alvin Gajadhur zaprosił m.in. Ministra Infrastruktury Andrzeja Adamczyka, Wiceminister Zdrowia Józefę Szczurek-Żelazko, czy Panią Premier Beatę Szydło. GITD planuje realizację zajęć także w kolejnych latach. Mobilne Centrum Edukacji Mobilne Centrum Edukacji GITD, to narzędzie, umożliwiające edukację z zakresu bezpieczeństwa ruchu i transportu drogowego oraz promowanie właściwych zachowań, zarówno wśród najmłodszych, jak i pełnoletnich uczestników ruchu drogowego, w tym także pracowników sektora transportu, m.in. podczas targów, zlotów, konferencji oraz innych imprez i spotkań branżowych. Mobilne Centrum Edukacji stanowi integralną część stoisk promujących działania ITD podczas tych wydarzeń i znajduje się w nim przede wszystkim: strefa porad dla kierowców i przewoźników; testy z alko-, narko- oraz sen-goglami; kącik z gramami, zabawkami, kolorowanymi i zagadkami dla dzieci; ekspozycja pojazdów służbowych ITD. Działania w ramach Mobilnego Centrum Edukacji są planowane na kolejne lata	Liczba szpitali: 4 Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 7 000	Liczba szpitali: 2 Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 10 000
Osiągnięte rezultaty: Zwiększenie wiedzy i świadomości społeczeństwa na temat zasad i skutków niestosowania się do przepisów dotyczących bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. Dzięki prowadzonym działaniom wyposażano zarówno najmłodszych, jak i starszych uczestników ruchu drogowego odwiedzających stoiska edukacyjno-promocyjne GITD oraz uczestniczących w zajęciach w placówkach oświatowych i szpitalnych w materiały edukacyjne oraz elementy odblaskowe.		

Zadanie 13: Działalność w ramach organizacji międzynarodowej Euro Contrôle Route		
Zakres działania: Aktywny udział w pracach grup roboczych organizacji Euro Contrôle Route. Do najważniejszych z nich należą: Grupa Harmonie - odpowiada za realizację skoordynowanych działań kontrolnych pomiędzy państwami członkowskimi ECR. Podgrupa Harmonie – Driving and Resting Times – działania grupy skupione są na zagadnieniach związanych z czasem pracy kierowców oraz analizą prawodawstwa unijnego w tym zakresie. Grupa Tacho Web Group - celem tej grupy jest analiza manipulacji w tachografach i aktualizacja informacji związanych z naruszeniami przepisów.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet państwa, Budżet ECR
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	- liczba przeprowadzonych spotkań; - liczba wymian inspektorskich.	
	Stan na 31.12.2018* 1) 33 spotkania; 2) 8 warsztatów i wymian międzynarodowych.	Stan na 31.12.2019* 1) 36 spotkań; 2) 8 warsztatów i wymian międzynarodowych.

Osiągnięte rezultaty:

Poprawa stanu bezpieczeństwa w ruchu i transporcie drogowym dzięki wzmożonym kontrolom na terenie całego kraju z zakresu czasu pracy i odpoczynku kierowców oraz manipulacji w tachografach.

W ramach uczestnictwa w organizacji ECR w 2018 oraz 2019 roku GITD skoordynował na terenie Rzeczypospolitej Polskiej 14 tygodni kontrolnych, które dotyczyły: wykrywania nieuprawnionej ingerencji w urządzenia rejestrujące w przewozie osób i rzeczy, kontroli autokarów i przewozu pasażerów, ujawniania naruszeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, kontroli w zakresie przeciążenia pojazdu i zabezpieczenia ładunku, a także stanu technicznego pojazdu.

Ponadto, wymiana doświadczeń pomiędzy państwami członkowskimi w zakresie manipulacji w tachografach, pozwala na poszerzenie wiedzy kontrolujących, a co za tym idzie zwiększenie skuteczności codziennych kontroli. Rezultaty prac w ramach działalności w organizacji Euro Contrôle Route w wymierny sposób wpływają na poprawę bezpieczeństwa w ruchu i transporcie drogowym, a cykliczne szkolenia inspektorów podnoszą efektywność prowadzonych działań.

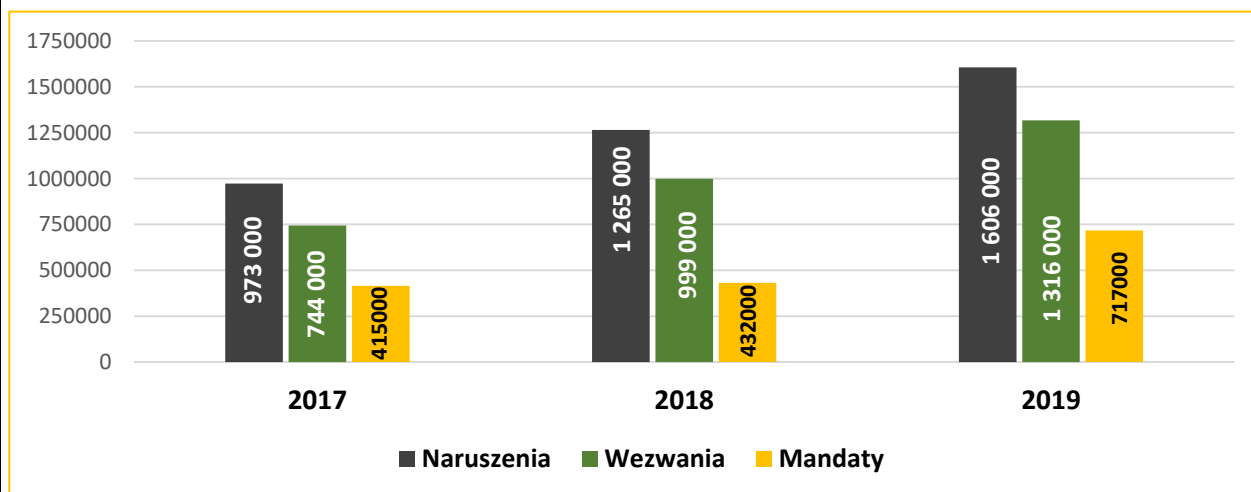
Zadanie 14: Automatyczny nadzór nad ruchem drogowym**Zakres działania:**

Inspekcja Transportu Drogowego realizuje działania związane z eksploatacją i rozwojem systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. W ramach przedmiotowego działania w 2019 Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD obsługiwało 435 stacjonarnych urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości, 30 urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości, 20 zestawów urządzeń do kontroli wjazdu na czerwonym świetle oraz 29 mobilnych urządzeń rejestrujących.

Kierunek	NADZOR
Lider	GITD
WSKAŹNIK PRODUKTU (w ramach Projektu pn. „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”)	
Źródła finansowania	Budżet urzędu (100%)
Liczba ujawnionych naruszeń związanych z przekraczaniem dopuszczalnej prędkości zarejestrowanych przez poszczególne stacjonarne urządzenia rejestrujące w odniesieniu do faktycznego czasu pracy urządzenia (szt./24h).	
Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
9/24	12/24
Liczba zakupionych urządzeń rejestrujących służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego (w szt.). Planowane osiągnięcia wartości docelowej ww. wskaźnika (tj. 358) jest rok 2023:	
WSKAŹNIK PRODUKTU (w ramach Projektu pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”)	
Źródła finansowania	Budżet Unii Europejskiej (85%) oraz Budżet państwa (15%)
Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
Nie dotyczy	0/358
Liczba zakupionych pojazdów służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.). Planowane osiągnięcia wartości docelowej ww. wskaźnika (tj. 23) jest rok 2023:	
Źródła finansowania	Budżet Unii Europejskiej (85%) oraz Budżet państwa (15%)
Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
Nie dotyczy	12/23

Osiągnięte rezultaty:

W 2019 r. (według stanu na 27.01.2020 r.) wskutek prowadzenia kontroli z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących, należących do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, zarejestrowano łącznie **1 606 tys.** naruszeń. Na podstawie odpowiedzi uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów, po przeprowadzeniu procesu Kontroli Jakości i odrzuceniu spraw nienadających się do dalszego procedowania (powodami negatywnej weryfikacji były m.in.: pojazd uprzywilejowany, niepełne dane właściciela z CEP), wygenerowano **1 316 tys.** wezwań do właścicieli pojazdów w trybie art. 78 ust. 4 i 5 Prawa o ruchu drogowym. Jednocześnie, wskutek działań prowadzonych przez Inspekcję, w 2019 r. nałożono łącznie **717 tys.** Grzywnien w drodze mandatu karnego (mandaty wystawione w systemie teleinformatycznym CPD CANARD oraz „z bloczka”, przy czym dane dotyczą także naruszeń zarejestrowanych przed 2019 r.).



W 2019 r. w ramach prowadzonej działalności kontrolnej, przy użyciu mobilnych urządzeń rejestrujących w ramach automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, inspektorzy (CANARD oraz Delegatur Terenowych) przeprowadzili łącznie 5267 kontroli mobilnych.

Działania realizowane przez CANARD na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wspierane są przez Delegatury Terenowe GITD. Do zadań Delegatur należy m.in. prowadzenie działań kontrolnych, prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach dotyczących zarejestrowanych naruszeń oraz instalacja i utrzymanie urządzeń rejestrujących zainstalowanych na obszarze Delegatur, w tym rozpatrywanie wniosków odnośnie do ich lokalizacji. Podsumowanie zrealizowanych zadań kontrolnych przez Delegatury Terenowe w 2019 r. przedstawia poniższa tabela:

DELEGATURA	LICZBA WYKORZYSTYWANYCH POJAZDÓW Z MUR	LICZBA PRZEPROWADZONYCH KONTROLI MOBILNYCH
Delegatura Śląska	2	413
Delegatura Wielkopolska	2	305
Delegatura Wschodnia	2	81
Delegatura Centralna	3	299
Delegatura Południowa	2	788
Delegatura Południowo-Wschodnia	3	235
Delegatura Południowo-Zachodnia	3	264
Delegatura Północna	3	901
Delegatura Północno-Wschodnia	3	1101

Jednocześnie Inspektorzy GITD wykonujący zadania z zakresu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, w wyniku działań kontrolnych, zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2019 r., nałożyli na kierowców spoza UE 2 512 grzywien w drodze mandatu karnego na łączną kwotę 265 330 zł za naruszenia ujawnione przez urządzenia rejestrujące w ramach ww. systemu.

W 2019 r., zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2019r., do GITD wpłynęło 581 wniosków o instalację/przejęcie/przeniesienie stacjonarnych urządzeń rejestrujących na drogach publicznych wszystkich kategorii (wzrost liczby wniosków o ok 75% w stosunku do 2018 r.) od jednostek samorządu terytorialnego, straży gminnych (miejskich), jednostek Policji, zarządców dróg, organizacji pozarządowych, przedstawicieli parlamentu RP oraz osób fizycznych. Odrębną kategorię stanowiły wnioski związane z funkcjonowaniem już zainstalowanych stacjonarnych urządzeń rejestrujących będących własnością GITD lub zainstalowanych przez jednostki samorządu terytorialnego (np. instalowane w ramach inteligentnych systemów transportowych). W 2019 r. do GITD wpłynęły 54 takie wnioski dotyczące głównie przejęcia zainstalowanych przez samorządy urządzeń lub zmiany lokalizacji urządzeń instalowanych przez GITD.

W ramach współpracy z podmiotami zewnętrznymi w kraju i za granicą pracownicy CANARD czynnie uczestniczyli w promowaniu tematyki związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego, biorąc także udział w kilkunastu spotkaniach mających na celu wymianę informacji i najlepszych praktyk związanych z prowadzeniem nadzoru nad ruchem drogowym oraz poszerzenie wiedzy z zakresu najnowszych technologii z sektora inteligentnych systemów transportowych (ITS). Jako jedno z najistotniejszych spotkań, w którym przedstawiciele CANARD brali udział, było uroczyste otwarcie Projektu EU Road Safety Exchange, finansowanego ze środków Unii Europejskiej. Projekt ma na celu zmniejszenie różnic w poziomie bezpieczeństwa drogowego między państwami członkowskimi UE i zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa na wszystkich europejskich drogach. Cele osiągnąć będą przez wymianę wiedzy i doświadczeń w zakresie skutecznych rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego.

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

- *Policją, Prokuraturą, Sądami, Urzędami Kontroli Skarbowej, Urzędami Skarbowymi – w zakresie przekazywania materiałów zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące, mogących mieć istotne znaczenie w prowadzonych przez te organy postępowaniach w sprawach o popełnienie wykroczenia lub przestępstwa;*
- *Policją – w ramach prowadzenia wspólnych działań kontrolnych (m.in. udział kontrolerów ruchu drogowego w akcjach: „Znicz”, „Prędkość”, „Bezpieczny Weekend”),*
- *starostwami powiatowymi – w zakresie przekazywania informacji dotyczących kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym;*
- *Ministerstwem Sprawiedliwości – w zakresie pobierania danych rejestrowanych bezpośrednio z Centralnej Bazy Krajowego Rejestru Sądowego (KRS);*
- *Instytutem Transportu Samochodowego - w zakresie prowadzenia analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz gromadzenia informacji o wypadkach drogowych i ich skutkach;*
- *Ministerstwem Spraw Zagranicznych – w zakresie ujawniania naruszeń popełnionych przez sprawców poruszających się pojazdami dyplomatycznymi (Protokół Dyplomatyczny);*
- *Ministerstwem Cyfryzacji w zakresie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców.*

Podkreślić należy również, że Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, mając na względzie dalszą potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa na polskich drogach, realizuje obecnie projekt pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”, współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Planowana wartość projektu to 162 000 000 zł (z czego 85%, tj. 137 700 000zł stanowi dofinansowanie z UE). Realizowane przedsięwzięcie składa się z trzech głównych zadań:

1. Zakup 358 nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg, w tym:
 - 247 stacjonarnych urządzeń rejestrujących dla dotychczas wykorzystywanych lokalizacji, w tym lokalizacji ustalonych w ramach projektu CANARD I,
 - 26 urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości dla nowych lokalizacji,

• 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru prędkości dla nowych lokalizacji, • 30 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle dla nowych lokalizacji, • 5 urządzeń monitorujących niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych, • 11 przenośnych urządzeń rejestrujących.
2. Rozbudowa infrastruktury teleinformatycznej poprzez dodanie nowych funkcjonalności podnoszących efektywność systemu CPD CANARD poprzez integrację z bazami danych niżej wymienionych instytucji: • Instytutem Transportu Samochodowego, • Głównym Urzędem Geodezji i Kartografii, • Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad.
3. Zapewnienie zaplecza funkcjonalnego Projektu, w tym: • zakup pojazdów technicznych typu furgon, • zakup pojazdu typu „bus” , • zakup pojazdów do zainstalowania przenośnych urządzeń rejestrujących, • zakup sprzętu typu hardware (zakup i wyposażenie serwerowni, urządzeń sieciowych, sprzętu komputerowego i urządzeń wielofunkcyjnych, niszczarek) • wyposażenie stanowisk pracy (w tym między innymi zakup: biurek, krzeseł, szaf i szafek biurowych) dla pracowników zaangażowanych w realizację projektu, • utworzenie interaktywnej mapy służącej do bieżącego monitorowania urządzeń rejestrujących. Ponadto, w ramach projektu przewidziano również realizację tzw. zadań „okołoprojektowych”, takich jak: • Przygotowanie projektu • Działania promocyjno-informacyjne • Zarządzanie projektem (Zadanie obejmuje wydatki na ekspertyzy, doradztwo i wsparcie zarządcze, zapewnienie pomocy prawnej oraz wydatki osobowe dla pracowników zaangażowanych w realizację Projektu). W 2019 r. zrealizowano pierwsze postępowania przetargowe na: przeprowadzenie analizy stanu bezpieczeństwa na drogach (z uwzględnieniem dróg wszystkich kategorii) pod kątem wyboru nowych lokalizacji dla urządzeń rejestrujących, zapewnienie obsługi prawnej w ramach projektu, zakup pojazdów typu furgon, zakup pojazdu typu „bus” oraz zakup tablic informacyjnych (spełnienie obowiązku dotyczącego informacji i promocji). W związku z powyższym w 2019 r. zrealizowano dwa zadania projektowe związane z zapewnieniem zaplecza funkcjonalnego oraz jedno zadanie dot. zarządzania projektem na łączną kwotę 2 415 810zł, tj.: zakup i dostawa pojazdu typu „bus”, zakup i dostawa 11 pojazdów technicznych typu furgon oraz odbiór analizy stanu bezpieczeństwa na drogach na potrzeby typowania nowych lokalizacji dla urządzeń rejestrujących oraz oceny lokalizacji dotychczas użytkowanych przez GITD. Zadanie związane z zapewnieniem świadczenia usług doradczych o charakterze prawnym i reprezentacji prawnej podczas prowadzonych postępowań przetargowych jest w trakcie realizacji rzeczowej. 23 października 2019 r. została podpisana Umowa z Wykonawcą, w ramach której mają być świadczone usługi przez okres 48 miesięcy. Wartym podkreślenia jest również fakt, że w 2019 r. rozpoczęto przygotowanie do kolejnych postępowań przetargowych na zakup urządzeń rejestrujących oraz zapewnienie doradztwa i wsparcia zarządczego o charakterze biznesowym i IT. Zakup i instalacja pierwszych 13 stacjonarnych urządzeń rejestrujących planowany jest na 2020 r.

Zadanie 15: Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego		
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 o Straży Granicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 147 z późn.	Kierunek	NADZÓR
	Lider	Straż Graniczna (SG)
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

zm.) 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 Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990 z późn. zm.), 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 o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 z późn. zm.), zgodnie z którą funkcjonariusze SG uprawnieni są do kontroli dokumentów oraz warunków w nich określonych. Obok kontroli dokumentów przewozowych, licencji, zezwoleń w międzynarodowym transporcie drogowym, funkcjonariusze SG dokonują kontroli czasu pracy kierowców, uczestnicząc w realizacji Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, co ma znaczące przełożenie na bezpieczeństwo w komunikacji międzynarodowej. Strategia jest ramowym, dwuletnim planem działań kontrolnych dotyczących czasu jazdy i odpoczynku kierowców, zawierających liczbę dni pracy kierowców podlegających sprawdzeniu w trakcie kontroli drogowych oraz kontroli na terenie		
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*

przedsiębiorstw - Straż Graniczna uczestniczy w kontrolach drogowych. Należy również zaznaczyć udział Straży Granicznej w innym obszarze o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w komunikacji drogowej, mianowicie w kontroli przewozu towarów niebezpiecznych na podstawie zapisów ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 382 z późn. zm.).		
Osiągnięte rezultaty: Korzystając z uprawnień z zakresu ruchu drogowego funkcjonariusze SG w 2019 r. wystawili ponad 28 000 mandatów karnych, pouczyli ponad 37 290 osób, 60 wniosków zostało skierowanych do sądu. Jednocześnie w ponad 5 600 przypadkach zatrzymano dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe, natomiast w 45 319 przypadkach odmówiono prawa przekroczenia granicy państwowej pojazdom, w związku z naruszeniami przepisów ruchu drogowego. Wzorem lat ubiegłych, również w 2019 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 1 787 akcjach pod kryptonimami: „Prędkość”, „Alkohol i narkotyki”, „Truck & Bus”, „Pasy”, „Niechronieni uczestnicy ruchu”, „Bezpieczny weekend” i inne. W działaniach tych skontrolowano ponad 16 900 osób, podczas tych kontroli 127 osób zatrzymano, 140 pouczone, a ponad 550 osób ukarano mandatem. Skontrolowano ponad 10 720 pojazdów, ujawniając 15 kierujących pod wpływem alkoholu. Natomiast w 64 przypadkach stwierdzono nieprawidłowy stan techniczny pojazdu. Realizując zapisy ustawy o transporcie drogowym w 2019 r. funkcjonariusze jednostek organizacyjnych SG nałożyli 1 248 kar pieniężnych w formie decyzji administracyjnych oraz 701 mandatów za naruszenia przepisów transportu drogowego. W ramach realizacji Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w 2019 r. funkcjonariusze SG skontrolowali ponad 92 000 dni pracy kierowców.		

Zadanie 16: Budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych		
Zakres działania: Zadanie obejmuje budowę chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych	Kierunek	Inżynieria
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa / KFD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Długość/liczba wybudowanych urządzeń bezpieczeństwa pieszych na drogach krajowych w danym roku	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	129 km	83 km
Osiągnięte rezultaty: Zmniejszenie ryzyka wypadków z udziałem pieszych.		

Zadanie 17: Efektywność przekroju 2+1 pasowego ze szczególnym uwzględnieniem różnych rozwiązań rozdzielających kierunki ruchu		
Zakres działania: W ramach projektu została wykonana inwentaryzacja stanu istniejącego dotyczącego dróg o przekroju 2+1, obejmująca przegląd i ocenę stanu wiedzy, zebranie danych dotyczących funkcjonujących odcinków w Polsce, w tym danych o ruchu i bezpieczeństwie ruchu drogowego.	Kierunek	Inżynieria
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
Osiągnięte rezultaty: Inwentaryzacja pozwoliła na wybór odcinków do badań warunków ruchu, badań funkcjonowania zakończeń pasów ruchu w kontekście bezpieczeństwa ruchu oraz analizę funkcjonowania dróg o przekroju 2+1 w aspekcie prac utrzymaniowych, możliwości obsługi zdarzeń drogowych i prowadzenia akcji ratowniczych. Na podstawie wykonanych badań zostały opracowane modele predykcji zagrożenia brd oraz metod oceny i predykcji warunków ruchu na drogach o przekroju 2+1. Opracowana została metoda wyboru sposobu separacji kierunków ruchu na drogach tego typu. Efektem końcowym projektu jest metoda oceny warunków ruchu oraz wytyczne doboru sposobów separacji kierunków ruchu na odcinkach dróg o przekroju 2+1. Przedmiot umowy i raport końcowy projektu odebrany pozytywnie przez Komitet Sterujący 25 marca 2019 r.		

Zadanie 18: Dobór dopuszczalnych prędkości ruchu na drogach z uwzględnieniem dynamicznego zarządzania ruchem		
Zakres działania: Celem projektu było stworzenie systemu informacyjnego, który bazując na zaproponowanych modelach matematycznych, informacjach geo-spacjalnych oraz metodach automatycznego wnioskowania umożliwia dobór maksymalnych dopuszczalnych prędkości ruchu pojazdów na drogach miejskich oraz pozamiejskich.	Kierunek	Inżynieria
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
Osiągnięte rezultaty: Podczas określania dopuszczalnych prędkości zostały uwzględnione takie czynniki jak: natężenie ruchu drogowego, topologia sieci drogowej, przecięcia ze strumieniami ruchu pieszego (w tym szczególnie podatnym na niebezpieczeństwa ruchem wokół szkół czy też miejsc kultu) oraz informacje społecznościowe dostarczane przez uczestników ruchu. Stworzony system umożliwia ocenę wpływu decyzji o oznakowaniu (lub objęciu wybranych miejsc sterowaniem dynamicznym) na globalną i obszarową charakterystykę ruchu drogowego. W stworzonym rozwiązaniu zostały uwzględnione dwa typy sterowania dopuszczalną prędkością ruchu: - stałe, ustalone na podstawie parametrów drogi i cech otoczenia - dynamiczne. Przedmiot umowy i raport końcowy projektu odebrany pozytywnie przez Komitet Sterujący 18 października 2019 r.		

Zadanie 19: Zadanie Badawcze Narodowego Instytutu Zdrowia Publicznego - Państwowego Zakładu Higieny nr ZC-1 pn. „Poszkodowani w wypadkach komunikacyjnych w zależności od miejsca zamieszkania”

Zakres działania: Celem zadania badawczego była ocena liczby ofiar wypadków komunikacyjnych w zależności od cech demograficzno-społecznych oraz miejsca zamieszkania. W ramach realizowanego zadania wykorzystano dane pochodzące z rejestru zgonów prowadzonego przez Główny Urząd Statystyczny, który gromadzi dane dotyczące przyczyn umieralności ludności w oparciu o kryteria klasyfikacji ICD-10 i udostępnia je Zakładowi Monitorowania i Analiz Stanu Zdrowia Ludności NIZP-PZH. Analizowano częstości śmiertelnych wypadków oraz częstość hospitalizacji ofiar poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych (kategorie od V01 do V99) według różnych rodzajów wypadków w zależności od miejsca zamieszkania ofiary oraz wybranych cech społecznych.	Kierunek	BADANIA/ANALIZY
	Lider	Narodowy Instytut Zdrowia Publicznego-Państwowy Zakład Higieny (NIZP-PZH)
	Źródła finansowania	Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Opis realizowanych prac, rezultaty z podejmowanych analizy będą wykorzystane w publikowanych cyklicznie opracowaniach NIZP-PZH na temat sytuacji zdrowotnej ludności Polski	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
Osiągnięte rezultaty: W latach 2015-2017 zarejestrowano łącznie 10 609 ofiar śmiertelnych wypadków komunikacyjnych (przeciętny standaryzowany współczynnik umieralności 9,3 na 100 000 ludności). Należy przy tym nadmienić, że zagrożenie życia z powodu obrażeń odniesionych w wypadkach komunikacyjnych w poszczególnych omawianych 3 latach utrzymywało się na podobnym poziomie, co oznacza wyhamowywanie tendencji spadkowej umieralności z powodu wypadków komunikacyjnych. Zaobserwowano utrzymywanie się zjawiska, że wraz ze wzrostem wielkości ośrodka zamieszkania zmniejszało się zagrożenie życia z powodu wypadków komunikacyjnych. Największe zagrożenie życia z powodu wypadków komunikacyjnych było w latach 2015-2017 było wśród ludności wiejskiej (przeciętny współczynnik standaryzowany 12 na 100 000 ludności). Najmniejsze zagrożenie życia dotyczyło mieszkańców miast (7,5 na 100 000 ludności). W latach 2015-2017 zagrożenie życia z powodu wypadków komunikacyjnych zarówno mieszkańców terenów wiejskich jak i miejskich zmniejszyło się o 1%. Najwyższe standaryzowane współczynniki umieralności z powodu wypadków komunikacyjnych w latach 2015-2017 były wśród mężczyzn zamieszkujących tereny wiejskie w wieku powyżej 65 lat (22,6 na 100 000 ludności). Najniższe zagrożenie życia z powodu tej kategorii wypadków utrzymuje się wśród młodych kobiet w wieku 0-24 lata, które są mieszkankami miast (2,4 na 100 000 ludności). Można było zaobserwować różnice w częstości śmiertelnych wypadków w zależności od poziomu wykształcenia poszkodowanych. W analizowanych latach 2015-2017 blisko 59% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków komunikacyjnych stanowiły osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym lub podstawowym. Omawiany odsetek jest najwyższy wśród ofiar śmiertelnych wypadków rowerzystów – 70% oraz wśród śmiertelnie rannych pieszych – 65% .		

Zadanie 20: Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych

Zakres działania: zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”	Kierunek	EDUKACJA/NADZÓR Podniesienie świadomości nt. negatywnego działania substancji psychoaktywnych na uczestników ruchu drogowego
	Lider	KG ŻW

	Źródła finansowania	Budżet MON
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Ilość przeprowadzonych zajęć 2. Ilość uczestników* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	ad 1 - 520 ad 2 - 29 000 ad 3 - 445	ad 1 - 638 ad 2 - 32 000 ad 3 - 2061

Osiągnięte rezultaty:

- Podniesienie świadomości w zakresie:
 - negatywnego działania substancji psychoaktywnych na uczestników ruchu drogowego poprzez użycie m.in. walizek profilaktycznych zawierających 24 atrapy różnych substancji (placebo) oraz praktyczne wykorzystanie alkogogli;
 - odpowiedzialności karnej za posiadanie, zażywanie oraz rozprowadzanie narkotyków;
 - rozpoznawania – przez przełożonych – objawów występujących u osób zażywających narkotyki.
- Działania skierowane głównie do kierowców wojskowych pojazdów mechanicznych a także prywatnych pojazdów mechanicznych w celu propagowania zasad bezpieczeństwa oraz skutków zażywania substancji psychoaktywnych, realizowane w formie instruktaży, wykładów przy wykorzystaniu opracowanej przez KG ŻW, wspólnie z Krajowym Biurem ds. Przeciwdziałania Narkomani broszury pt.: „Prowadzenie pojazdów a substancje psychoaktywne”.

Zadanie 21: Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”	Kierunek	Poszerzanie świadomości oraz pogłębianie wiedzy żołnierzy i pracowników ron w zakresie brd
	Lider	KG ŻW
	Źródła finansowania	Budżet MON
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Ilość przeprowadzonych zajęć 2. Ilość uczestników zajęć* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	ad 1 - 1227 ad 2 - 50 000 ad 3 - 4447	ad 1 - 1838 ad 2 - 67 000 ad 3 - 6040

Osiągnięte rezultaty:

1. Podniesienie świadomości w zakresie:

- kształtowania nawyku jazdy z bezpieczną prędkością oraz konsekwencji niekorzystania z pasów bezpieczeństwa w trakcie zdarzenia drogowego;
- respektowania prawa oraz kulturalnego uczestnictwa w ruchu drogowym;
- konsekwencji karnych, będących wynikiem popełnienia przestępstw i wykroczeń komunikacyjnych;
- nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego;
- wprowadzonych zmian w ruchu drogowym („jazda na suwak”, „korytarz życia”).

2. Działania skierowane do wojsk sojuszniczych mające na celu propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz przepisów określonych w przepisach ruchu drogowego obowiązujących na terenie RP. Realizowane w formie instruktaży przy wykorzystaniu opracowanej przez KG ŻW oraz STiRW broszury w języku angielskim nt.: „Compendium of road safety in Poland”.

Zadanie 22: Zajęcia edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa jazdy

Zakres działania: zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”	Kierunek	Poszerzanie świadomości oraz pogłębianie wiedzy żołnierzy i pracowników ron w zakresie brd
	Lider	KG ŻW
	Źródła finansowania	Budżet MON
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Ilość przeprowadzonych zajęć 2. Ilość uczestników zajęć* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	ad 1 – 437 ad 2 – 44 000 ad 3 - 2546	ad 1 – 641 ad 2 – 99 000 ad 3 - 2247
Osiągnięte rezultaty: Podniesienie świadomości żołnierzy i pracowników ron w zakresie obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa poprzez wykorzystanie m.in. symulatora dachowania, symulatorów jazdy 3D oraz symulatorów zdarzenia drogowego (praktyczna symulacja działania pasów bezpieczeństwa przy uderzeniu pojazdem w przeszkodę).		

Zadanie 23: Propagowanie idei bezpieczeństwa na drodze połączonej z zabawą oraz edukacją z zakresu ruchu drogowego

Zakres działania: zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020” udział dzieci i młodzieży w przedsięwzięciach propagujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym.	Kierunek	Poszerzanie świadomości oraz pogłębianie wiedzy żołnierzy i pracowników ron w zakresie brd
	Lider	KG ŻW
	Źródła finansowania	Budżet MON

	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Ilość przeprowadzonych zajęć	
	2. Ilość uczestników zajęć*	
	3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	ad 1 - 117	ad 1 - 65
	ad 2 - 15 000	ad 2 - 4300
	ad 3 - 727	ad 3 - 737
Osiągnięte rezultaty: Propagowanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w przedsięwzięciach organizowanych przez szkoły, ukierunkowanych na wczesną edukację dzieci w przedmiotowym zakresie.		

Zadanie 24: Akcje i kampanie społeczne		
Zakres działania: zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”	Kierunek	Poszerzanie świadomości oraz pogłębianie wiedzy żołnierzy i pracowników ron w zakresie brd
	Lider	KG ŻW
	Źródła finansowania	bd
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Nazwa akcji	
	2. Ilość uczestników*	
	3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	ad 1 - Zielona Szkoła, Akademia Bezpieczeństwa, Bezpieczne Ferie, Pasy- niechronieni uczestnicy ruchu, Bezpieczny Weekend-Wielkanoc +Prędkość, Kaskadowy pomiar prędkości, Pasy i telefony, Bezpieczne wakacje, Bezpieczna droga do szkoły, Truck i bus, Znicz, Smog, Alkohol i narkotyki.	ad1 – Bezpieczny weekend, Bezpieczna droga do szkoły, bezpieczne wakacje, Bezpieczne wakacje z Parą Prezydencką, Obchody Dnia Dziecka na terenie „Kartodromu”, Zielona szkoła, Alkohol i Narkotyki, Smog, NURD, Track, Bus, Pasy, Kaskadowy Pomiar Prędkości, Udzielaj Pierwszeństwa Przejazdu, Żyj i pozwól żyć, Safety Road, Znicz
	ad 2 - 1460	ad2 – 1420
	ad 3 - bd	ad3 – 520
Osiągnięte rezultaty: Propagowanie idei bezpieczeństwa w ruchu drogowym w akcjach i kampaniach społecznych, głównie we współdziałaniu z Policją.		

Zadanie 25: Edukacja żołnierzy i pracowników ron na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze		
Zakres działania: zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”	Kierunek	Podniesienie poziomu wiedzy i świadomości nt. niechronionych uczestników ruchu drogowego.
	Lider	KG ŻW
	Źródła finansowania	Budżet MON
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Ilość przeprowadzonych zajęć 2. Ilość uczestników* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	ad 1 - 114 ad 2 - 4000 ad 3 - 1000	ad 1 - 56 ad 2 - 2200 ad 3 - 794
	Osiągnięte rezultaty: Podniesienie świadomości w zakresie promowania zasad bezpiecznego poruszania się po drogach oraz propagowania „mody” na używanie elementów odblaskowych na drogach wszystkich kategorii wśród wszystkich niechronionych uczestników ruchu drogowego.	

Zadanie 26: Szkolenie ratowników PSP i druhow OSP

Zakres działania: przedsięwzięcia szkoleniowe adresowane do funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej oraz druhow Ochotniczych Straży Pożarnych w zakresie niżej wymienionych szkoleń.	Kierunek:	Edukacja
	Lider:	KG PSP
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
Osiągnięte rezultaty: 1. Szkolenia i kursy realizowane dla funkcjonariuszy PSP w przedmiotowym zakresie: - szkolenia podstawowe w zawodzie strażak, w ramach którego realizowane są zajęcia dydaktyczne „Kierowanie ruchem drogowym” ukończyło łącznie 1037 funkcjonariuszy PSP; - kurs w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy dla strażaków Państwowej Straży Pożarnej, kończący się egzaminem i uzyskaniem tytułu ratownika ukończyło 408 funkcjonariuszy; - do egzaminu potwierdzającego posiadanie tytułu ratownika przystąpiło łącznie 10752 strażaków; - szkolenia specjalistyczne w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, w których uczestniczyło 109 funkcjonariuszy PSP. - szkolenia specjalistyczne w zakresie ratownictwa chemicznego i ekologicznego, w których uczestniczyło 309 funkcjonariuszy PSP; - szkolenia z ratownictwa chemicznego i ekologicznego realizowanego przez KSRG w zakresie podstawowym, w których uczestniczyło 624 funkcjonariuszy; - szkolenia specjalistyczne dla kierowców-operatorów samochodów z drabiną mechaniczną, w których uczestniczyło 366 strażaków; - cykl szkoleń w zakresie doskonalenia techniki jazdy dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych w PSP; w szkoleniach uczestniczyło łącznie 430 funkcjonariuszy PSP, - cykl szkoleń w zakresie doskonalenia zawodowego dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych w PSP; w szkoleniach uczestniczyło łącznie 143 funkcjonariuszy PSP, - w ramach projektu „Bezpieczne pogranicze”, zrealizowano szkolenie specjalistyczne dla kierowców PSP z zakresu jazdy alarmowej; w szkoleniach tych uczestniczyło łącznie 92 funkcjonariuszy. - szkolenie dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych z zakresu jazdy na płycie poślizgowej; w szkoleniu tym uczestniczyło 30 strażaków PSP. - warsztaty pn. „Ratownictwo drogowe – Nowa Dęba 2019”, w których to udział wzięło 89 strażaków PSP. - warsztaty pn. „Budowa pojazdów ciężarowych zasilanych paliwami alternatywnymi”, w których uczestniczyło 23 strażaków PSP. 2. Szkolenia i kursy realizowane przez PSP dla Ochotniczej Straży Pożarnej: - w ramach realizacji szkolenia podstawowego strażaków ratowników Ochotniczych Straży Pożarnych prowadzone są zajęcia dydaktyczne „Wydawanie sygnałów i poleceń uczestnikom ruchu lub innym osobom znajdującym się na drodze”; przedmiotowe szkolenie ukończyło 17333 strażaków z OSP, - kursy w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy dla strażaków Ochotniczych Straży Pożarnych, w których to uczestniczyło 130 strażaków, - do egzaminu potwierdzającego posiadanie tytułu ratownika przystąpiło łącznie 637 strażaków OSP,		

d.	zrealizowano szkolenie z zakresu ratownictwa technicznego dla strażaków ratowników Ochotniczych Straży Pożarnych, w których uczestniczyło 2053 strażaków OSP;
e.	zrealizowano szkolenie z zakresu ratownictwa technicznego realizowanego przez ksrg w zakresie podstawowym dla strażaków ratowników Ochotniczych Straży Pożarnych, w których uczestniczyło 64 strażaków OSP;
f.	w szkoleniach specjalistycznych dla kierowców-operatorów samochodów z drabiną mechaniczną, organizowanych przez PSP uczestniczyło 85 strażaków OSP.
3.	Szkolenia i kursy realizowane przez PSP dla innych jednostek ochrony przeciwpożarowej (JOP): w szkoleniu podstawowym w zawodzie strażak, w ramach którego prowadzone są zajęcia „Kierowanie ruchem drogowym” uczestniczyło 79 strażaków innych jednostek ochrony przeciwpożarowej.
4.	Działania w zakresie prewencji społecznej i edukacyjnej przez jednostki organizacyjne PSP. Do najczęściej poruszanych zagadnień w ramach bezpieczeństwa ruchu drogowego można zaliczyć: - zasady skutecznego i poprawnego powiadamiania służb ratunkowych, - bezpieczne poruszanie się po szlakach komunikacyjnych, - zasady bezpieczeństwa podczas drogi do szkoły i do domu, „Korytarz życia” - zasady tworzenia korytarza życia. - prezentacja i nauka podstawowych zasad udzielania pierwszej pomocy, - promowanie bezpiecznej zabawy.
Przez cały rok strażacy uczestniczyli w 43 624 przedsięwzięciach edukacyjnych, w których udział wzięło 3 494 269 osób.	

Zadanie 27: Działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe		
Zakres działania: - działalność informacyjna oraz edukacyjna w zakresie bezpieczeństwa na terenach leśnych, - ogólnokrajowe i lokalne akcje kontrolno – prewencyjne (planowane i doraźne), - udostępnianie elementów infrastruktury drogowej, - bieżące kontrole użytkowników dróg leśnych wykonywane w ramach zadań służbowych we współpracy głównie z Policją, Strażą Graniczną, Państwową Strażą Łowiecką, - zabezpieczanie usuwania niebezpiecznych drzew przy drogach oraz kolizjach z udziałem dzikich zwierząt;	Kierunek	EDUKACJA/NADZÓR
	Lider	Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe(LP)
	Źródła finansowania	środki własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*

Zasady udostępniania lasów są precyzyjnie opisane w rozdziale 5. Ustawy z dnia 28 września 1991 o lasach. Wynika z niej, że ruch motorowerem, pojazdem silnikowym (samochodem, motocyklem czy quadem), a także zaprzęgiem konnym dopuszczalny jest tylko drogami publicznymi. Pojazdem można wjechać do lasu drogą leśną tylko wtedy, gdy jest wyraźnie ona oznaczona drogowskazami dopuszczającymi ruch (np. wskazany jest kierunek i odległość dojazdu do miejscowości, ośrodka wypoczynkowego czy parkingu leśnego). Powyższe ograniczenie nie dotyczy inwalidów, którzy poruszają się pojazdami przystosowanymi do ich potrzeb. Jednocześnie ww. przepisy nie dotyczą pracowników nadleśnictw w czasie wykonywania obowiązków służbowych, właścicieli lasów w ich własnych lasach, osób wykonujących i kontrolujących gospodarkę leśną, służb ratujących zdrowie i mienie ludzkie (policja, straż pożarna, pogotowie ratunkowe), myśliwych wykonujących zadania gospodarcze oraz właścicieli pasiek zlokalizowanych w lasach.

Wykonując zadania określone w ustawie z dnia 28 września 1991 r. o lasach, Straż Leśna (w tym również pozostali pracownicy Służby Leśnej posiadający uprawnienia strażnika leśnego zgodnie z art. 48 ustawy o lasach) zgodnie z art. 47 ust. 2 pkt 3 ma prawo do zatrzymywania i 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.

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

Osiągnięte rezultaty:

Korzystając z powyższych uprawnień pracownicy PGL LP wystawili ponad 13 300 mandatów karnych i wniosków do sądu oraz pouczyli ponad 40 600 osób w związku z niedozwolonym wjazdem pojazdem silnikowym do lasu – art. 161 Kodeksu wykroczeń.

Wzorem lat ubiegłych, również w 2019 roku, w PGL LP zrealizowano ogólnopolskie akcje kontrolno – prewencyjne pod kryptonimami m.in. : „QUAD”, „CHOINKA”, „STROISZ”. realizowane we współpracy z innymi służbami, które również skierowane były na poprawę ruchu drogowego. Łącznie przeprowadzono 4 748 ww. akcji. Dodatkowo na bieżąco Straż Leśna zabezpieczała odcinki dróg, przy, których odbywały się planowane zadania gospodarcze z zakresu gospodarki leśnej prowadzone na rzecz jednostek organizacyjnych PGL LP.

Straż Leśna wzywana była również do kolizji z udziałem dzikich zwierząt.

Łącznie 3 388 pracowników Służby Leśnej posiada uprawnienia do kontroli ruchu drogowego oraz kierowania ruchem drogowym. (zgodnie z ustawą o prawie o ruchu drogowym).

Ponadto strażnicy leśni brali czynny udział w działalności edukacyjno-szkoleniowej , których celem była lepsza znajomość przepisów ruchu drogowego i bezpieczeństwa na drogach publicznych, a także leśnych.

W ramach prowadzonych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne LP działań na zarządzanych terenach leśnych 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 2019 r. zrealizowano łącznie 4 763 zadania inwestycyjne ww. zakresie.

Zadanie 28: Kształtowanie bezpiecznych zachowań poprzez realizację Turniejów Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym		
Zakres działania: kontynuacja Turniejów: - Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych, - Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych. - Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno-Wychowawczych. XLII Finał Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych: MIKLUSZOWICE (Województwo małopolskie) Zespół Szkolno-Przedszkolny im. Jana Pawła II, Gmina Drwinia w dn. 04-06 czerwca 2019 r. XXIII Finał Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych: ŻARNOWIEC (Województwo śląskie) Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w dn. 11-12 czerwca 2019 r. XII Finał Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno-Wychowawczych: POLICE (Województwo zachodniopomorskie) Ośrodek Szkolno-Wychowawczy nr 1 dla Dzieci Niepełnosprawnych Ruchowo im.M.Grzegorzewskiej w dn. 13-14 czerwca 2019 r. Uzupełnieniem przeprowadzanych w naszym kraju Turniejów jest Europejski Turniej Edukacji Drogowej(ETEC) W 2019 roku dniach 12-15 września w Genewie (Szwajcaria) na zaproszenie Touring Club Suisse TCS pod egidą Międzynarodowej Federacji Samochodowej FIA odbył się XXXIV Europejski Turniej Edukacji Drogowej (ETEC). Polski Związek Motorowy reprezentowała drużyna będąca laureatem XLII Finału Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Podstawowych , składająca się z zawodników szkoły podstawowej w Czarnej (Województwo podkarpackie).	Kierunek	Edukacja
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	Środki własne, wsparcie KRBRD, WORD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Realizacja/kontynuacja akcji	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	Kontynuacja turniejów	Kontynuacja turniejów
Osiągnięte rezultaty: Promowanie pozytywnych zachowań w ruchu drogowym, podniesienie poziomu wiedzy i kwalifikacji młodych uczestników ruchu drogowego, poszanowanie obowiązującego porządku prawnego.		

Zadanie 29: Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych		
Zakres działania: Na koniec 2019 roku działa blisko 2000 wolontariuszy (Ratowników Drogowych PZM i Instruktorów Ratownictwa Drogowego PZM) - część z nich odbyła przeszkolenie w zakresie Kwalifikowanej Pierwszej Pomocy zdobywając tytuł Ratownika. Zakres działań to szkolenie nowych kadr, podczas organizowanych imprez (happeningów, pokazów). Ratownicy Drogowi uświadamiają potrzebę znajomości zasad udzielania pierwszej pomocy. Uczestniczenie Ratowników Drogowych PZM w różnego rodzaju imprezach masowych, jak np.: Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy, maratony, spotkania młodych, obchody Światowego Dnia Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych. W ramach tego typu imprez organizowanie atrakcyjnych pokazów ratowniczych lub stoisk, które stanowią punkty informacji i instruktażu. Podczas Światowego Dnia Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych w dniu 17 listopada 2019 r. przeprowadziliśmy pokazy, prelekcje, spotkania poświęcone bezpieczeństwu na drogach.	Kierunek	Ratownictwo
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	Środki własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość Ratowników Drogowych PZM	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	1.900 osób	1.900 osób
Osiągnięte rezultaty: Kontynuacja rozwoju Ratownictwa Drogowego. Niesienie pomocy przedmedycznej poszkodowanym w wypadkach drogowych i nie tylko im, zmniejszenie ciężkości wypadków. Promowanie działań oraz podniesienie świadomości w zakresie obowiązku udzielania pierwszej pomocy osobom poszkodowanym. Rozwój Ratownictwa Drogowego. Utrzymanie ilości wolontariuszy (Ratowników Drogowych i Instruktorów Ratownictwa Drogowego)		

Zadanie 30: Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca” promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lat		
Zakres działania: Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca” promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lat został w Polsce zorganizowany po raz drugi. W konkursie mógł wziąć udział młody kierowca który chciał spróbować swoich sił i sprawdzić swoją wiedzę. Głównym organizatorem i pomysłodawcą był Polski Związek Motorowy (PZM), a partnerami merytorycznymi: Komenda Główna Policji i Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie. Dodatkowo konkurs wspiera kampanię bezpieczeństwa ruchu drogowego Międzynarodowej Federacji Samochodowej FIA pn. #3500LIVES. Zwycięzcy konkursu polskiej edycji „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca” wzięli udział w europejskiej edycji „Best young driver”, która odbyła się na Słowenii. Według statystyk Komendy Głównej Policji, kierowcy w wieku 18-24 lat są w grupie najbardziej niebezpiecznych kierowców z najwyższym wskaźnikiem liczby wypadków na 10 tys. populacji. Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca”, na przekór statystykom, ma	Kierunek	Edukacja
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	środki własne oraz dofinansowanie z funduszu FIA
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość osób biorących udział w konkursie	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	1.300 osób	4.000 osób

na celu wpłynąć na ten smutny trend, promować bezpieczną jazdę i zmienić tendencje młodych kierowców do ryzykownych zachowań na drodze.		
Osiągnięte rezultaty: Promowanie bezpiecznej jazdy w grupie wiekowej 18-24 , zmiana świadomości swojej jako uczestnika ruchu drogowego i danie dobrego przykładu innym, że tak naprawdę od nas wszystkich zależy nasze życie na drodze Cel - poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach. Kształtowanie bezpiecznych zachowań, zmniejszenie ciężkości wypadków.		

Zadanie 31: Akcja poświęcona oświetleniu pojazdów oraz bezpłatnego ustawiania świateł samochodowych.		
Zakres działania: Udział w ogólnopolskiej kampanii Policji na rzecz oświetlenia pojazdów, Polski Związek Motorowy czynnie włączył się w ogólnopolskie działania Policji umożliwiając przeprowadzenie na naszych Stacjach Obsługi briefingów prasowych poświęconych oświetleniu pojazdów oraz bezpłatnego ustawiania świateł samochodowych.	Kierunek	Edukacja
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	Własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	-	-
Osiągnięte rezultaty: Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wzrost świadomości kierowców na temat prawidłowego działania świateł pojazdów mającego wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.		

Zadanie 32: Kształtowanie bezpiecznych zachowań		
Zakres działania: 21 września to Światowy Dzień Pokoju. Obchodzony od 1981 roku był okazją do wielu wydarzeń dyplomatycznych. 36 lat temu François Mitterand i Helmut Kohl podali sobie dłonie w geście pojednania. Była to zatem doskonała okazja, aby zorganizować 6. edycję projektu „Ambasador Bezpieczeństwa na Drodze”. Szóstą edycję projektu Polski Związek Motorowy zorganizował na wyjątkowym obiekcie, jakim jest Tor Modlin. Bogata infrastruktura stała się doskonałym polem do ćwiczeń dla 39 dyplomatów z 23 ambasad. Projekt skierowany do cudzoziemców, którzy pracują w Polsce i muszą poruszać się po polskich drogach. W projekcie uczestniczą dyplomaci z różnych kręgów kultury jazdy, w tym ruchu lewostronnego, którzy czasem jednego dnia muszą przestawić się na warunki jazdy w Polsce, Unii Europejskiej. Projekt ma ułatwić im adaptację pracy w Polsce. Goście ćwiczyli hamowanie ze wzniesienia, hamowanie na mokrej nawierzchni z szarpakiem, jazdę po okręgu. Wszystkie te ćwiczenia miały pokazać jak działają współczesne systemy bezpieczeństwa montowane w samochodach.	Kierunek	Podniesienie bezpieczeństwa na polskich drogach
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Realizacja/kontynuacja akcji	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	Kontynuacja akcji „Ambasadorzy Bezpieczeństwa na Drodze” – 5 edycja	Kontynuacja akcji „Ambasadorzy Bezpieczeństwa na Drodze” – 6 edycja

Dyplomaci wysłuchali wykładu Komendy Głównej Policji o najważniejszych zasadach ruchu drogowego w Polsce. Całość tradycyjnie zakończyła się ceremonią wręczenia certyfikatów.		
Osiągnięte rezultaty: Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego. Celem było zapoznanie obcokrajowców z zasadami ruchu drogowego w Polsce, ale również z coraz bardziej skomplikowanymi systemami bezpieczeństwa, w które wyposażane są samochody.		

Zadanie 33: Organizowanie spotkań w ramach funkcjonującego przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) Zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce		
Zakres działania: W ramach realizacji działań monitorujących poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, w Urzędzie Transportu Kolejowego powołany został specjalny zespół zadaniowy, którego celem jest identyfikowanie niepokojących trendów oraz nowych zagrożeń dotyczących bezpieczeństwa, a także komunikowanie ich zainteresowanym podmiotom. Działania zespołu zadaniowego polegają nie tylko na monitorowaniu zdarzeń, ale także na takim oddziaływaniu na rynek, aby podmioty podejmowały bezwzględnie właściwe środki profilaktyczne w celu zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.	Kierunek	Działania monitorujące i nadzorcze
	Lider	Prezes UTK, Wiceprezes UTK oraz Dyrektor Departamentu Monitorowania i Bezpieczeństwa
	Źródła finansowania	Budżet UTK
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Nie dotyczy	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	-	-
Osiągnięte rezultaty: Spotkania zespołów, w których skład wchodzi eksperci w dziedzinie bezpieczeństwa, nadzoru rynku kolejowego, interoperacyjności i regulacji rynku, stanowią platformę wymiany poglądów oraz propagowania najlepszych praktyk w zakresie promowania bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz zapobiegania ewentualnym zdarzeniom. W spotkaniach uczestniczą również przedstawiciele podmiotów rynku, których dotyczą zidentyfikowane zagrożenia, a także innych organów właściwych w sprawach, których dotyczy posiedzenie zespołu. 18 stycznia 2019 r. w Urzędzie Transportu Kolejowego odbyło się spotkanie działającego przy Prezesie UTK Zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce dotyczące prac związanych z oznakowaniem przejazdów i przejść kolejowo–drogowych numerami identyfikacyjnymi oraz włączeniem przejazdów do systemu alarmowego 112. W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej. W trakcie spotkania omówione zostały przyczyny występowania zdarzeń na przejazdach i przejściach kolejowo–drogowych, działania systemowe i inicjatywy ukierunkowane na obniżenie poziomu ryzyka związanego z omawianym obszarem, zasady znakowania przejazdów i przejść kolejowo – drogowych identyfikacyjnymi numerami oraz harmonogram prac na 2019 r. ¹		

¹ Działania w tym obszarze opisano w oddzielnej karcie zadania.

Zadanie 34: 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 było oznakowanie przejazdów kolejowo–drogowych i przejść w poziomie szyn przez wszystkich autoryzowanych zarządców (nie dotyczy PKP PLK S.A.²) w celu szybkiej identyfikacji obiektu dla operatora 112. Realizacja projektu wymagała skoordynowania działań na różnych poziomach: a) Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w zakresie tworzenia i aktualizowania bazy dla Centrum Powiadamiania Ratunkowego; b) Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii w zakresie umieszczenia przejazdów kolejowo-drogowych w Uniwersalnym Module Map; c) autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej w zakresie oznakowania i wdrożenia procedur postępowania w przypadku alarmowego zgłoszenia od operatora 112. Prezes UTK koordynował oraz nadzorował realizację tego zadania.	Kierunek	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych
	Lider	Prezes UTK, Wiceprezes UTK, Dyrektor Departamentu Monitorowania i Bezpieczeństwa
	Źródła finansowania	Budżet UTK, Budżet zarządców infrastruktury – oznakowanie przejazdów
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba oznakowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść	
	Stan na* 31.12.2018*	Stan na* 31.12.2019*
	0	349 oznakowanych PKD ³
Osiągnięte rezultaty: Założeniem projektu było oznakowanie przejazdów kolejowo–drogowych i przejść w poziomie szyn indywidualnym numerem identyfikacyjnym. Działanie realizowane było przez autoryzowanych zarządców infrastruktury i wdrażane na wzór rozwiązania funkcjonującego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Przejazdy zostały oznaczone naklejkami⁴, na których umieszczone zostały: identyfikacyjny numer przejazdu kolejowo-drogowego, numer alarmowy 112 oraz numer/numery telefonów awaryjnych. Oznakowanie przejazdów umożliwia szybki kontakt użytkownika drogi, będącego uczestnikiem lub świadkiem awarii czy zdarzenia, ze służbami ratowniczymi. W przypadku awarii lub zdarzenia na przejeździe, po połączeniu z numerem 112 (w razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem) lub numerem awaryjnym (w razie awarii) zgłaszający podaje indywidualny numer identyfikacyjny przejazdu. Dzięki przekazanej informacji operator numeru 112 lub pracownik kolejowy może precyzyjnie określić lokalizację przejazdu, co skraca czas reakcji działania służb w przypadku wystąpienia zagrożenia. Aby system alarmowy mógł sprawnie działać konieczna jest ścisła współpraca pomiędzy Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Głównym Urzędem Geodezji i Kartografii (GUGiK) oraz zarządcami infrastruktury. Prezes UTK podjął się koordynowania tego zadania. W ramach podjętych inicjatyw Prezes UTK przeprowadził szereg uzgodnień, na podstawie, których opracował procedurę wdrażania projektu dla zarządców infrastruktury. Efektem tych działań jest m.in: zinwentaryzowanie przejazdów kolejowo–drogowych przez autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, nadanie indywidualnych numerów identyfikacyjnych przejazdom oraz opracowanie wzoru danych przekazywanych dla operatorów Centrum Powiadamiania Ratunkowego. Podpisane zostały porozumienia pomiędzy GUGiK a zarządcami infrastruktury w celu umieszczenia przejazdów w Uniwersalnym Module Map oraz utworzona została jednolita baza danych, która zasila System Informatyczny		

² PKP PLK S.A. – wdrożyły projekt w czerwcu 2018 r.

³ Stan na 23 stycznia 2020 r. Dotyczy oznakowanych przejazdów i przejść kolejowo–drogowych innych zarządców niż PKP PLK S.A.

⁴ Naklejki umieszczane są na wewnętrznej stronie krzyży Św. Andrzeja – jeśli jest to przejście dla pieszych (kat. E), przejazd zabezpieczony znakami (kat. D) lub znakami i sygnalizacją świetlną (kat. C). Na przejazdach z rogatkami (kat. B i kat. A) naklejki umieszczone są na napędach rogatkowych.

Centrum Powiadamiania Ratunkowego.

Rezultaty projektu to m.in:

- oznakowanie przejazdów i przejść kolejowo–drogowych indywidualnymi numerami i włączenie ich do systemu alarmowego 112,
- umożliwienie każdemu użytkownikowi drogi, będącemu uczestnikiem lub świadkiem awarii czy zdarzenia, szybkiej identyfikacji miejsca i kontaktu ze służbami ratowniczymi,
- skrócenie czasu reakcji działania służb w razie wystąpienia zagrożenia,
- zapobieganie zdarzeniom na przejazdach kolejowo–drogowych oraz zminimalizowanie skutków wystąpienia zdarzenia.

Mając na uwadze zapewnienie skuteczności projektu oznakowania przejazdów, Prezes UTK w dalszym ciągu będzie koordynował prace w zakresie aktualizacji bazy przejazdów i przejść kolejowo-drogowych i jej przekazywania do właściwych podmiotów.

Zadanie 35: Oznakowanie przejazdów kolejowo–drogowych i przejść w poziomie szyn indywidualnym numerem identyfikacyjnym

Zakres działania:

Założeniem projektu było oznakowanie przejazdów kolejowo–drogowych i przejść w poziomie szyn przez wszystkich autoryzowanych zarządców (nie dotyczy PKP PLK S.A.⁵) w celu szybkiej identyfikacji obiektu dla operatora 112. Realizacja projektu wymagała skoordynowania działań na różnych poziomach:

- d) Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w zakresie tworzenia i aktualizowania bazy dla Centrum Powiadamiania Ratunkowego;
- e) Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii w zakresie umieszczenia przejazdów kolejowo-drogowych w Uniwersalnym Module Map;
- f) autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej w zakresie oznakowania i wdrożenia procedur postępowania w przypadku alarmowego zgłoszenia od operatora 112.

Prezes UTK koordynował oraz nadzorował realizację tego zadania.

Kierunek	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych
Lider	Prezes UTK, Wiceprezes UTK, Dyrektor Departamentu Monitorowania i Bezpieczeństwa
Źródła finansowania	Budżet UTK, Budżet zarządców infrastruktury – oznakowanie przejazdów
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba oznakowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść	
Stan na* 31.12.2018*	Stan na* 31.12.2019*
0	349 oznakowanych PKD ⁶

Osiągnięte rezultaty:

Założeniem projektu było oznakowanie przejazdów kolejowo–drogowych i przejść w poziomie szyn indywidualnym numerem identyfikacyjnym. Działanie realizowane było przez autoryzowanych zarządców infrastruktury i wdrażane na wzór rozwiązania funkcjonującego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Przejazdy zostały oznaczone naklejkami⁷, na których umieszczone zostały: identyfikacyjny numer przejazdu kolejowo-drogowego, numer alarmowy 112 oraz numer/numery telefonów awaryjnych.

Oznakowanie przejazdów umożliwia szybki kontakt użytkownika drogi, będącego uczestnikiem lub świadkiem

⁵ PKP PLK S.A. – wdrożyły projekt w czerwcu 2018 r.

⁶ Stan na 23 stycznia 2020 r. Dotyczy oznakowanych przejazdów i przejść kolejowo–drogowych innych zarządców niż PKP PLK S.A.

⁷ Naklejki umieszczane są na wewnętrznej stronie krzyży Św. Andrzeja – jeśli jest to przejście dla pieszych (kat. E), przejazd zabezpieczony znakami (kat. D) lub znakami i sygnalizacją świetlną (kat. C). Na przejazdach z rogatkami (kat. B i kat. A) naklejki umieszczone są na napędach rogatkowych.

awarii czy zdarzenia, ze służbami ratowniczymi. W przypadku awarii lub zdarzenia na przejeździe, po połączeniu z numerem 112 (w razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem) lub numerem awaryjnym (w razie awarii) zgłaszający podaje indywidualny numer identyfikacyjny przejazdu. Dzięki przekazanej informacji operator numeru 112 lub pracownik kolejowy może precyzyjnie określić lokalizację przejazdu, co skraca czas reakcji działania służb w przypadku wystąpienia zagrożenia.

Aby system alarmowy mógł sprawnie działać konieczna jest ścisła współpraca pomiędzy Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Głównym Urzędem Geodezji i Kartografii (GUGiK) oraz zarządcami infrastruktury.

Prezes UTK podjął się koordynowania tego zadania. W ramach podjętych inicjatyw Prezes UTK przeprowadził szereg uzgodnień, na podstawie, których opracował procedurę wdrażania projektu dla zarządców infrastruktury. Efektem tych działań jest m.in: zinventaryzowanie przejazdów kolejowo–drogowych przez autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, nadanie indywidualnych numerów identyfikacyjnych przejazdom oraz opracowanie wzoru danych przekazywanych dla operatorów Centrum Powiadamiania Ratunkowego.

Podpisane zostały porozumienia pomiędzy GUGiK a zarządcami infrastruktury w celu umieszczenia przejazdów w Uniwersalnym Module Map oraz utworzona została jednolita baza danych, która zasila System Informatyczny Centrum Powiadamiania Ratunkowego.

Rezultaty projektu to m.in:

- oznakowanie przejazdów i przejść kolejowo–drogowych indywidualnymi numerami i włączenie ich do systemu alarmowego 112,
- umożliwienie każdemu użytkownikowi drogi, będącemu uczestnikiem lub świadkiem awarii czy zdarzenia, szybkiej identyfikacji miejsca i kontaktu ze służbami ratowniczymi,
- skrócenie czasu reakcji działania służb w razie wystąpienia zagrożenia,
- zapobieganie zdarzeniom na przejazdach kolejowo–drogowych oraz zminimalizowanie skutków wystąpienia zdarzenia.

Mając na uwadze zapewnienie skuteczności projektu oznakowania przejazdów, Prezes UTK w dalszym ciągu będzie koordynował prace w zakresie aktualizacji bazy przejazdów i przejść kolejowo-drogowych i jej przekazywania do właściwych podmiotów.

Zadanie 36: Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Zakres działania: Prowadzenie działań nadzorczych, obejmujących w szczególności bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo–drogowych. Celem działań jest eliminowanie czynników ryzyka występujących w systemie kolejowym, które mogą prowadzić do powstania sytuacji niebezpiecznych. W toku realizowanych czynności kontrolnych weryfikacji podlega stan techniczny infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale także poprawność oznakowania przejazdu oraz stan drogi dojazdowej.	Kierunek	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych
	Lider	Prezes UTK, Dyrektor Departamentu Planowania i Nadzoru
	Źródła finansowania	Budżet UTK,
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na* 31.12.2018*	Stan na* 31.12.2019*

Osiągnięte rezultaty:

Przejazdy kolejowo-drogowe, czyli skrzyżowania linii kolejowych z drogami kołowymi w jednym poziomie, należą do najbardziej newralgicznych miejsc w systemie kolejowym. To w tych miejscach występuje ścisła interakcja między dwoma rodzajami transportu. Przejazdy kolejowo-drogowe stanowią również ten element systemu, w którym podmioty sektora kolejowego mają ograniczony wpływ na ryzyka. Ryzyko generowane jest bowiem w przeważającej mierze przez osoby funkcjonujące poza systemem kolejowym. Konsekwencją zdarzeń na przejazdach kolejowodrogowych są ofiary śmiertelne i ciężko ranni, znaczne szkody materialne oraz ograniczenia lub przerwy w ruchu.

W związku z powyższym, bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych jest jednym z priorytetów nadzoru Prezesa UTK. Prowadzonych jest tu szereg działań nadzorczych, których celem jest eliminowanie czynników ryzyka występujących w systemie kolejowym, które mogą prowadzić do powstania sytuacji niebezpiecznych. W toku realizowanych czynności kontrolnych weryfikacji podlega stan techniczny infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale także poprawność oznakowania przejazdu oraz stan drogi dojazdowej.

Wyniki działań nadzorczych, a dokładnie działań kontrolnych zawierane są w protokole kontroli lub innej dokumentacji z przeprowadzonych czynności. Dokumentacja ta zawiera m.in. opis stanu faktycznego ustalonego w toku prowadzonych działań, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości. Natomiast zalecenia dotyczące usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości przekazywane są w wystąpieniu pokontrolnym. Do podstawowych zaleceń zawartych w dokumentacji pokontrolnej w tym zakresie należy zaliczyć: nakaz usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w toku kontroli we wskazanym terminie, nakaz dokonania analizy wskazanych nieprawidłowości w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem, nakaz podjęcia odpowiednich działań naprawczych zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem, które będą miały na celu nadzór nad poziomem ryzyka, związanym z prowadzoną działalnością, nakaz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienia stosowanych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości w określonym terminie.

Wydawanie zaleceń oraz proces weryfikacji ich wykonania umożliwia przeprowadzenie dogłębnej analizy w zakresie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz podjęcia przez podmiot działań naprawczych i profilaktycznych we właściwych obszarach, w tym bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, poza określeniem i sformułowaniem wniosków i zaleceń ujętych w wystąpieniach pokontrolnych, wdrażane są też stosowne postępowania administracyjne. Postępowanie administracyjne wszczynane jest, co do zasady, gdy ustalony w toku postępowania kontrolnego stan faktyczny świadczy o naruszeniu przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności spełniania warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych. W 2019 r. przeprowadził 102 działania nadzorcze na przejazdach. Jednak w toku jednej czynności kontrolnej weryfikacji może zostać poddana większa liczba przejazdów kolejowo-drogowych znajdujących się w bliskiej lokalizacji. W podanym okresie czynnościom kontrolnym objęto łącznie 211 przejazdów. W wyniku podjętych czynności stwierdzono 281 nieprawidłowości. Do głównych naruszeń należało: Uszkodzenie nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego, nieprawidłowości w zakresie oznakowania i sygnalizacji przejazdu, niewłaściwy stan techniczny infrastruktury kolejowej w obrębie przejazdu kolejowodrogowego, nieprawidłowości w dokumentacji przejazdu kolejowo-drogowego, brak zapewnienia właściwej widoczności, nieprawidłowości w zakresie utrzymania urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowodrogowy. W wyniku stwierdzanych nieprawidłowości, wskazujących na naruszenie przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w roku 2019 wydano 26 decyzji Prezesa UTK stwierdzających naruszenia dotyczące stanu technicznego i eksploatacji infrastruktury kolejowej, w tym 8 decyzji w całości lub części dotyczyło przejazdów kolejowo-drogowych. Analogicznie, wśród 41 decyzji wprowadzających ograniczenia ruchu kolejowego, 4 spowodowane były w całości lub w części naruszeniami związanymi z przejazdami kolejowo-drogowymi. Ponadto w 2019 roku skierowano 15 pism do zarządców dróg 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.

Zadanie 37: 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	Prezes UTK, W-ce Prezes UTK, Departament Personelu i Przepisów, Biuro Administracyjno-Informatyczne
	Źródła finansowania	Fundusz Spójności w ramach POIŚ 2014-2020, budżet UTK
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba dzieci biorących udział w zajęciach edukacyjnych	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*

Osiągnięte rezultaty:

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

W latach 2013 – 2017 przeprowadzono ponad 100 prelekcji, w których udział wzięło prawie 6500 dzieci i młodzieży. Zajęcia odbywały się nie tylko w salach lekcyjnych, ale także na boiskach szkolnych lub w naturalnym środowisku, czyli na stacji kolejowej lub w pociągu. W 2017 r. Prezes UTK uzyskał dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Spójności w wysokości niemal 24 mln zł na realizację projektu „Kampania Kolejowe ABC”, co przekłada 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 jest realizowany w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2021 r. W 2019 r. w ramach projektu zostało przeprowadzonych ponad 287 zajęć, w których uczestniczyło

ponad 9000 dzieci. Każda grupa dzieci, która wzięła udział w zajęciach otrzymała plakat przypominający o bezpieczeństwie na terenach kolejowych, książki edukacyjne oraz odblaskowe materiały edukacyjne. Zastosowanie nowoczesnych narzędzi edukacyjnych, takich jak aplikacje interaktywne i gra symulacyjna oraz ćwiczenia praktyczne zwiększają atrakcyjność przekazu i pozytywnie wpływają na odbiór projektu.

Zajęcia edukacyjne prowadzone w ramach „Kampanii Kolejowe ABC” pozytywnie i stymulująco wpływają na rozwój zdolności poznawczych dzieci, takich jak: uwaga, myślenie przyczynowo-skutkowe czy spostrzegawczość, a także na umiejętność bezpiecznego poruszania się w pobliżu linii kolejowych oraz umiejętność przewidywania i podejmowania właściwych decyzji. Lekcje rozwijają nie tylko wyobraźnię dzieci, ale także poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych. Mają także wpływ na prawidłowe zachowania i reakcje na sytuacje,

które występują w trakcie korzystania z transportu kolejowego oraz podczas poruszania się na terenie kolejowym lub w jego pobliżu. Do końca 2021 roku zakłada się przeprowadzenie w ramach projektu łącznie ok. 700 lekcji w przedszkolach i szkołach podstawowych na terenie całej Polski, w gminach, w których na przestrzeni ostatnich lat doszło do tragicznych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz na tzw. dzikich przejściach. Dzięki interaktywnym zajęciom ok. 21 000 dzieci pozna zasady prawidłowego zachowania się na przejeździe kolejowym, dworcu, w pociągu oraz w okolicach

torowisk.

Drugą warstwą realizacji projektu jest informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów, której odbiorcami docelowymi są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz – pośrednio – ich nauczyciele, wychowawcy i opiekunowie. Kampania medialna rozpoczęła się pod koniec listopada 2018 r. i realizowana jest zarówno na szczeblu ogólnopolskim, jak i lokalnym. Bezpieczeństwo w pobliżu torów jest tematem spotów edukacyjnych emitowanych w stacjach telewizyjnych, kinach, pociągach i na portalach internetowych. Właściwe zachowania na kolei popularyzowane są także za pomocą kanałów społecznościowych, popularnych wśród dzieci vlogerów oraz interaktywnej platformy „Peronowo” dostępnej na stronie kolejoweabc.pl. Do końca 2019 r. ponad 15 mln widzów obejrzało spoty w telewizji, ponad 5 mln – spoty w kinach, a ponad 3 mln – programy telewizyjne dla najmłodszych emitowane w stacjach TVP ABC i Mini Mini+. Wyświetlenia spotów w Internecie osiągnęły wynik prawie 14 mln. Kolejne dwa nowe spoty będą udostępniane w 2020 r. Filmy vlogerów dziecięcych na popularnych kanałach serwisu YouTube, dotyczące bezpieczeństwa na peronach, w pociągach i na przejazdach kolejowych, miały blisko 4 miliony wyświetleń. Profile społecznościowe kampanii na Facebooku i Instagramie obserwuje zaś ponad 23 tys. osób. W ramach projektu organizowane są także otwarte pikniki edukacyjne dla całych rodzin.

W 2019 r. odbył się duży piknik edukacyjny w Krakowie z okazji Dnia Dziecka, zorganizowane zostały także cztery pikniki w kurortach wakacyjnych: w Rewalu, we Władysławowie, w Ustce i Kołobrzegu.

Wydarzenia te przyciągnęły ponad 21 tys. osób. Na uczestników czekały liczne zabawy i konkursy z nagrodami. Dzieci miały okazję wziąć udział w grze terenowej, wielkoformatowej grze planszowej, kole fortuny czy grze symulującej jazdę wybranym pojazdem. Poprzez zabawę poszerzały swoją wiedzę na temat zasad zachowania na przejazdach, dworcach i w pociągu. Kolejne pikniki edukacyjne odbędą się w 2020 r. Od początku października do połowy grudnia 2019 r. uczniowie klas III-VI szkół podstawowych mieli okazję uczestniczyć w Akcji Mural – konkursie plastycznym na najlepszą pracę plastyczną prezentującą zasady bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Akcja Mural przyciągnęła ponad 19 tysięcy uczestników z całej Polski. Nadesłano prawie 2 tysiące prac nawiązujących do bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Najlepsza koncepcja zostanie wykonana w 2020 r. przez profesjonalnych artystów na ścianie budynku przy Placu Zawiszy w Warszawie jako wielkoformatowy mural. W 2019 r. udostępniono aplikację „Kolejowe ABC” na urządzenia mobilne – dostępną w App Store (dla systemu iOS) oraz z Google Play (dla systemu Android). Dzięki aplikacji dzieci mogą w przyjemny sposób poznawać zasady bezpieczeństwa na kolei. W ramach gry „Kolejowe ABC” w 2019 r. przeprowadzone zostały cztery konkursy z nagrodami dla uczniów klas IV-VI ze szkół podstawowych.

Klasy, które wygrały rywalizację w aplikacji, pojechały na zielone szkoły zorganizowane w Bieszczadach, Górach Świętokrzyskich, Beskidzie Żywieckim i na Pojezierzu Gnieźnieńskim. Zakładane rezultaty projektu obejmują m.in:

- ☑ stworzenie spójnego, kompletnego i uniwersalnego programu edukacyjnego, który może być realizowany także po zakończeniu projektu bezpośrednio przez placówkę edukacyjną,
- ☑ zwiększenie stopnia zainteresowania tematyką bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego oraz poruszania się na obszarze kolejowym/ w pobliżu terenów kolejowych,
- ☑ podniesienie stopnia wiedzy, umiejętności praktycznych i prawidłowych zachowań w przypadku wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażerów/uczestników ruchu kolejowo-drogowego,

□ promowanie przez uczestników projektu szeroko rozumianej kultury bezpieczeństwa wśród rówieśników, członków rodziny, lokalnych społeczności – a w ujęciu globalnym na skalę całej Polski.

Zadanie 38: Realizacja filmu edukacyjnego dla kandydatów na kierowców

Zakres działania: Przygotowanie filmu edukacyjnego dotyczącego bezpiecznego zachowania się na przejazdach kolejowodrogowych. Film w przystępny sposób umożliwia przyswojenie wiedzy na temat odpowiedniego zachowania na przejazdach (m.in. zachowania się w sytuacjach awaryjnych, na przykład gdy samochód zostanie unieruchomiony w strefie oddziaływania przejazdu).	Kierunek	Edukacja
	Lider	Prezes UTK, Wiceprezes UTK, Dyrektor Departamentu Monitorowania i Bezpieczeństwa
	Źródła finansowania	- Budżet UTK
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
	-	-

Osiągnięte rezultaty:

Prace w zakresie realizacji filmu edukacyjnego dla kandydatów na kierowców rozpoczęto w 2018 r. Podstawowym założeniem realizacji było, aby film w przystępny sposób umożliwił przyswojenie wiedzy na temat odpowiedniego zachowania na przejazdach (m.in. zachowania się w sytuacjach awaryjnych, np. gdy samochód zostanie unieruchomiony w strefie oddziaływania przejazdu kolejowodrogowego).

W celu zapewnienia, że film będzie spełniał założony cel edukacyjny, projekt scenariusza przekazano w 2018 r. do zaopiniowania, ze szczególnym uwzględnieniem poprawności informacji odnoszących się do obowiązujących przepisów i rekomendowanych zachowań, do następujących podmiotów:

- 1) Ministerstwa Infrastruktury – Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- 2) Komendy Głównej Policji,
- 3) Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego,
- 4) Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie,
- 5) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W 2019 r. na podstawie opracowanego w ten sposób scenariusza wyprodukowany został siedmiominutowy film animowany przedstawiający kategoryzację przejazdów kolejowo-drogowych w Polsce, zasady ich oznakowania i funkcjonowania zabezpieczeń, a także wskazujący w praktyczny sposób reguły prawidłowego zachowania się kierowców podczas przekraczania przejazdów kolejowodrogowych. Film przeznaczony jest dla kierowców i kandydatów na kierowców. Dla wzmocnienia efektu edukacyjnego w filmie wykorzystano także nagrania z prawdziwych wypadków na przejazdach. W celu promocji filmu i rozpowszechniania zasad prawidłowego zachowania się na przejazdach kolejowo-drogowych Prezes UTK przekazał film szerokiemu gronu odbiorców m.in. do Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Ministra Infrastruktury, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Fundacji Grupy PKP, Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i Urzędów Marszałkowskich Województw z prośbą o jego wykorzystywanie w akcjach edukacyjnych prowadzonych przez te instytucje. Film został również opublikowany na stronie ww.utk.gov.pl/przejazdy.

Zadanie 39. Współpraca z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych przez pojazdy ponadnormatywne

Zakres działania: W związku ze zidentyfikowaniem znacznego ryzyka przy przekraczaniu przejazdów kolejowo - drogowych przez pojazdy nienormatywne kategorii VII, podjęto również	Kierunek	Kierunek Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowodrogowych
	Lider	Prezes UTK,

inicjatywę zmierzającą do poprawy bezpieczeństwa w tym zakresie. Impulsem do podjęcia działań były przekazane do UTK zapisy z kamer telewizji przemysłowej obrazujące przekraczanie przejazdu przez kilka pojazdów nienormatywnych, w trakcie których wykonywane były manewry cofania w obrębie przejazdu trwające 2 minuty 35 sekund. Trwało to wielokrotnie dłużej od czasu ostrzegania samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na tym przejeździe (30 sekund), jak również od maksymalnego czasu ostrzegania samoczynnych systemów przejazdowych, przewidzianych przepisami prawa.		Dyrektor Departamentu Planowania i Nadzoru
	Źródła finansowania	Budżet UTK
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2018	Stan na 31.12.2019
Osiągnięte rezultaty: 18 września 2019 r. w Urzędzie Transportu Kolejowego odbyło się spotkanie, w którym uczestniczyli przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK). W świetle aktualnie obowiązujących przepisów, nie jest możliwe uzależnienie wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego od uzyskania zgody zarządcy infrastruktury kolejowej. W związku z powyższym podjęto decyzję o współpracy pomiędzy GDDKiA oraz PKP PLK w zakresie wymiany niezbędnych informacji, które następnie przekazywane są przewoźnikom drogowym w chwili wydawania zezwolenia. Przyjęto do realizacji następujące ustalenia: - przekazywanie przewoźnikowi drogowemu informacji o podmiocie zarządzającym infrastrukturą kolejową w obrębie przekraczanych przejazdów (w przypadku przejazdów na liniach kolejowych PKP PLK – o właściwym terytorialnie zakładzie linii kolejowych) wraz z podaniem numerów kontaktowych; - informowanie przewoźnika drogowego o możliwości zasięgnięcia dodatkowych informacji o przekraczającym przejeździe kolejowo-drogowym; - przekazanie przez PKP PLK do GDDKiA linku do ogólnodostępnej mapy interaktywnej, na której umieszczone zostały wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe zarządzane przez tę spółkę wraz z ich indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi (INI); - przekazanie przez PKP PLK (na wniosek GDDKiA) wykazu przejazdów kolejowo drogowych, w którym dla każdego przejazdu na sieci PKP PLK (według numeru INI) zawarta będzie informacja o właściwym terytorialnie zakładzie linii kolejowych oraz o zarządcy drogi (na podstawie bazy danych prowadzonej przez PKP PLK); - zamieszczenie przez GDDKiA na stronie internetowej (na podstawie danych uzyskanych od PKP PLK) informacji dotyczącej zachowania bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych; - zamieszczenie przez GDDKiA, w wydawanych zezwoleniach, stosownego zapisu (uwagi/pouczenia) dotyczącego bezpieczeństwa przy przekraczaniu przejazdów kolejowodrogowych; - poinformowanie przewoźnika, że w przypadku unieruchomienia pojazdu drogowego na przejeździe (z powodu jego awarii lub z innej przyczyny) należy natychmiast zgłosić ten fakt pod numer alarmowy 112, a w przypadku wystąpienia innych sytuacji nietypowych, które potencjalnie mogą skutkować długotrwałym znajdowaniem się pojazdu drogowego w strefie niebezpiecznej przejazdu, należy bezzwłocznie skontaktować się z zarządcą infrastruktury kolejowej, wykorzystując numery telefonu zamieszczone na żółtej naklejce, znajdującej się na każdym przejeździe zarządzanym przez PKP PLK. Następnie przedstawiciele UTK przekazali do GDDKiA komunikat zawierający powyższe informacje, którego treść powinna być zamieszczona w uwagach do zezwolenia. Poniżej treść przekazanego komunikatu: Bezpiecznie przekraczaj przejazdy kolejowo-drogowe! - Jeżeli Twoja trasa obejmuje przejazdy kolejowo-drogowe sprawdź wcześniej możliwość bezpiecznego i sprawnego ich pokonania. - Jeżeli na przejeździe wystąpi sytuacja nietypowa mogąca stwarzać zagrożenie zadzwoń do zarządcy infrastruktury kolejowej pod numer awaryjny podany na żółtej naklejce znajdującej się na przejeździe. ☐ Jeżeli Twój pojazd (lub ładunek) zatrzymał się na przejeździe i nie możesz go uruchomić zadzwoń natychmiast pod numer alarmowy 112. Zaproponowany komunikat od 10 stycznia 2020 r. umieszczany jest w pouczeniach do wydawanych przez GDDKiA zezwoleń.		

Zadanie 40. Działania pilotażowe w zakresie wdrożenia automatycznego przesyłania nagrań z monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D do właściwych służb

Zakres działania: W celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych podjęto inicjatywę w zakresie wdrożenia monitoringu działającego na zasadzie automatycznego rozpoznawania nieprawidłowości i zgłaszania ich do operatora lub innych właściwych służb. Obecnie nowoczesne kamery mają możliwość rozpoznawania tablic rejestracyjnych, a zarejestrowane przez monitoring nagrania mogą być odtwarzane w oddalonym od przejazdu centrach zarządzania ruchem.	Kierunek	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych
	Lider	Prezes UTK, Dyrektor Departamentu Planowania i Nadzoru
	Źródła finansowania	Budżet UTK
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Zmniejszenie liczby wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
	2638 wypadków	2672 wypadków

Osiągnięte rezultaty:

W celu wdrożenia takiego monitoringu na przejazdach kategorii D podjęto już pierwsze kroki dla realizacji tego zadania:

- Ustalono warunki jakie powinien spełniać taki monitoring, tj.:
- autonomiczne zasilanie,
- automatyczne rejestrowanie danych (w tym wypadku wykroczeń),
- zdalne przesyłanie wstępnie wyselekcjonowanych i obrobionych informacji,
- niezależność i brak oddziaływania na istniejące systemy sterowania ruchem kolejowych,
- szybkie i niezawodne działanie,
- niewielka pracochłonność obsługi systemu pozwalająca na ukaranie uczestników ruchu drogowego nie przestrzegających przepisów.
- Rozpoczęto proces poszukiwania najbardziej skutecznego rozwiązania monitoringu przejazdów kategorii D.
- Nawiązano kontakt z przedstawicielami firm, które posiadają opracowane koncepcje takich rozwiązań.
- Zorganizowano w październiku 2019 r. w UTK spotkania z: UTC Fire & Security Poland sp. z o.o. (grupa United Technologies, dalej „UTC”) oraz ELMONTAŻ sp. z o.o., PROTEL sp. z o.o., podczas których zaprezentowano posiadane rozwiązania możliwe do zaadaptowania dla monitoringu przejazdów kolejowo-drogowych.
- 22 stycznia 2020 r. odbyło się kolejne spotkanie w tym zakresie z firmą COMARCH S.A.
- Ustalono, w wyniku porozumienia z przedstawicielami UTC, przeprowadzenie pilotażu proponowanego systemu na jednym z przejazdów kategorii D na infrastrukturze zarządcy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)
- Uzyskano zgodę zarządcy PKP PLK S.A. na przeprowadzenie pilotażu takiego projektu.
- Ustalono, w porozumieniu z PKP PLK S.A., lokalizację przejazdu kolejowo-drogowego dla instalacji monitoringu przez UTC – ELMONTAŻ - przejazd kategorii D na linii nr 139 Katowice - Zawodń szlak Kobiór - Pszczyna w km 32,986.
- Ustalono lokalizację dla pilotażowego projektu monitoringu firmy PROTEL – na infrastrukturze prywatnej Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei (DSDiK) na Dolnym Śląsku.

- Określono termin zainstalowania pierwszych prototypowych urządzeń na II kwartał 2020 r.
- Dalsze działania w tym zakresie realizowane będą w roku 2020.

Zastosowanie monitoringu przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D na szeroką skalę powinno dać wymierne wyniki w postaci znacznego zwiększenia bezpieczeństwa. Według szacunków powinno to ograniczyć liczbę wypadków nawet o 20 do 30%. Po zainstalowaniu pilotażowych systemów monitoringu i wyborze najbardziej efektywnego systemu, do rozwiązania pozostanie kwestia finansowania tego projektu oraz wprowadzenia stosownych regulacji prawnych. Zwrot kosztów instalacji, przynajmniej w części, mógłby nastąpić w wyniku wpływów z kar nakładanych na kierowców dopuszczających się wykroczeń na przejazdach. Zarówno ta kwestia jak i sprawa dostosowania aktów prawnych wymagała będzie udziału właściwych do tych spraw organów państwowych.

Zadanie 41: Udział w spotkaniach i konferencjach na szczeblu krajowym i międzynarodowym dotyczących zwiększania bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Zakres działania: Udział w spotkaniach i konferencjach na szczeblu krajowym i międzynarodowym dotyczących zwiększania bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.	Kierunek	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych
	Lider	Prezes UTK, Wiceprezes UTK, Dyrektorzy Departamentów
	Źródła finansowania	Budżet UTK
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*
Osiągnięte rezultaty: Udział w tego typu spotkaniach przyczynia się do szerokiej wymiany poglądów, informacji i doświadczeń o najlepszych rozwiązaniach przyczyniających się do zwiększania bezpieczeństwa na przejazdach, a długofalowo do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa pomiędzy wszystkimi stronami zaangażowanymi w bezpieczną eksploatację przejazdów i przejść dla pieszych. W 2019 r. przedstawiciele UTK brali czynny udział m.in. w poniższych wydarzeniach: Konferencji „Przejazdy kolejowo-drogowe 2019 – nowe technologie w budowie, eksploatacji i zarządzaniu bezpieczeństwem”, organizowanej przez Fundację Pro Kolej, Konferencji Forum Bezpieczeństwa Kolejowego 2019, współorganizowanej przez Tor-Audytor i TOR Konferencje, Konferencji „Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym”, organizowanej przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP.		

Zadanie 42: Działania na rzecz Bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

Zakres działania: Odnosząc się do kwestii projektów dotyczących bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, uprzejmie informuję, że Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA) odpowiada za koordynację wdrażania „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniejsze im. Władysława Stasiaka na lata 2018 – 2020”, w którym jednym z celów szczegółowych ujęto <i>bezpieczne przejścia dla pieszych</i> . W kontekście zagadnień dotyczących współpracy z samorządami w zakresie profilaktyki i wsparcia działań	Kierunek	INŻYNIERIA/NADZÓR
	Lider	MSWiA
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Realizacja Programu	
	Stan na 31.12.2018*	Stan na 31.12.2019*

w celu zwiększenia bezpieczeństwa na terenach miejskich i wiejskich należy wskazać, że realizacja wspomnianego wyżej <i>Programu</i> stanowi przykład efektywnej współpracy z samorządami i ich wspierania w celu zwiększenia bezpieczeństwa na szczeblu lokalnym. Należy podkreślić, że celem głównym <i>Programu</i> jest wspieranie działań na rzecz bezpieczeństwa społeczności lokalnych. Realizacja <i>Programu</i> opiera się przede wszystkim na wspomnianym dofinansowaniu projektów realizowanych na rzecz bezpieczeństwa lokalnego przez jednostki samorządu terytorialnego, a także przez organizacje pozarządowe, które obok samorządu pozostają istotnym partnerem w działaniach edukacyjno-profilaktycznych, mających na celu uświadamianie wszystkich uczestników ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i młodzieży, ale również innych grup – jak seniorzy czy kierowcy – o prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych i w okolicach tych przejść.		
Osiągnięte rezultaty: <i>Program</i> obejmował modernizację przejść dla pieszych począwszy od 2017 roku, w którym spośród wszystkich 99 projektów dofinansowanie na ten cel otrzymało 31 projektów. Przeznaczono na ten cel 1,5 mln zł i do końca 2017 roku zmodernizowanych zostało 165 takich przejść. W 2018 roku dofinansowano 47 projektów, w ramach w których zmodernizowane zostały 143 przejścia. Przeznaczono na ten cel 3 mln zł. W 2019 roku dofinansowano również 47 projektów, w ramach w których zmodernizowanych zostały 145 przejść. Przeznaczono na ten cel także 3 mln zł. W budżecie państwa na rok 2020 na realizację przedmiotowego <i>Programu</i> została zabezpieczona rezerwa celowa w wysokości 6 mln złotych. Jednocześnie z uwagi na założenia dotyczące poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach wyrażone w exposé Prezesa Rady Ministrów, Pana Mateusza Morawieckiego, rezerwa ta w 2020 roku zostanie w całości rozdysponowana na realizację projektów w poszczególnych województwach na przedsięwzięcia mające na celu modernizację, przebudowę lub doposażenie przejść dla pieszych, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o dużym natężeniu ruchu pieszych, takich jak szkoły, szpitale, obiekty sportowe, itp. Zakłada się, że w ramach dofinansowanych projektów, zastosowane rozwiązania polegające przykładowo na właściwym oświetleniu przejść dla pieszych, oznakowaniu pionowym i poziomym oraz urządzeniach bezpieczeństwa ruchu, istotnie zwiększą bezpieczeństwo pieszych przekraczających jezdnię na przejściu dla pieszych.		

Zadanie 43: Działania na rzecz Bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane przez Ministerstwo Edukacji Narodowej

Ministerstwo Edukacji Narodowej projektuje rozwiązania systemowe, które mają wpływ na działania i podstawy z obszaru profilaktyki i bezpieczeństwa dzieci i młodzieży.

Szczególne znaczenie w procesie kształcenia i wychowania na każdym etapie edukacyjnym ma systematyczne upowszechnianie wiedzy o bezpieczeństwie, ochronie zdrowia własnego i innych ludzi, oraz nabywanie umiejętności właściwego zachowania wobec zagrożenia lub sytuacji nadzwyczajnych.

1. Realizacja treści wynikających z podstawy programowej.

W 2019 r. na wszystkich etapach edukacyjnych uczniowie realizowali obowiązkowe treści nauczania z zakresu wychowania komunikacyjnego, w tym bezpieczeństwa drogowego, zgodnie z podstawami programowymi uregulowanymi w:

- 1) 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 policealnej⁸,

- 2) rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 30 stycznia 2018 r. w sprawie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla liceum ogólnokształcącego, technikum oraz branżowej szkoły II stopnia⁹.

Podstawa programowa wychowania przedszkolnego wyznacza zadanie, jakim jest tworzenie sytuacji sprzyjających rozwojowi nawyków i zachowań prowadzących do samodzielności, dbania o zdrowie, sprawność ruchową i bezpieczeństwo, w tym bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Cele ogólne wskazane dla edukacji wczesnoszkolnej (klasy I-III szkoły podstawowej) obejmują:

- zgodnie z treściami *Fizycznego obszaru rozwoju* umiejętność respektowania przepisów poruszania się w miejscach publicznych; umiejętność organizacji bezpiecznych zabaw i gier ruchowych,
- zgodnie z treściami *Społecznego obszaru rozwoju* umiejętność dbania o bezpieczeństwo własne i innych uczestników grupy, w tym bezpieczeństwo uczestnictwa w ruchu drogowym.

Szczegółowe wymagania *Edukacji przyrodniczej* wskazują umiejętności takie, jak posługiwanie się numerami telefonów alarmowych, formułowanie wezwania o pomoc w sytuacji zagrożenia zdrowia i życia skierowanego do Policji, Pogotowia Ratunkowego lub Straży Pożarnej, reagowanie stosownym zachowaniem w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa, zdrowia własnego lub innej osoby, znajomość podstawowych znaków drogowych oraz stosowania przepisów bezpieczeństwa w ruchu drogowym i miejscach publicznych.

Treści nauczania obszaru *Wychowanie fizyczne* kładą nacisk na wdrażanie uczniów do respektowania przepisów ruchu drogowego w odniesieniu do pieszych, rowerzystów, rolkarzy, biegaczy i innych osób, których poruszanie się w miejscu publicznym może tworzyć zagrożenie bezpieczeństwa.

Na lekcjach przyrody w klasie IV szkoły podstawowej uczniowie zdobywają umiejętności umożliwiające orientację w terenie, a na lekcjach matematyki – obliczanie drogi przy danej prędkości i czasie.

W podstawie programowej przedmiotu technika **wyodrębniono obszar *Wychowanie komunikacyjne***, w ramach którego uczeń zapoznaje się z zasadami bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym jako pieszy, pasażer i rowerzysta.

Zaś zapisy zawarte w części *Warunki i sposób realizacji* podstawy programowej przedmiotu technika wyraźnie wskazują, że szkoła powinna zapewnić możliwość uzyskania karty rowerowej uczniowi, który ukończył 10 lat.

W nowej podstawie programowej dla szkół ponadpodstawowych, która jest stosowana od roku szkolnego 2019/2020, określono inny, dostosowany do wieku i potrzeb uczniów, katalog zagadnień z zakresu edukacji komunikacyjnej.

Podstawa programowa języka obcego nowożytnego zawiera treści dotyczące podróżowania i turystyki (np. środki transportu i korzystanie z nich, orientacja w terenie, baza noclegowa, wycieczki, zwiedzanie, awarie i wypadki w podróży, ruch uliczny).

Zagadnienia dotyczące polityki transportowej Unii Europejskiej zawarto w wiedzy i społeczeństwie.

W podstawie programowej geografii jest mowa o roli usług komunikacyjnych (transportu i łączności), zaletach i wadach różnych rodzajów transportu.

Wymagania edukacji dla bezpieczeństwa przygotowują uczniów do działań ratowniczych w sytuacjach nadzwyczajnych zagrożeń (wypadków masowych i katastrof). Uczniowie poznają obowiązki pieszego i kierowcy w zakresie zachowania się na drodze w momencie przejazdu karetki pogotowia lub innego pojazdu z włączonymi sygnałami uprzywilejowania, zasady postępowania w przypadku awarii środka transportu. Zdobывают wiedzę i umiejętności z zakresu pierwszej pomocy:

- prawidłowe wezwanie pomocy,

⁸ Dz. U. poz. 356, z późn. zm.

⁹ Dz. U. poz. 467.

- znajomość służb ratunkowych i numerów alarmowych,
- korzystanie z aplikacji na telefon komórkowy wspierającej udzielanie pierwszej pomocy,
- wyposażenie apteczki pierwszej pomocy, np. domowej, samochodowej.

2. Realizacja zadań w ramach organizacji edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Minister Edukacji Narodowej 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. W 2019 r. odbyły się finały:

- 1) Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych,
- 2) Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół gimnazjalnych,
- 3) Ogólnopolskiego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych.

W ramach deklaracji o wspieraniu działań organizacyjnych na rzecz turniejów, Minister Edukacji Narodowej w grudniu 2019 r. w piśmie do wszystkich kuratorów oświaty zwrócił się z prośbą o rozważenie możliwości uwzględnienia Turniejów BRD w wykazie zawodów wiedzy, artystycznych i sportowych, organizowanych na terenie szkoły, które mogą być punktowane w postępowaniu rekrutacyjnym m.in. do szkół ponadpodstawowych.

3. Promowanie działań z zakresu BRD w ramach portalu bezpiecznaszkola.men.gov.pl

Upowszechnianie projektów, materiałów edukacyjnych i publikacji:

- „Kampanii Kolejowe ABC” Urzędu Transportu Kolejowego,
- akcji „Odblaski – dziecko na drodze” PZU;
- przepisów dotyczących środków ochrony indywidualnej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

4. Honorowe patronaty Ministra Edukacji Narodowej

W 2019 r. wyróżnienie w formie patronatu związane z realizacją działań o tematyce BRD otrzymały następujące przedsięwzięcia:

- program edukacyjny „Drogowe ABC”, którego organizatorem był Polski Czerwony Krzyż,
- projekt edukacyjno-informacyjny dotyczący udzielania pierwszej pomocy na terenie wybranych Miejsc Obsługi Podróżnych na autostradach A1, A2 i A4, który realizowała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- Europejski projekt edukacyjny „Transport 77”, realizowany przez Stowarzyszenie Rodzin i Przyjaciół Deportowanych w „Transporcie 77”,
- XXI Olimpiada Techniki Samochodowej, organizowana przez Wydawnictwo Komunikacji i Łączności sp. z o.o.,
- zimowy piknik bezpieczeństwa organizowany przez Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego,
- *Szkolne Kluby Bezpieczeństwa*, których organizatorem było Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego,
- konkurs plastyczny dla dzieci i młodzieży „Drogi Przyszłości”, organizowany przez Generalnego Dyrektora Dróg i Autostrad,
- konkurs kreatywny dla młodzieży „Młody kierowca”, organizowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad,
- konkurs plastyczny „Moje bezpieczne wakacje 2019”, którego organizatorem była Fundacja Bezpieczne Wakacje.

Zadanie 44: Działania na rzecz Bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe

W ramach prowadzonych inwestycji w infrastrukturę kolejową PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rewitalizują i modernizują przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory, wyposażając je w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania użytkownika, a także likwidują przejazdy i przejścia w poziomie szyn, zastępując je wiaduktami, kładkami lub tunelami. Modernizacja wybranych przejazdów kolejowo-drogowych (o zwiększonym ryzyku zaistnienia zdarzenia) jest przedmiotem dedykowanego projektu inwestycyjnego pn. "Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami", który ujęty jest w Krajowym Programie Kolejowym. Finansowanie przewidziano z POIiŚ, a jego wartość to blisko 400 mln zł. Podzielony on został na etap I – część przejazdową i etap II – budowę 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 samoczynne systemy przejazdowe) 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. Do dnia 31 grudnia 2019 roku zakończono roboty na 81 przejazdach, w tym: 69 było po odbiorze końcowym, 6 – po odbiorze eksploatacyjnym oraz 6 znajdowało się w fazie eksploatacji wstępnej. Przewidywany termin zakończenia projektu: 31 grudnia 2020 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. Inwestycje prowadzone są wspólnie z władzami samorządowymi.

Ponadto wiele przejazdów kolejowo-drogowych jest modernizowanych i rewitalizowanych, a niejednokrotnie zastępowanych skrzyżowaniami dwupoziomowymi podczas realizacji projektów inwestycyjnych na poszczególnych liniach kolejowych. Łącznie w 2019 roku PKP PLK zmodernizowały lub zrewitalizowały 717 przejazdów.

W trakcie modernizacji stosowane są nowoczesne rozwiązania techniczne gwarantujące wymagany poziom bezpieczeństwa mimo stale rosnącej liczby aut. Przejazdy wyposażane są w urządzenia zdalnej kontroli, co sprawia, że każda usterka urządzeń na przejeździe jest sygnalizowana u dyżurnego ruchu. Maszynista o ewentualnej awarii informowany jest poprzez wskazania tzw. tarcz ostrzegawczych przejazdowych (sygnał informujący o usterce zobowiązuje maszynistę do ograniczenia prędkości pociągu do 20 km/h). Na przejazdach instalowane są także urządzenia do monitoringu i rejestracji zdarzeń. Dzięki prowadzonym inwestycjom korzystne zmiany odczuwają nie tylko podróżujący pociągami i kierowcy, ale także piesi oraz rowerzyści.

Podnoszenie kategorii przejazdów

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

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2014 [szt.]	Stan na 31.12.2015 [szt.]	Stan na 31.12.2016 [szt.]	Stan na 31.12.2017 [szt.]	Stan na 31.12.2018 [szt.]	Stan na 31.12.2019 [szt.]	Zmiana [szt.]
Przejazdy kat. A	2 516	2 458	2412	2392	2337	2281	-235
Przejazdy kat. B	856	1 045	1142	1192	1255	1336	+480
Przejazdy kat. C	1 283	1 371	1364	1386	1415	1440	+157
Przejazdy kat. D	7 158	6 801	6584	6343	6216	5977	-1 181
Przejścia kat. E	494	485	512	479	468	473	-21
Przejazdy kat. F	593	584	562	562	584	649	+56
Ogółem	12 900	12 744	12 546	12 354	12 275	12 156	-744

Szczególnie pozytywne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych jest znaczące zmniejszenie liczby najslabiej zabezpieczonych przejazdów kategorii D (ich liczba na przestrzeni 5 lat spadła o 1 181 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.

Poprawa stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych

Drugim pozytywnym rezultatem prowadzonych przez Spółkę inwestycji oraz remontów na przejazdach kolejowo-drogowych jest poprawa stanu technicznego infrastruktury – zarówno w zakresie nawierzchni drogowej (przejazdowej), jak i urządzeń zabezpieczenia ruchu. Systematycznie rośnie liczba przejazdów, których stan techniczny oceniany jest jako dobry, a maleje liczba tych, których stan techniczny jest dostateczny lub niezadowalający.

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

W celu podniesienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A znajdujących się w granicach stacji kolejowych lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w wielu lokalizacjach podejmowane są działania techniczne zmierzające do uzależnienia wskazań semaforów wjazdowych i wyjazdowych na / ze stacji (a więc zezwalających na jazdę pociągów także przez te przejazdy) od położenia rogatki 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 okresie 2015 – 2019 zmodernizowanych zostało ok. 310 przejazdów kolejowo-drogowych¹⁰; zadanie będzie kontynuowane w kolejnych latach.

¹⁰ Uwaga! Ze względu na niezakończony okres sprawozdawczy dane za 2019 rok mają charakter wstępny (tzw. prognoza wykonania)

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

Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd...”

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

- „Bezpieczny piątek” – wzmożone kontrole na przejazdach kolejowo-drogowych w okresie wakacyjnym, w celu wyeliminowania zachowań niepożądanych wśród kierowców; dodatkowo uczestnikom ruchu drogowego rozdawane są ulotki. W wyniku przeprowadzonych akcji ustalono najczęstsze wykroczenia popełniane przez kierowców – są to: brak reakcji na znak STOP, przejeżdżanie przez przejazd pomimo włączonej sygnalizacji (czerwone naprzemiennie migające światło), próba przejechania pod zamykającymi lub otwierającymi się rogatekami, a także ich omijanie. Przedstawiciele służb i kolejarze pouczają użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych o prawidłowym zachowaniu w pobliżu torów; osoby, które rażąco łamią przepisy ruchu drogowego, mogą spodziewać się upomnień, a nawet mandatów;
- „Październik miesiącem edukacji” – w październiku każdego roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. starają się dotrzeć z przekazem kampanii „Bezpieczny przejazd...” do jak największej liczby dzieci poprzez organizację prelekcji edukacyjnych w szkołach i przedszkolach; akcja prowadzona jest we współpracy ze Strażą Ochrony Kolei;
- „Zgłoś usterkę” – na stronie internetowej kampanii (www.bezpieczny-przejazd.pl) dostępny jest formularz umożliwiający zgłaszanie wszelkich nieprawidłowości na przejazdach, które mogą stwarzać zagrożenie (zniszczony znak STOP lub krzyż św. Andrzeja, uszkodzona nawierzchnia przejazdowa, roślinność lub inne obiekty ograniczające widoczność itp.).

Podsumowanie działań w ramach kampanii w 2019 roku:

- 1477 prelekcji edukacyjnych na temat bezpieczeństwa kolejowego; 56 599 wyedukowanych dzieci,
- 1316 akcji ulotkowych i prewencyjnych na przejazdach / przejściach (w tym 595 w ramach projektu „Bezpieczny piątek”); ok. 89 tys. uczestników ruchu zetknęło się z naszymi akcjami ulotkowymi i prewencyjnymi,
- 261 zgłoszonych usterek przy pomocy formularza „Zgłoś usterkę”,
- 13 szkoleń warsztatowych dla przedstawicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców,
- 2 symulacje wypadku na przejeździe z briefingami prasowymi,
- 95 imprez plenerowych,
- ok. 2 mln odbiorców grafiki „Co zrobić, gdy utkniemy na przejeździe z zamkniętymi rogatekami?”,
- ok. 11 tys. udostępnień na Facebook infografiki dot. bezpieczeństwa na przejeździe,
- ok. 10 mln. odsłon spotu kampanijnego na YouTube,
- zrealizowano 2 kampanie spotowe w największych, ogólnopolskich stacjach telewizyjnych,
- zrealizowano 2 kampanie spotowe w multipleksach kinowych oraz kinach studyjnych i lokalnych; spot kampanii obejrzało łącznie ponad 5 mln widzów,

- opublikowano łącznie 50 artykułów prasowych w dziennikach i tygodnikach o zasięgu ogólnopolskim oraz regionalnym,
- wyeksponowano 200 nośników typu billboard,
- wyemitowano reklamę na nośnikach typu Led Billboard w liczbie 300 sztuk oraz na ekranach LCD / LED w liczbie 1000 szt. w całej Polsce.

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

W ramach kampanii Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!” PKP Polskie Linie Kolejowe od 2016 roku organizują specjalistyczne seminaria dla osób kształcących i egzaminujących przyszłych kierowców, poświęcone zagadnieniu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W latach 2016 – 2019 odbyło się łącznie 39 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 2019 roku warsztaty odbyły się w 10 miastach: w Zamościu, Koszalinie, Kaliszu, Suwałkach, Legnicy, Koninie, Wałbrzychu, Przemyśle, Tarnowie i Ciechanowie.

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. Ekspert PKP Polskich Linii Kolejowych, Dyrektor Biura Bezpieczeństwa, na bazie doświadczeń oraz analiz wielu rzeczywistych zdarzeń, omawiał zasady bezpieczeństwa na przejazdach z perspektywy kolei.

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

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 2019 roku audytorzy z Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK przeprowadzili wewnętrzne audyty zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych w trzech wybranych zakładach linii kolejowych. Zakres tych audytów obejmował w szczególności wybrane aspekty procesów:

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

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

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

Jednostki organizacyjne PKP PLK kontynuują realizację obowiązków wynikających z Decyzji Nr 29/2011 Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 20.06.2011 r. w sprawie kontroli stanu technicznego oraz bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami (ciągami dla pieszych) w jednym poziomie. W każdym kwartale Zakłady Linii Kolejowych dokonują kontroli bezpieczeństwa na blisko 400 przejazdach kolejowo-drogowych, w tym na około 50 przejazdach, na których doszło do wypadków w minionym roku. W protokołach z kontroli formułowane są wnioski i zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa, które jednostki wykonawcze (sekcje eksploatacji) niezwłocznie realizują.

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

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

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

Od 1 czerwca 2018 do 31 grudnia 2019 roku operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali blisko 4800 zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach i terenach kolejowych. Dzięki dedykowanemu szybkiemu łączu z dyspozytorami PKP PLK w 191 przypadkach niezwłocznie wstrzymano ruch pociągów w obrębie przejazdu, zaś w 299 przypadkach, aby zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i użytkowników przejazdów, ograniczono prędkość jazdy pociągów do 20 km/h.

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

Z uwagi na fakt, że najpoważniejsze ryzyko na przejazdach kolejowo-drogowych związane jest z wykroczeniami popełnianymi przez kierowców pojazdów drogowych, zakłady linii kolejowych kontynuowały w 2019 roku realizację polecenia Biura Bezpieczeństwa PKP PLK 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.).

Działalność badawcza i publikacje

W 2019 r. Instytut Badawczy Dróg i Mostów realizował następujące zadania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego:

1. Projekty badawcze

- 1) *Wpływ działań podejmowanych w ramach III i IV osi Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 na poprawę dostępności drogowej i obciążenie ruchem w miastach – etap I Opracowanie metodyki i narzędzi badawczych na potrzeby badania ewaluacyjnego oraz przeprowadzenie pilotażu.* Zamówienie CUPT.
- 2) RID-3B: *Wpływ czasu i warunków eksploatacyjnych na trwałość i funkcjonalność elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.*
- 3) RID-3B: *Wpływ czasu i warunków eksploatacyjnych na trwałość i funkcjonalność elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego;*
- 4) *Automatyzacja robót drogowych - model biznesowy;*

2. Badania terenowe i laboratoryjne

- 1) Badania zderzeniowe w skali rzeczywistej barier drogowych według PN-EN 1317 na poziom powstrzymywania TB11, TB32, TB42, TB51 i TB61.
- 2) Badania zderzeniowe w skali rzeczywistej barier mostowych według PN-EN 1317 na poziom powstrzymywania TB11, TB51.
- 3) Badania zderzeniowe w skali rzeczywistej typoszeregu słupów oświetleniowych według PN-EN 12767 dla klas prędkości 35 km/h, 50 km/h, 70 km/h i 100 km/h.
- 4) Analiza oznakowania pionowego odcinka I autostrady płatnej A2 Nowy Tomyśl – Konin od km 107+900 do km 257+560, z wyłączeniem odcinka od km 155+870 do km 171+600, węzłów Nowy Tomyśl, Komorniki, Dębina oraz Krzesiny.
- 5) 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.
- 6) Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A2, odcinek I Nowy Tomyśl - Konin od km 155+870 do km 171+600 wraz z węzłami Modła, Sługocin, Słupca, Września, Poznań Wschód, Luboń oraz Buk (z wyłączeniem odcinka od km 155+870 do km 171+600 oraz węzłów Nowy Tomyśl, Komorniki, Dębina oraz Krzesiny).
- 7) Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 pomiędzy węzłem Jarosław Zachód i węzłem Korczowa.
- 8) Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 odcinek Katowice - Kraków od km 346+515 do km 401+100.
- 9) Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 odcinek Węzeł Krapkowice – Węzeł Kędzierzyn-Koźle.
- 10) Pomiary właściwości oznakowania poziomego drogi ekspresowej S7 odcinek Miłomłyn - Olsztyn.
- 11) Pomiary właściwości oznakowania poziomego drogi ekspresowej S8 od km 203+159 do km 212+309, węzeł Łask, węzeł Róża, węzeł Dobroń oraz drogi ekspresowej S-14 od km 76+480 do km 79+800.
- 12) Pomiary właściwości oznakowania poziomego drogi ekspresowej S-16 - Obwodnica Olsztyna, odcinek od km 0+000 do km 10+000.

3. Konferencje i prezentacje

- 1) *Praktyczne aspekty bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych;* Krakowskie dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2019 r., Kraków, Konferencja specjalistyczna: nauka – przemysł – biznes.

4. Publikacje

- 1) *Innowacyjny Transport w ekomieście;* IBDiM, 2019, Ser. „S” z. 83, 355 s.
- 2) *Uwarunkowania stosowania ogrodzeń drogowych w Polsce.* Drogownictwo, 2019, nr 12, s. 355-359
- 3) *Efektywność przejść dla zwierząt na drogach publicznych w Polsce.* IBDiM, 2019, Ser. „S” z. 84, 116 s.

Instytut Transportu Samochodowego

Prace zrealizowane w minionym roku przez Instytut Transportu Samochodowego w ujęciu zgodnym z zapisami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020.

Filar: **Bezpieczny człowiek**

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

Kierunek: **Nadzór**

- **Udział w akcji „Twoje światła – nasze bezpieczeństwo”.** Organizatorzy: KG Policji, ITS, PISKP – Celem akcji było przypomnienie kierującym, jak ważne jest oświetlenie zewnętrzne pojazdu, w szczególności w okresie jesienno-zimowym. W ramach rzeczowej akcji nieodpłatnie sprawdzano ustawienie świateł w pojazdach.

Filar: **Bezpieczny człowiek**

Priorytet: **Inne**

Kierunek: **Nadzór**

- **Współpraca ze środowiskiem psychologów transportu i pełnomocnikami marszałków ds. psychologicznych badań kierowców** – ITS dysponując wieloletnim doświadczeniem, wiedzą i specjalistami angażuje się w sprawy psychologów transportu, udzielając wsparcia merytorycznego zarówno samym psychologom, jak i pełnomocnikom marszałków ds. psychologicznych badań kierowców.

Filar: **Bezpieczny człowiek**

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

Kierunek: **Edukacja**

- **Badania i konsultacje psychologiczne** – Psychologiczne badania kierujących pojazdami pełnią istotną rolę w systemie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Badania te, poprzez swoją rolę selekcyjną, mają za zadanie eliminować z ruchu drogowego te osoby, których poziom sprawności i/lub cechy osobowości czy temperamentu wskazują, że nie będą bezpiecznymi kierowcami, a w przypadku instruktorów i egzaminatorów, że nie będą prawidłowo wykonywać czynności zawodowych. W przypadku badań kierowców z grup ryzyka (kierowanych na badania przez starostę), mają odpowiedzieć na pytanie o związek pomiędzy zachowaniem kierowcy (sprawnościami psychicznymi), a przyczynami wypadku drogowego, bądź podejmowaniem zachowań ryzykownych (np. naruszaniem przepisów ruchu drogowego). Badania te pełnią również dużą rolę edukacyjną. Polega ona na dostarczeniu badanemu kierowcy określonej wiedzy na temat poziomu jego sprawności oraz indywidualnych mechanizmów funkcjonowania w ruchu drogowym.
- **Popularyzacja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** – Instytut Transportu Samochodowego uczestnicząc w piknikach, festynach i innych podobnych imprezach prezentował pokazy z wykorzystaniem urządzeń jak symulator dachowania i zderzeń, Alkogogle, Narkogogle, batak (urządzenie treningowe poprawiające czas reakcji) oraz symulatora wybuchu poduszki powietrznej. Celem tych działań było kształtowanie właściwych postaw i zachowań, w szczególności w zakresie stosowania pasów bezpieczeństwa, właściwego zabezpieczania luźnych przedmiotów w pojeździe, upośledzenia zmysłów występujących po spożyciu alkoholu lub zażyciu narkotyków, a także zaburzenia koncentracji i koordynacji wzrokowo-ruchowej.
- **Działalność wydawnicza w zakresie publikacji zwartych oraz kwartalnika Transport Samochodowy. Propagowanie i dystrybucja wspomnianych materiałów** – Wydawanie monografii, podręczników i innych publikacji naukowych na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, psychologii transportu, zasad przewożenia towarów i ludzi, badań pojazdów, itp. Tematyka rzeczonych publikacji dotyczy większości priorytetów NPBRD.
- **Organizacja warsztatów i seminariów, w tym:**
 - **Możliwości wykorzystania najnowszych systemów automatyzujących jazdę i ich ograniczeń** – warsztaty wykonane w ramach projektu trustonomy.

Filar: **Bezpieczny człowiek**

Priorytet: **Ochrona uczestników ruchu drogowego**

Kierunek: **Edukacja**

- **Opracowanie i wypowiedzi eksperckie w zakresie psychologicznych uwarunkowań bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym dla mediów.** Opracowanie wypowiedzi eksperckich w ramach prewencji i zwiększania bezpieczeństwa osób uczestniczącym w ruchu drogowym. W ciągu roku w ramach profilaktyki prowadzono cykliczne działania, ekspertyzy, komentarze dla radia i TV.
- **Wygłoszenie licznych referatów:**
 - **Risk behaviors among drivers - assessment based on research.** Autorzy: Ewa Odachowska i inni Konferencja Scientific Conference Transport of the 21st Century, 9– 12th of June 2019, Ryn, Poland.
 - **Odłóż smartfon i żyj.** Autor: Ewa Odachowska – Konferencja Tramwaje Warszawskie pt. „Odłóż smartfon i żyj” Warszawa: 10.10.2019.
 - **Analiza rozproszenia uwagi niedoświadczonych kierowców przy użyciu modelu rozmytego - wyniki badań.** Autor: Mikołaj Kruszewski – Konferencja Scientific Conference Transport of the 21st Century, 9– 12th of June 2019, Ryn, Poland.
- **Przygotowanie publikacji:**
 - **Wizja Zero jako paradygmat bezpieczeństwa ruchu drogowego.** Autor: Paweł Bany – Gospodarka Materiałowa i Logistyka, 5/2019, ISSN: 1231-8753, DOI 10.33226/1231-2037.2019.5.7.

Filar: **Bezpieczny człowiek**

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

Kierunek: **Badania i wymiana doświadczeń**

- **Prowadzenie prac badawczych:**
 - **Badanie zachowań uczniów szkół podstawowych asumptem do opracowania programu nauczania wychowania komunikacyjnego** – Projekt realizowany w latach 2019-2020. Realizacja projektu odbywa się w dwu etapach: 1 - Badanie zachowań uczniów szkół podstawowych w województwie mazowieckim w kontekście ich przygotowania do bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym w ramach prowadzonego w szkołach wychowania komunikacyjnego; 2 - Opracowanie programu nauczania wychowania komunikacyjnego w szkole podstawowej uwzględniającego braki w edukacji brd dzieci i młodzieży, dorobek pracowników CBR w tym zakresie oraz dobre praktyki stosowane w innych państwach UE.
- **Organizacja seminariów w ITS** – cykliczne otwarte seminaria, w tym referaty nt. bezpieczeństwa ruchu drogowego: w tym referaty dotyczące tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego:
 - **Starsi kierowcy w ruchu drogowym**, Maria Dąbrowska-Loranc, Paweł Bany Warszawa, 14 maja 2019.
 - **Badanie zachowań uczestników ruchu drogowego**, Maria Dąbrowska-Loranc, Warszawa, 10 grudnia 2019.
 - **Wizja Zero jako paradygmat bezpieczeństwa ruchu drogowego**, Paweł Bany, Warszawa 04 czerwca 2019.
- **Przygotowanie publikacji:**
 - **Virtual reality technologies in the training of professional drivers. Comparison of the 2D and 3D simulation application.** Kamila Gąsiorek i inni, Research Methods and Solutions to Current Transport Problems: Proceedings of the International Scientific Conference Transport of the 21st Century, 9– 12th of June 2019, Ryn, Poland. *Advances in Intelligent Systems and Computing*, vol 1032, 133-142.
- **Przygotowanie i wygłoszenie referatów:**
 - **Technologie wirtualnej rzeczywistości w szkoleniu kierowców zawodowych – wyniki badań własnych.** Autor: Kamila Gąsiorek –International Scientific Conference Transport of the 21st Century, 9– 12th of June 2019, Ryn, Poland.

- **Jak wprowadzić VR do praktyki szkoleniowej? Wyniki badań zrealizowanych w projekcie.** Autorzy: Kamila Gąsiorek Konferencja "Wirtualna rzeczywistość jako odpowiedź na wyzwania w szkoleniu kierowców zawodowych", Warszawa, 06.06.2019.

Filar: **Bezpieczny człowiek**

Priorytet: **Ochrona uczestników ruchu drogowego**

Kierunek: **Badania i wymiana doświadczeń**

- **Przygotowanie publikacji, w tym:**
 - **Differences in 2D and 3D Simulation's Impact on the Simulation Sickness.** Małgorzata Pędzierska i inni, Research Methods and Solutions to Current Transport Problems: Proceedings of the International Scientific Conference Transport of the 21st Century, 9– 12th of June 2019, Ryn, Poland. Advances in Intelligent Systems and Computing, vol 1032, 341-350
 - **Wpływ stosowania usług Inteligentnych Systemów Transportowych na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.** M. Pędzierska, Tomasz Kamiński – Kwartalnik Motoryzacyjny BRD nr 2/2019
 - **Wpływ stosowania usług Inteligentnych Systemów Transportowych na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.** M. Pędzierska i inni, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport ISSN: 1230-9265
 - **Analysis of the attention distraction of inexperienced drivers using a fuzzy model – research results.** Kruszewski M., i inni, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej – Transport, z.125, 2019
 - **Assessment of the Costs of road Accidents on the Exemple of the Masovia Province.** M. Grzelak, P. Skoczyński, Proceedings of the 23rd International Scientific Conference Transport Means 2019, p. 856 – 858.
 - **Wzrost liczby motocykli na polskich drogach, a bezpieczeństwo motocyklistów - analiza danych z lat 2013-2017.** P. Skoczyński – Kwartalnik Motoryzacyjny BRD Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego nr 1/2019.
 - **Artykuł: Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2018 roku. Analiza danych o wypadkach drogowych.** Autorzy: P. Skoczyński, J. Wacowska-Ślęzak –Kwartalnik Motoryzacyjny BRD Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego nr 4/2019.
- **Realizacja projektów badawczych**
 - **Badania zachowań pieszych oraz relacji pieszy-kierowca w woj. mazowieckim, łódzkim, wielkopolskim i śląskim.** – raport przygotowany na podstawie badań terenowych w ruchu rzeczywistym zachowań kierowców i pieszych na przejściach/w okolicach przejść. Celem przeprowadzenia badań było dostarczenie wiedzy dotyczącej podstawowych zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca na sieci dróg w Polsce, które wpływają na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wiedza ta jest niezbędna do efektywnego programowania i oceny działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Filar: **Bezpieczny człowiek**

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

Kierunek: **Legislacja**

- **Analiza** przeprowadzona w ramach projektu TRUSTONOMY niżej wymienionych **dokumentów** w celu określenia koniecznych do wprowadzenia zmian w programie szkolenia kierowców dotyczących najnowszych systemów automatyzujących jazdę:
 - **Dyrektywa 2006/126/EC** - w zakresie aktualnych szkoleń kierowców, a także wymagań dla kandydatów na kierowców.
 - **Dyrektywa 2003/59/EC** –w zakresie aktualnych szkoleń kierowców zawodowych a także wymagań dla kandydatów na kierowców.

Filar: **Bezpieczne drogi**

Priorytet: **Wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym**

Kierunek: **Inżynieria i technologia**

- **Realizacja następujących projektów badawczych:**
 - **Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Analiza stanu bezpieczeństwa na potrzeby instalacji nowych urządzeń rejestrujących** – Projekt wykonany w 2019 roku przez konsorcjum Instytutu Transportu Samochodowego (lider) i Heller Consult Sp. z o.o. (partner) na zlecenie Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Głównym celem projektu była poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg publicznych w Polsce, z uwzględnieniem dróg wszystkich kategorii. W ramach przedmiotowego zadania opracowano metodologię dla analizy stanu bezpieczeństwa, która posłużyła do oceny poziomu bezpieczeństwa dla 150 lokalizacji oraz wytypowania 140 nowych lokalizacji oraz dokonania oceny 247 lokalizacji, w których posadowione są obecnie stacjonarne urządzenia rejestrujące.
 - **Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego.** Projekt zrealizowany w latach 2017 - 2019 przez konsorcjum Instytutu Transportu Samochodowego i M&G Consulting Marketing na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego działającej przy Ministerstwie Infrastruktury. Wdrożenie rekomendowanych zmian ma na celu umożliwienie stosowania rozwiązań inżynierskich poprawiających bezpieczeństwo i komfort rowerzystów, a także wyeliminowanie wątpliwości w zakresie interpretacji rozwiązań i przepisów. W opracowaniu zawarto także rekomendacje odnośnie konstrukcji nawierzchni dróg dla rowerów oraz propozycje innych zmian dotyczące ruchu rowerowego.

Filar: **Bezpieczne drogi**

Priorytet: **Wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym**

Kierunek: **Edukacja**

- **Wygłoszenie referatów na konferencjach, w tym:**
 - **Psychological determinants of the drivers behaviour in the context of introducing experimental road signs in Poland.** Autorzy: Ewa Odachowska Monika Ucińska, Kamila Gąsiorek – Przygotowanie i wygłoszenie referatu na International Scientific Conference Transport of the 21st Century, 9– 12th of June 2019, Ryn, Poland.
 - **Psychologiczne uwarunkowania zachowań kierowców w środowisku autostradowym.** Autor: Ewa Odachowska – Przygotowanie prezentacji i wystąpienia na konferencji PIGOSK pt. „Psychologiczne uwarunkowania zachowań kierowców w środowisku autostradowym” Lipowy Most: 13-15.09.2019.

Filar: **Bezpieczne drogi**

Priorytet: **Wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym**

Kierunek: **Badania wymiana doświadczeń**

- **Opracowanie licznych publikacji, w tym między innymi:**
 - **Psychological determinants of the drivers behaviour in the context of introducing experimental road signs in Poland.** Autorzy: Ewa Odachowska Monika Ucińska, Kamila Gąsiorek – Publikacja: Research Methods and Solutions to Current Transport Problems: Proceedings of the International Scientific Conference Transport of the 21st Century, 9– 12th of June 2019, Ryn, Poland. Advances in Intelligent Systems and Computing, vol. 1032, 295-306 ISSN 2194-5357.
 - **Wpływ reklam na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.** Autorzy: K. Gąsiorek, Olejniczak-Serowiec A. Publikacja: Kwartalnik Motoryzacyjny BRD 3/2019. ISBN/ISSN: 1230-1620.
 - **RID 4F – Oznakowanie eksperymentalne dróg w aspekcie zachowań uczestników ruchu.** Autorzy: Monika Ucińska, Mikołaj Kruszewski, Publikacja: Kwartalnik Motoryzacyjny BRD 1/2019 ISBN/ISSN: 1230-1620.

- **Realizacja badań naukowych:**

- **Analiza rekomendacji wiodących światowych i europejskich stowarzyszeń producentów pojazdów, części samochodowych i urządzeń C-ITS w zakresie bezpiecznego wdrażania technologii związanych z automatyzacją transportu (C-ITS, CAD, CAV, V2X)** - raport w ramach realizacji projektu AV-PL-ROAD: Polska droga do automatyzacji transportu. Opracowania mają na celu wsparcie administracji publicznej w zakresie bezpiecznego wdrażania pojazdów autonomicznych do Polski.
- **Analiza i opracowanie rekomendacji dotyczących wprowadzenia zmian w szkoleniach kierowców zawodowych ze względu na wdrożenie nowych systemów automatyzujących jazdę** - raport w ramach realizacji projektu AV-PL-ROAD: Polska droga do automatyzacji transportu. Analizy mają na celu wsparcie administracji publicznej w zakresie bezpiecznego wdrażania pojazdów autonomicznych do Polski.
- **Analiza koncepcji testów transgranicznych, m.in. z punktu widzenia infrastruktury drogowej** - raportu w ramach realizacji projektu AV-PL-ROAD mający na celu wsparcie administracji publicznej w zakresie bezpiecznego wdrażania pojazdów autonomicznych w Polsce.

Filar: **Bezpieczne drogi**

Priorytet: **Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej**

Kierunek: **Badania wymiana doświadczeń**

- **Opracowanie licznych publikacji, w tym między innymi**
 - **Wpływ stosowania usług Inteligentnych Systemów Transportowych na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego** – Małgorzata Pędzierska, Tomasz Kamiński. Artykuł opublikowany w Kwartalniku Motoryzacyjny BRD wydawanym przez Instytut Transportu Samochodowego.
 - **Selected issues of research on the impact of intelligent transport systems on road safety with the use of driving simulators** – Tomasz Kamiński, Małgorzata Pędzierska, Kamila Gąsiorek, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport. Zeszyt 126/2019.
 - **Problemy parkowania na Miejscach Obsługi Podróżnych w Polsce – wyniki badań na wybranych parkingach przy drodze A4.** Autorzy: Mikołaj Kruszewski, Paula Razin. Publikacja: Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej – Transport, z.124, 2019.
 - **Wpływ usług Inteligentnych Systemów Transportowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego – wybrane zagadnienia.** Małgorzata Pędzierska i inni – Seminarium szkoleniowe – innowacyjne rozwiązania BRD, Wrocław 27.03.2019.

Filar: **Bezpieczna prędkość**

Priorytet: **Kształtowanie zachowań kierowców w zakresie jazdy z bezpieczną prędkością**

Kierunek: **Edukacja**

- **Wystąpienia medialne i publikacje prasowe poświęcone tematyce bezpiecznej prędkości i zachowań uczestników ruchu drogowego z uwzględnieniem psychologicznych aspektów popełniania wykroczeń drogowych (radio, TV, prasa, portale społecznościowe).**

Filar: **Bezpieczny pojazd**

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

Kierunek: **Inżynieria i technologia**

- **Działania w sprawie dopuszczania urządzeń, służących do kontroli stanu technicznego pojazdów** – Badania urządzeń, stanowiących wyposażenie SKP, dla potrzeb certyfikacji, w obszarze prawnie regulowanym (wymagania wg załącznika nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. Nr 40 z dnia 10 marca 2006 r., poz. 275).
- **Opracowywanie i doskonalenie metod kontroli stanu technicznego pojazdów** – W ramach działalności statutowej są podejmowane prace, związane z opracowywaniem i doskonaleniem metod kontroli stanu technicznego pojazdów, w tym opracowanie koncepcji i wykonanie prototypów nowych urządzeń kontrolnych oraz ich badania eksploatacyjne.

Filar: **Bezpieczny pojazd**

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

Kierunek: **Edukacja**

- **Zajęcia ze studentami** – Pracownicy Zakładu Homologacji i Badań Pojazdów prowadzą zajęcia ze studentami na wyższych uczelniach przybliżając im sposoby badań w ramach laboratoriów i prowadzonych wykładów. Zapoznają studentów z wymaganiami, jakie są stawiane pojazdom wyposażonym w nowoczesne systemy bezpieczeństwa w ramach badań homologacyjnych.
- **Szkolenie kandydatów na diagnostów i doszkalanie diagnostów** – Szkolenie w zakresie kontroli hamulców i zawieszenia pojazdu w SKP zgodnie z planem nauczania wg rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych.
- **Prowadzenie zajęć dla studentów studiów dziennych i zaocznych Uczelni Techniczno-Handlowej w Warszawie w zakresie diagnostyki samochodów** – Zajęcia laboratoryjne, dotyczące pomiaru sił hamowania, pomiar skuteczności tłumienia zawieszenia pojazdu, pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdów, pomiaru mas, nacisków i wymiarów pojazdów, kontroli, weryfikacji i zasad funkcjonowania tachografów cyfrowych, okresowych badań pojazdów.
- **Przeprowadzenie XX Jubileuszowej Konferencji „Badania Techniczne Pojazdów w Świetle Obowiązujących Przepisów 2019** – Tematyka Konferencji: przewidywane zmiany w organizacji systemu badań technicznych pojazdów w RP związane z implementacją do polskiego porządku prawnego Dyrektywy 2014/45, zmiany systemowe związane z wdrażaniem systemu CEPIK2.0, zmiany w ustawie - Prawo o ruchu drogowym, zmiany w rozporządzeniach do ustawy - Prawo o ruchu drogowym, organizacja SKP pod patronatem ITS, system informatyczny Patronat do obsługi klientów SKP, wybrane elementy badań technicznych pojazdów i wyposażenia kontrolno-pomiarowego SKP, katalog marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, homologacja pojazdów i dopuszczenia jednostkowe do ruchu.
- **Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych ITS, Ogólnopolski Punkt Informacyjny** – Przeprowadzono kilkadziesiąt testów funkcjonalnych dla kandydatów na kierowców i kierowców z zawansowanymi dysfunkcjami. Spotkania obejmowały rozmowę z psychologiem transportu, adaptatorem, instruktorem nauki jazdy oraz testy w pojazdach z adaptacjami. Edukujemy również partnerów CUM w obszarze adaptacji, szkolenia i egzaminowania na prawo jazdy.
- **Organizacja Dnia Osób z Niepełnosprawnością pod hasłem "Żyj aktywnie!" 17.05.2019 ZUS, NFZ, PFRON, Biura Rzecznika Praw Pacjenta, ITS** – Motoryzacja w służbie osób niepełnosprawnych.
- **Realizacja projektu „Szkolenia dla pracowników sektora transportu zbiorowego w zakresie potrzeb osób o szczególnych potrzebach, w tym osób z niepełnosprawnościami”**. Projekt finansowany z Europejskiego Funduszu Społecznego ma charakter badawczo-szkoleniowy. Jego zasadniczym efektem będzie opracowanie standardów, programu szkoleniowego i poradnika dla pracowników PTZ pod kątem obsługi osób o szczególnych potrzebach, w tym z niepełnosprawnościami. W grudniu zakończyło się zadanie 1, w którym ITS wspólnie z UTK i PFRON zbadał potrzeby szkoleniowe przewoźników, operatorów i organizatorów transportu publicznego. Oprócz tego pracownicy ITS sformułowali wniosek i rekomendacje oraz opisali *case study* z wizyty studyjnej w Szwecji z rekomendacjami dla Polski.

Filar: **Bezpieczny pojazd**

Priorytet: **Inne**

Kierunek: **Edukacja**

- **Studia podyplomowe „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego i Rzecznictwo Samochodowe”** – Studia prowadzone we współpracy Politechniki Warszawskiej, Wojskowej Akademii Technicznej, Stowarzyszenia Rzeczników Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego i Instytutu Transportu Samochodowego. Studia te mają na celu zapoznać słuchaczy z problematyką zasad opisu wypadku drogowego i analizy jego dokumentacji, podstaw diagnostyki układów bezpieczeństwa jazdy pojazdów, zasad wyceny napraw samochodów, podstaw opiniowania i wykonywania ekspertyz w zakresie techniki samochodowej.

Filar: **Bezpieczny pojazd**

Priorytet: **Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów** Kierunek: **Badania i wymiana doświadczeń**

- **Przygotowanie opracowania: Analiza metod badań kontroli stanu technicznego pojazdów w innych krajach europejskich i wymagań dla urządzeń stosowanych w SKP do kontroli pojazdów oraz w przepisach unijnych.**
- **Certyfikacja urządzeń adaptacyjnych w pojazdach osób niepełnosprawnych** – Przeprowadzono badanie urządzenia do ręcznego sterowania hamulcem roboczym oraz przyspieszeniem pojazdu, typ RGH, produkcji firmy Cebron Sp z o.o., w trakcie certyfikacji.

Filar: **Bezpieczny pojazd**

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

Kierunek: **Legislacja**

- **Opiniowanie aktów prawnych:**
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
 - Regulaminy ONZ oraz Dyrektywy i Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE

Filar: **Ratownictwo i opieka powypadkowa**

Priorytet: **Usprawnienie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych**

Kierunek: **Edukacja**

- **Współorganizacja i udział w obchodach Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w Zabawie k/Tarnowa (15.11.2019).** Organizatorami uroczystości byli: Stowarzyszenie Pomocy Ofiarom Wypadków i Katastrof Komunikacyjnych „Przejsie stowarzyszenie Przejsie, stowarzyszenie Centrum Inicjatyw na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Instytut Transportu Samochodowego.
- **Pomoc ofiarom wypadków drogowych w ramach indywidualnych spotkań terapeutycznych** – W ITS udzielano pomocy interwencyjnej osobom potrzebującym, zapobiegającej rozwojowi zaburzeń powypadkowych, jak również stosowano terapię Zespołu Stresu Pourazowego (PTSD). Instytut oferuje pomoc psychologiczną uczestnikom wypadków drogowych (ofiarom i sprawcom) metodami CBT i EMDR.
- **Wygłoszenie następujących referatów:**
 - **Zachowania uczestników ruchu drogowego po zdarzeniu drogowym – aspekty psychologiczne.** Autor: Ewa Odachowska, XII Konferencja profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów konferencji Sił Zbrojnych RP pt. „Zachowania uczestników ruchu drogowego po zdarzeniu drogowym – aspekty psychologiczne” Mrągowo: 02-05.10.2019.
 - **Trauma pourazowa w teorii i praktyce.** Autor: Ewa Odachowska, Konferencja Okręgowej Rady Adwokackiej pt. „Trauma pourazowa w teorii i praktyce” Warszawa: 20.11.2019.

Filar: **System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego**

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

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

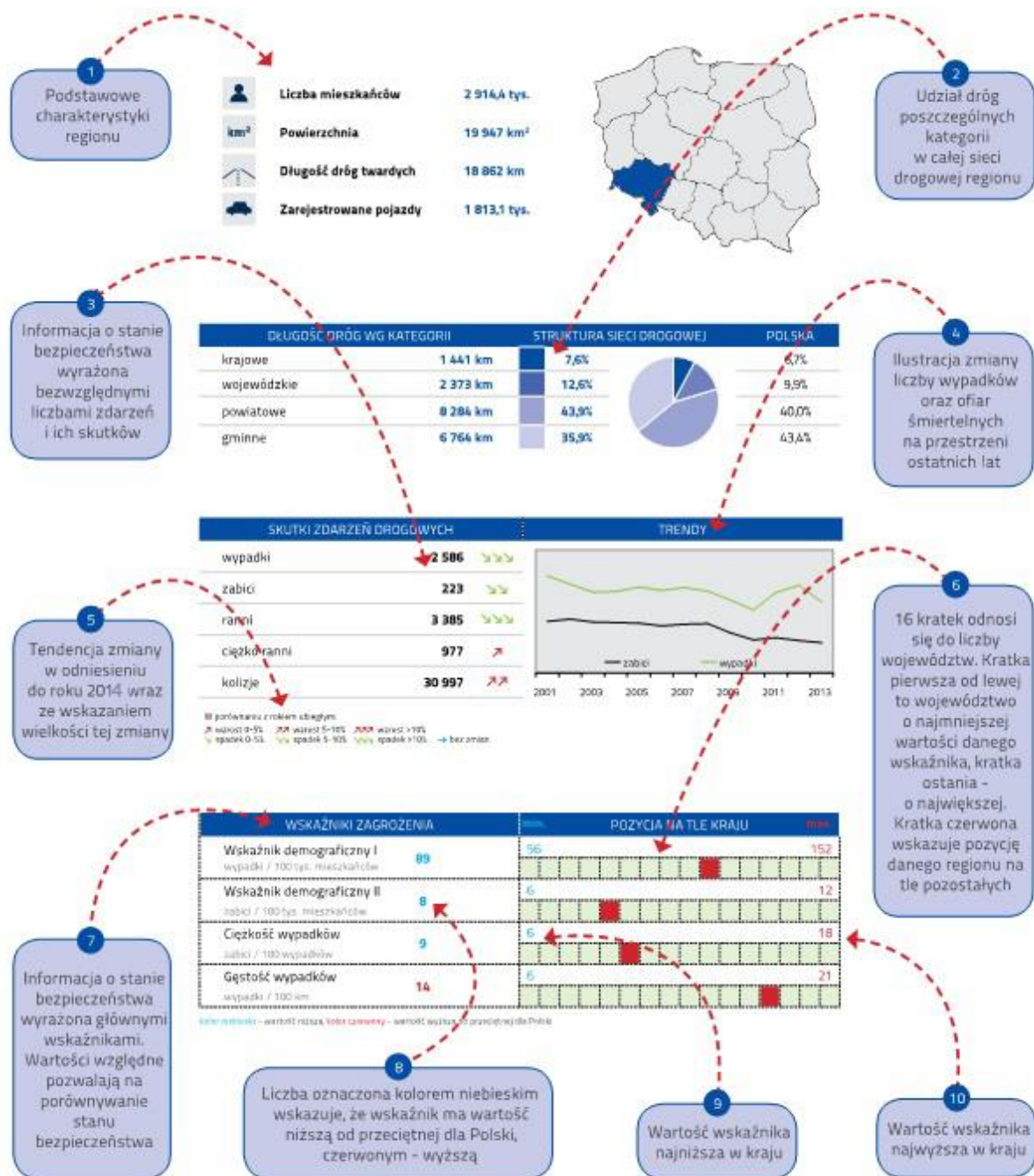
- **Polskie Obserwatorium BRD** – celem realizacji projektu jest zapewnienie funkcjonowania Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Obserwatorium (POBR) składa się z dwóch części: hurtowni danych i strony internetowej www.obserwatoriumbrd.pl. W Obserwatorium są zgromadzone dane o wypadkach drogowych oraz dane uzupełniające o ludności, pojazdach, kierowcach i drogach pozwalające na prowadzenie zaawansowanych analiz zagrożeń oraz skuteczności podejmowanych działań zaradczych. W POBR dostępna jest również mapa drogowa Polski, na której zlokalizowane są wypadki drogowe. O każdym wypadku zgromadzonych jest ponad 50 informacji. Dane te są dostępne w hurtowni. Na stronie internetowej prezentowana jest mapa interaktywna pokazująca lokalizację wypadków oraz podstawowe dane o każdym z nich. ITS jako jednostka wyznaczona przez ministerstwo właściwe do spraw transportu reprezentuje

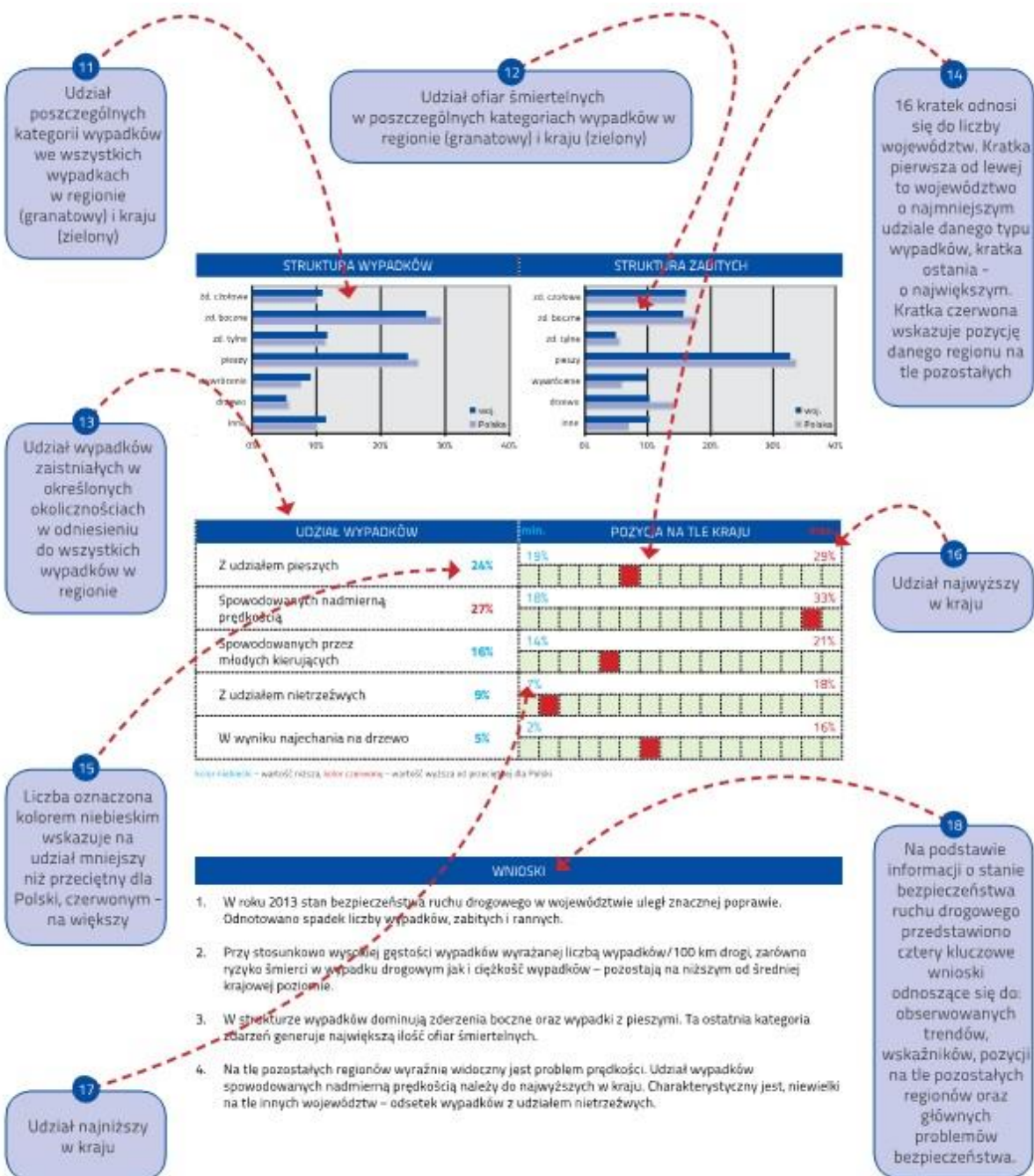
Polskę w międzynarodowej bazie IRTAD oraz europejskiej bazie CARE. W ramach POBR dostarczane są dane roczne o wypadkach w Polsce (w formatach i zakresie odpowiednim do każdej z baz).

ZAŁĄCZNIK 1

Analizy porównawcze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwach w 2019 r.

JAK ODCZYTAĆ INFORMACJE ?







WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE



Liczba mieszkańców

2 901 tys.

Powierzchnia

19 947 km²

Długość dróg publicznych

24 333,4 km

Zarejestrowane pojazdy

2 274,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 420 km	5,8%		POLSKA 4,6%
wojewódzkie	2 171 km	8,9%		6,9%
powiatowe	8 417 km	34,6%		29,8%
gminne	12 326 km	50,7%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	1 929	↘↘↘		— wypadki — zabici
zabici	215	↗↗		
ranni	2 275	↘↘↘		
ciężko ranni	913	↘↘		
kolizje	42 387	↗↗		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

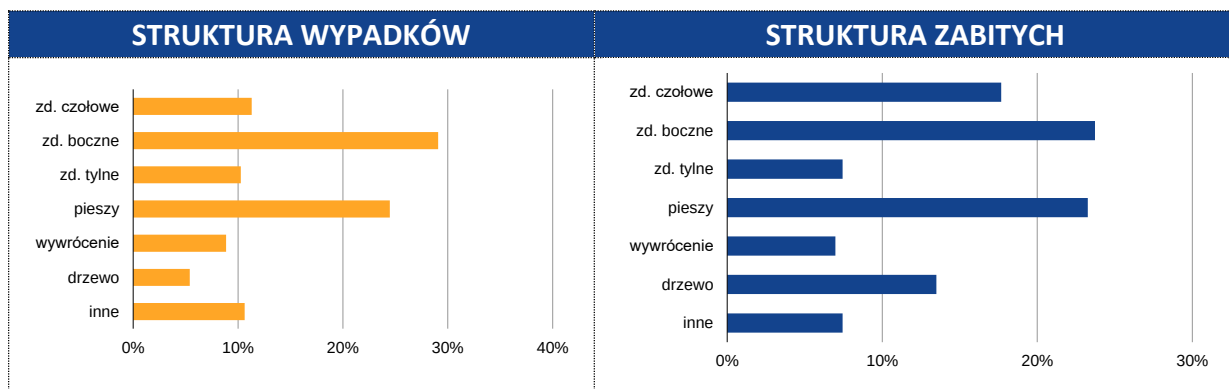
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 25,6%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 21,7%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,2%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 14,0%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 9,1%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 10,0%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 5,4%	2%		15%

WNIOSKI
1. W roku 2019 w strukturze wypadków dominują zderzenia boczne i najechanie na pieszego. 2. Wskaźnik określający ilość wypadków na 100 km dróg publicznych jest wyższy od średniej krajowej. 3. Wysoki udział wypadków spowodowanych nadmierną prędkością. 4. Zwraca uwagę wyższy od średniej udział wypadków motocyklistów.



WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE

Liczba mieszkańców	2 077,7 tys.
Powierzchnia	17 971 km ²
Długość dróg publicznych	27 516,5 km
Zarejestrowane pojazdy	1 643,1 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 207 km	● 4,4%	
wojewódzkie	1 751 km	● 6,4%	
powiatowe	7 035 km	● 25,6%	
gminne	17 523 km	● 63,7%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	940	↘	
zabici	211	↗↗↗	
ranni	974	↘↘	
ciężko ranni	416	↗	
kolizje	28 466	↗	
			2009 2011 2013 2015 2017 2019

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

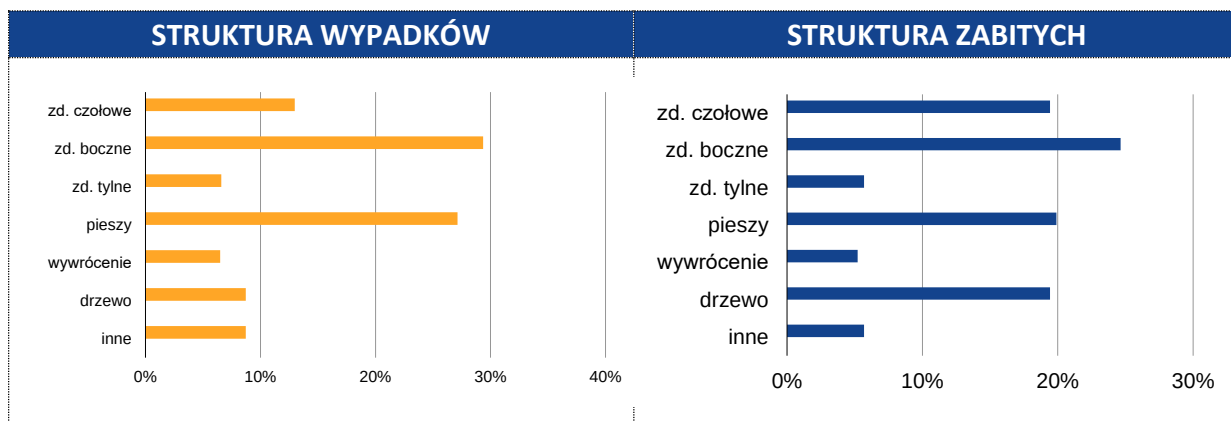
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 28,5%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 18,9%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,3%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 12,9%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 8,8%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 9,4%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 8,7%	2%		15%

WNIOSKI
1. W roku 2019 odnotowano wyraźny wzrost liczby ofiar śmiertelnych o ponad 20% przy jednoczesnym niewielkim spadku liczby wypadków. 2. Podobnie jak w latach ubiegłych wskaźniki zagrożenia wskazują, że przy najniższym w kraju ryzyku zaistnienia wypadku, ciężkość zdarzeń wyrażona liczbą zabitych/100 wypadków, osiąga bardzo wysoką wartość, co plasuje region na pierwszym najgorszym miejscu pod względem ciężkości wypadków w kraju. 3. Wypadki z udziałem pieszych stanowią największy odsetek w kraju. 4. Region charakteryzuje się dość wysokim odsetkiem wypadków z udziałem motocyklistów.



WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE



Liczba mieszkańców	2 117,6 tys.
Powierzchnia	25 123 km ²
Długość dróg publicznych	38 115,4 km
Zarejestrowane pojazdy	1 773,8 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 041 km	2,7%		POLSKA 4,6%
wojewódzkie	2 301 km	6,0%		6,9%
powiatowe	10 594 km	27,8%		29,8%
gminne	24 179 km	63,4%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 139	↘↘	
zabici	170	↘	
ranni	1 233	↘	
ciężko ranni	610	↗	
kolizje	20 488	↗	
			— wypadki — zabici

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

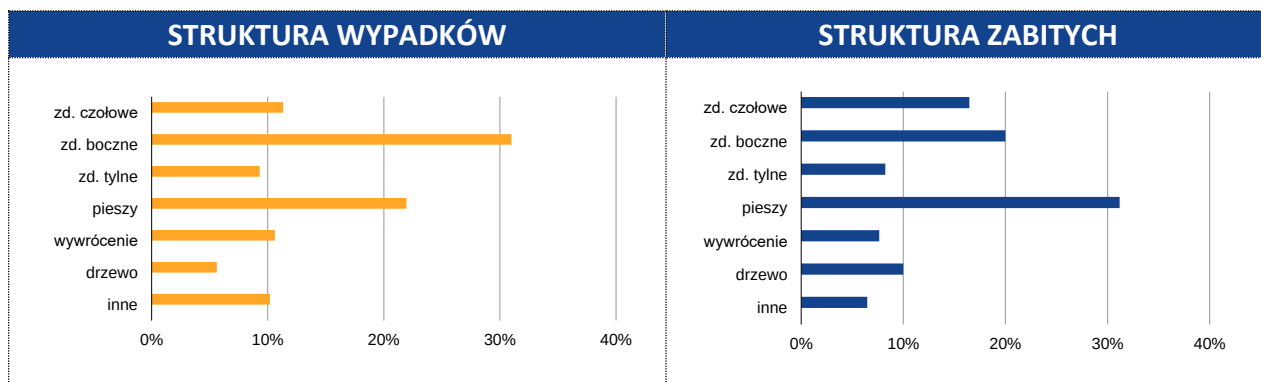
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 22,2%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 21,6%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,1%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 15,2%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 13,6%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 10,5%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 5,6%	2%		15%

WNIOSKI
1. W roku 2019 po raz kolejny odnotowano spadek liczby zabitych w wypadkach drogowych, jednak udział większości grup wypadków osiąga wartości wyższe od średniej krajowej.
2. W województwie występuje najwyższy w kraju udział wypadków nietrzeźwych i motocyklistów.
3. Wskaźniki zagrożenia plasują region w gronie województw charakteryzujących się stosunkowo niedużym ryzykiem wypadku. Niestety ciężkość wypadków charakteryzuje się znaczną wartością na tle kraju.
4. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z pieszymi.



WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE



Liczba mieszkańców	1 014,5 tys.
Powierzchnia	13 988 km ²
Długość dróg publicznych	15 579,6 km
Zarejestrowane pojazdy	844,124 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	909 km	● 5,8%	
wojewódzkie	1 594 km	● 10,2%	
powiatowe	4 162 km	● 26,7%	
gminne	8 915 km	● 57,2%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	660	↘	
zabici	92	↗↗↗	
ranni	775	↘	
ciężko ranni	403	↗	
kolizje	12 071	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

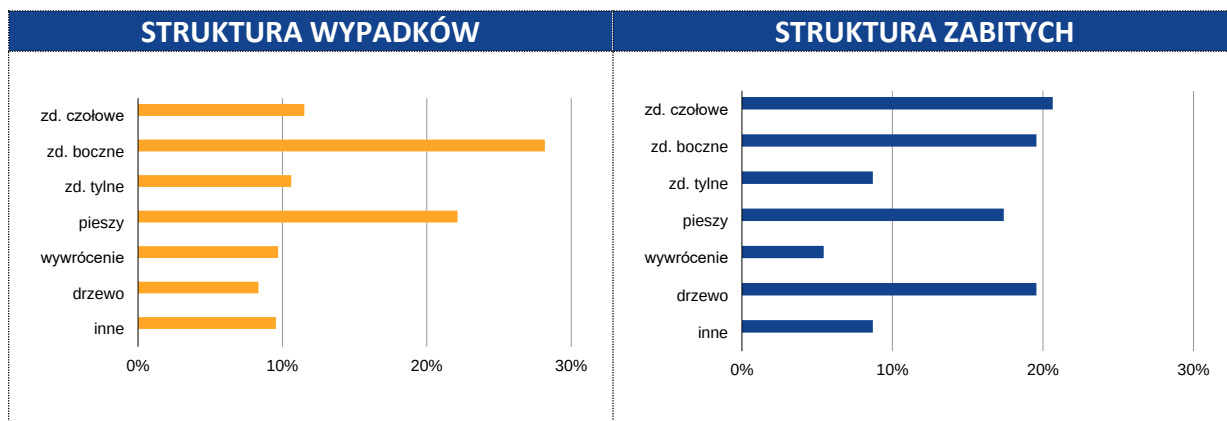
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 22,4%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 23,8%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 18,9%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 12,4%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 11,1%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 10,5%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 8,3%	2%		15%

WNIOSKI
1. W 2019 r. w regionie odnotowano znaczny (16,5%) wzrost liczby ofiar śmiertelnych i niewielki wzrost ciężko rannych (2,8%). 2. Istotny problem stanowią wypadki spowodowane nadmierną prędkością, których udział jest jednym z najwyższych w kraju. 3. W województwie utrzymuje się dość niski udział wypadków z udziałem rowerzystów, natomiast daje się zauważyć wysoki udział wypadków motocyklistów. 4. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów jednak najwięcej ofiar śmiertelnych generują wypadki na skutek zderzenia czołowego pojazdów.

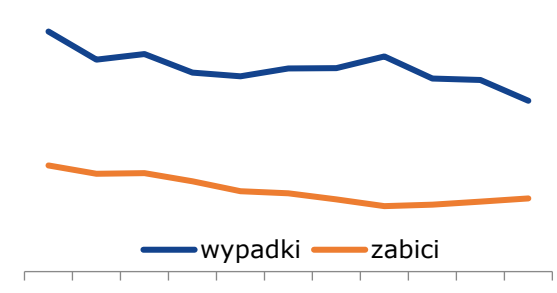


WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE



Liczba mieszkańców	2 466,3 tys.
Powierzchnia	18 219 km ²
Długość dróg publicznych	26 045,8 km
Zarejestrowane pojazdy	2 049,8 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 486 km	5,7%		POLSKA 4,6%
wojewódzkie	1 363 km	5,2%		6,9%
powiatowe	7 792 km	29,9%		29,8%
gminne	15 404 km	59,1%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	3 351	↘↘↘	
zabici	239	↗	
ranni	4 047	↘↘↘	
ciężko ranni	1 101	↘↘↘	
kolizje	30 228	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

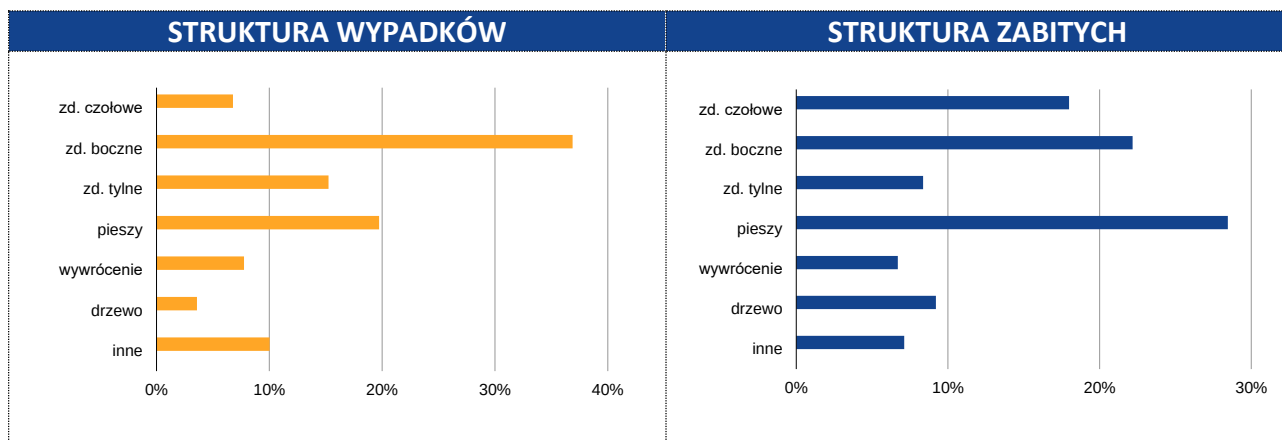
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 20,9%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22,4%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,0%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 15,3%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 9,3%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 7,0%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 3,6%	2%		15%

WNIOSKI
1. W 2019 r. wzrosła liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w województwie, przy jednoczesnym znacznym spadku ilości rannych i ciężko rannych. 2. Wskaźniki zagrożeń wskazują, że przy najwyższym w kraju ryzyku zaistnienia wypadku ciężkość zdarzeń określana liczbą zabitych na 100 wypadków jest niższa od średniej w pozostałych województwach. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz zdarzenia z udziałem pieszego, które generują znaczną liczbę ofiar śmiertelnych.



WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 400,6 tys.
Powierzchnia	15 183 km ²
Długość dróg publicznych	31 444 km
Zarejestrowane pojazdy	2 565,7 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 098 km	● 3,5%	
wojewódzkie	1 414 km	● 4,5%	
powiatowe	6 625 km	● 21,1%	
gminne	22 307 km	● 70,9%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	3 136	↘↘	
zabici	176	↘↘↘	
ranni	3 716	↘↘	
ciężko ranni	1 067	↘↘	
kolizje	33 861	↗↗	
			2009 2011 2013 2015 2017 2019

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

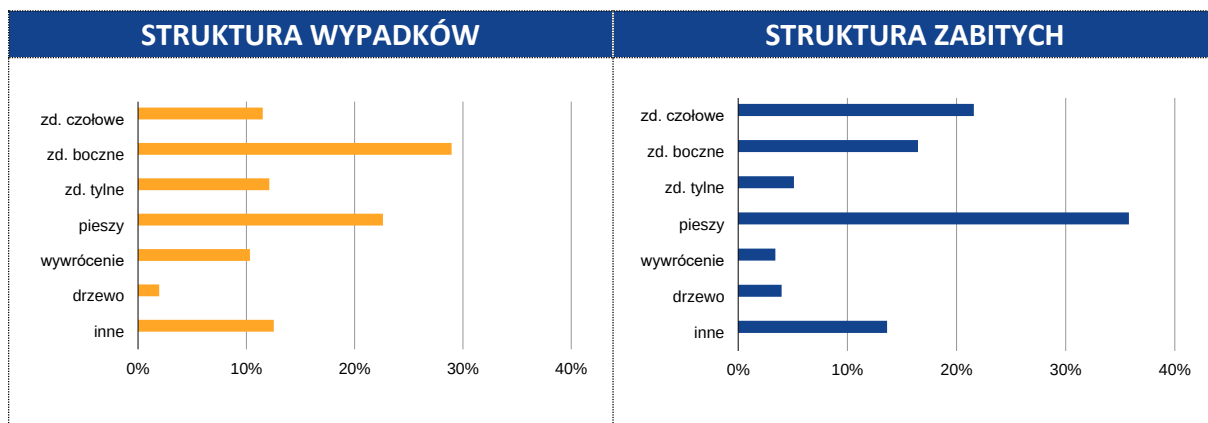
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23,7%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 20,5%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 19,9%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 15,3%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 8,6%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 10,0%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 1,9%	2%		15%

WNIOSKI
1. W 2019 r. w województwie znacznie spadła liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych oraz spadła liczba rannych, ciężko rannych, jak i samych wypadków, wzrosła natomiast liczba kolizji. 2. Wskaźnik zagrożenia oraz gęstość wypadków plasują region powyżej średniej kraju, natomiast ryzyko śmierci oraz ciężkość wypadków nie osiągają wysokiej wartości. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych, które generują zdecydowanie najwyższe odsetki ofiar śmiertelnych. 4. Wśród najistotniejszych problemów należy wskazać znaczną liczbę wypadków z udziałem pieszych oraz rowerzystów i motocyklistów oraz spowodowanych przez młodych kierowców.



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE



Liczba mieszkańców	5 403,4 tys.
Powierzchnia	35 559 km ²
Długość dróg publicznych	55 009 km
Zarejestrowane pojazdy	4 856,2 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	2 437 km	● 4,4%	
wojewódzkie	3 018 km	● 5,5%	
powiatowe	15 142 km	● 27,5%	
gminne	34 412 km	● 62,6%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	3 802	↘↘	
zabici	469	↗	
ranni	4 391	↘↘	
ciężko ranni	928	↗	
kolizje	70 558	↗	
			2009 2011 2013 2015 2017 2019

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

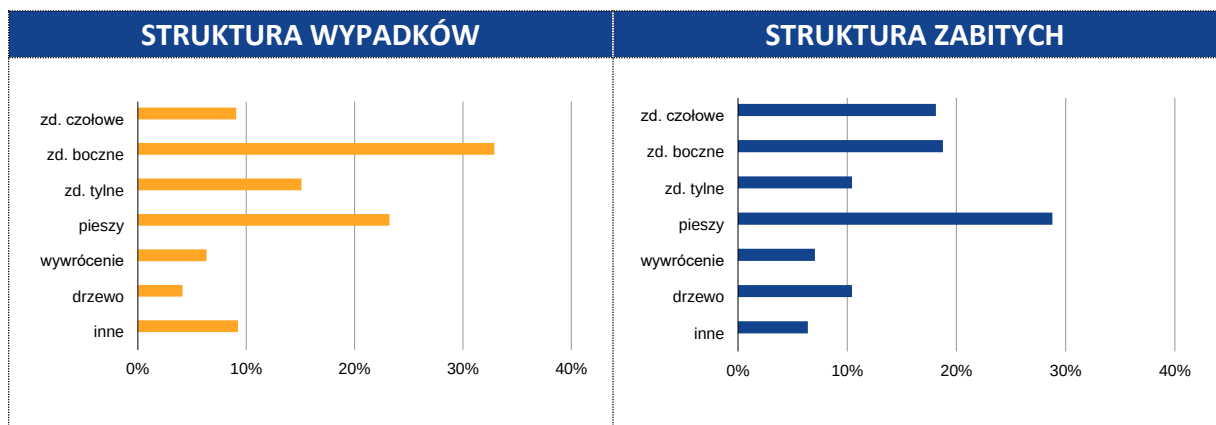
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 23,9%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22,1%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,8%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 15,4%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 8,9%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 9,9%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 4,1%	2%		15%

WNIOSKI
1. W 2019 r. odnotowano zauważalny spadek liczby wypadków i rannych, przy jednoczesnym wzroście ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. 2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych. Ta ostatnia kategoria zdarzeń generuje bardzo wysoki odsetek ofiar śmiertelnych na tle innych rodzajów wypadków. 3. W kategorii głównych problemów należy rozpatrywać wypadki z udziałem pieszych, rowerzystów oraz motocyklistów. 4. Wskaźniki zagrożeń plasują region w gronie województw charakteryzujących się średnim ryzykiem wypadków. Niestety towarzyszące im ryzyka i ciężkość są wyższe od średniej krajowej.



WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE



Liczba mieszkańców

986,5 tys.

Powierzchnia

9 412 km²

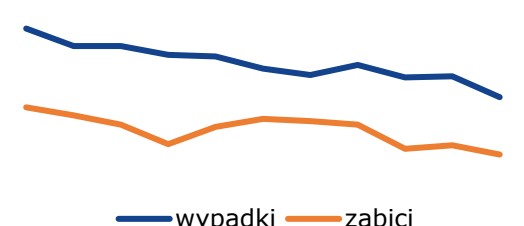
Długość dróg publicznych

10 504 km

Zarejestrowane pojazdy

813,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	780 km	7,4%		POLSKA 4,6%
wojewódzkie	996 km	9,5%		6,9%
powiatowe	3 890 km	37,0%		29,8%
gminne	4 840 km	46,1%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY					
wypadki	614	↘↘↘						
zabici	73	↘↘						
ranni	703	↘↘↘						
ciężko ranni	223	↘↘↘						
kolizje	10841	↗↗						
			2009	2011	2013	2015	2017	2019

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

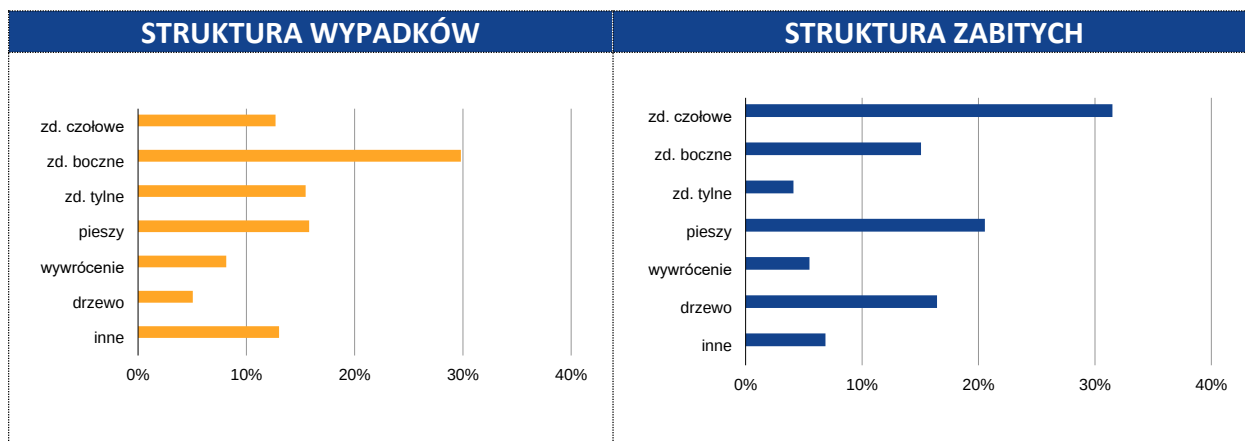
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU										max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45	62,2										135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4	7,4										10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5	11,9										22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2	5,8										12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 16,4%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 18,4%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 19,1%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 16,6%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 10,4%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 8,1%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 5,0%	2%		15%

WNIOSKI
1. W 2019 r. w regionie odnotowano znaczną poprawę bezpieczeństwa na drogach. Jedynie zauważalnie wzrosła liczba kolizji. 2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów, jednak najwięcej ofiar śmiertelnych generują wypadki spowodowane zderzeniem czołowym pojazdów oraz najechaniem na pieszego. 3. W regionie odnotowano najniższy w kraju odsetek wypadków z udziałem pieszych. Wśród najistotniejszych problemów należy wskazać wypadki z udziałem młodych kierowców, rowerzystów oraz nietrzeźwych. 4. Wskaźniki zagrożenia w regionie są niższe od średnich w kraju. Niestety towarzyszą im ciężkość przewyższa średnią krajową.



WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE



Liczba mieszkańców	2 129 tys.
Powierzchnia	17 846 km ²
Długość dróg publicznych	21 123 km
Zarejestrowane pojazdy	1 613,7 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	927 km	● 4,4%	
wojewódzkie	1 726 km	● 8,2%	
powiatowe	6 688 km	● 31,7%	
gminne	11 782 km	● 55,8%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 481	→	
zabici	157	↗↗↗	
ranni	1 708	↘	
ciężko ranni	378	↗↗↗	
kolizje	19031	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

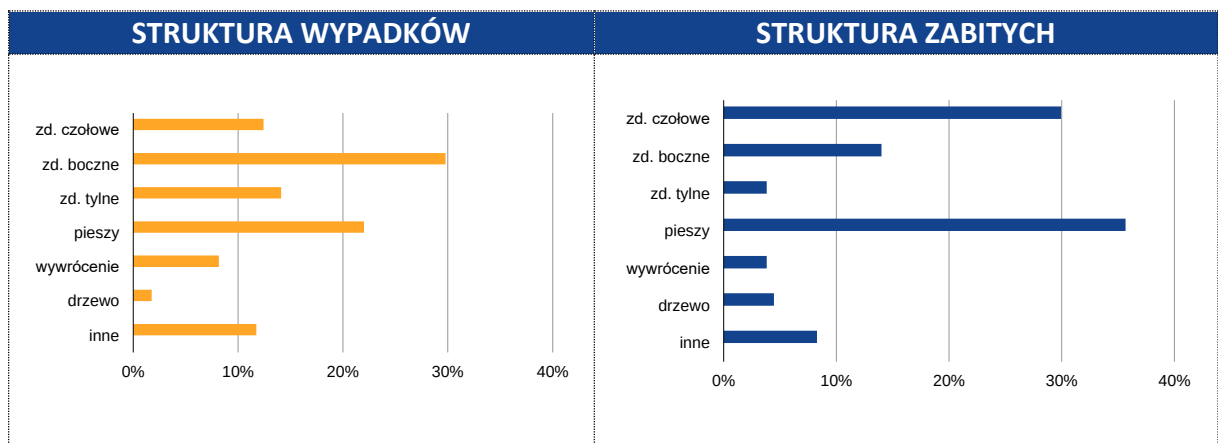
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45	69,6	135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4	7,4	10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5	10,6	22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2	7,0	12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 22,3%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 20,4%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 19,7%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 16,4%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 7,2%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 8,2%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 1,8%	2%		15%

WNIOSKI
1. W 2019 r. liczba wypadków nie zmieniła się w stosunku do roku ubiegłego, niestety liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o ponad 25% . 2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych i właśnie te ostatnie generują najwięcej ofiar śmiertelnych. 3. Wskaźniki zagrożeń plasują region wśród województw o średniej ciężkości wypadków. 4. W województwie odnotowano jeden z wyższych w skali kraju udział wypadków spowodowanych przez młodych kierowców oraz wypadków z udziałem rowerzystów. To kolejny rok kiedy udział tych grup wypadków pozostaje na wysokim poziomie.



WOJEWÓDZTWO PODLASKIE



Liczba mieszkańców

1 181,5 tys.

Powierzchnia

20 187 km²

Długość dróg publicznych

26 674 km

Zarejestrowane pojazdy

898,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	995 km	● 3,7%	
wojewódzkie	1 335 km	● 5,0%	
powiatowe	7 671 km	● 28,8%	
gminne	16 673 km	● 62,5%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY
wypadki	585 ↘↘↘	
zabici	106 ↗	
ranni	620 ↘↘↘	
ciężko ranni	315 ↘↘↘	
kolizje	14 069 ↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

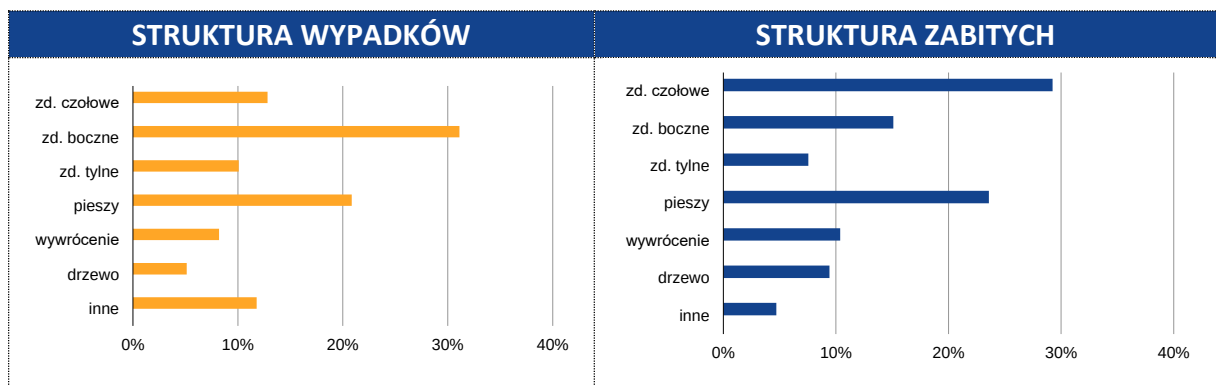
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 21,7%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 20,7%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 15,2%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 16,8%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 12,0%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 7,9%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 5,1%	2%		15%

WNIOSKI
1. W województwie w 2019 r. odnotowano drugi najwyższy w skali kraju wskaźnik zabitych/100 wypadków, przy jednoczesnym najniższym wskaźniku gęstości wypadków.
2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych, jednak to zderzenia czołowe pojazdów generują najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych.
3. W 2019 r. odnotowano spadek liczby wypadków, rannych i ciężko rannych. Jednocześnie wzrosła liczba ofiar śmiertelnych.
4. Utrzymuje się bardzo wysoki wskaźnik wypadków z udziałem rowerzystów i wysoki wskaźnik z udziałem nietrzeźwych.



WOJEWÓDZTWO POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 333,5 tys.
Powierzchnia	18 323 km ²
Długość dróg publicznych	22 720 km
Zarejestrowane pojazdy	1 782,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	914 km	● 4,0%	
wojewódzkie	1 834 km	● 8,1%	
powiatowe	5 714 km	● 25,2%	
gminne	14 258 km	● 62,8%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 297	↘↘	
zabici	160	↗↗	
ranni	2 775	↘↘↘	
ciężko ranni	595	↘↘↘	
kolizje	28 616	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

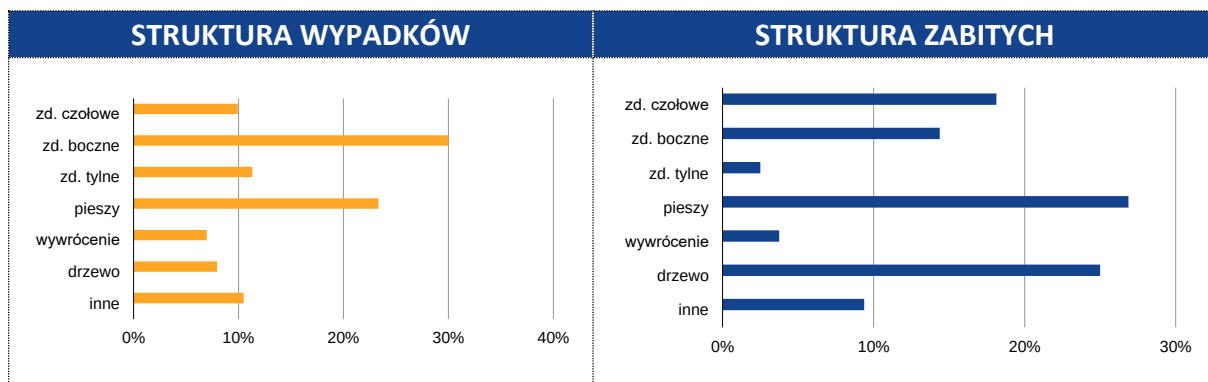
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 24,2%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 21,2%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,5%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 14,7%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 7,2%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 7,7%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 8,0%	2%		15%

WNIOSKI
1. W roku 2019 w województwie odnotowano spadek liczby wypadków, rannych i ciężko rannych. Niestety równocześnie wzrosła liczba ofiar śmiertelnych (+9,6%). 2. Podobnie jak w roku ubiegłym w województwie utrzymuje się znaczący udział wypadków spowodowanych prędkością i najechaniem na drzewo. Jednocześnie odnotowano dalszy spadek wypadków z udziałem motocyklistów. 3. Region charakteryzuje się dość niską ciężkością wypadków, natomiast gęstość wypadków jest powyżej średniej krajowej. 4. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz wypadki z pieszymi. Z kolei w strukturze ofiar śmiertelnych zwraca uwagę wysoki wskaźnik wypadków w wyniku najechania na drzewo.



WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE



Liczba mieszkańców

4 533,6 tys.

Powierzchnia

12 333 km²

Długość dróg publicznych

24 756 km

Zarejestrowane pojazdy

3 259 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 229 km	● 5,0%	
wojewódzkie	1 486 km	● 6,0%	
powiatowe	6 351 km	● 25,7%	
gminne	15 691 km	● 63,4%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 965	↘↘	
zabici	199	↘↘	
ranni	3 561	↘↘	
ciężko ranni	1 025	↘	
kolizje	58 163	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

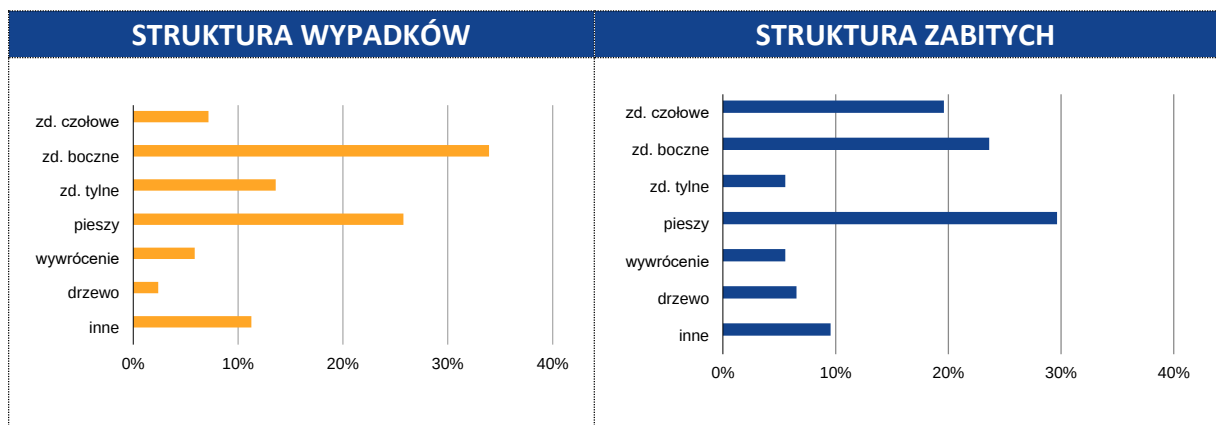
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 26,8%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 13,2%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 15,1%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 13,7%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 9,6%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 8,4%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 2,4%	2%		15%

WNIOSKI
- Najważniejszym problemem województwa jest jeden z najwyższych w kraju wskaźników wypadków z udziałem pieszych. W regionie odnotowano najniższy odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz jeden z najniższych udziałów wypadków spowodowanych przez młodych kierowców. - W regionie po raz kolejny odnotowano najniższy w kraju wskaźnik liczby zabitych w przeliczeniu na 100 tyś. mieszkańców, przy jednoczesnej dużej gęstości wypadków. - W roku 2019 w województwie widoczną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Spadła liczba ofiar śmiertelnych, rannych, jak i samych wypadków. Jedynie wzrosła liczba kolizji. - W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne i wypadki z udziałem pieszych, które charakteryzują się największym odsetkiem ofiar śmiertelnych.

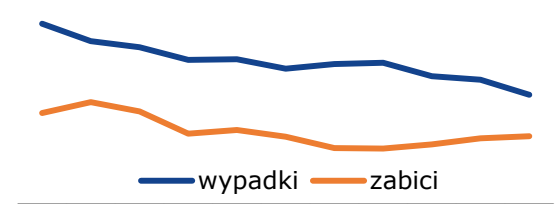


WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE



Liczba mieszkańców	1 241,5 tys.
Powierzchnia	11 710 km ²
Długość dróg publicznych	17 492 km
Zarejestrowane pojazdy	1 010,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	755 km	 4,3%	
wojewódzkie	1 076 km	 6,1%	
powiatowe	6 200 km	 35,4%	
gminne	9 461 km	 54,1%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 056	↘↘↘	
zabici	131	↗	
ranni	1 241	↘↘↘	
ciężko ranni	345	↘↘↘	
kolizje	13 462	↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

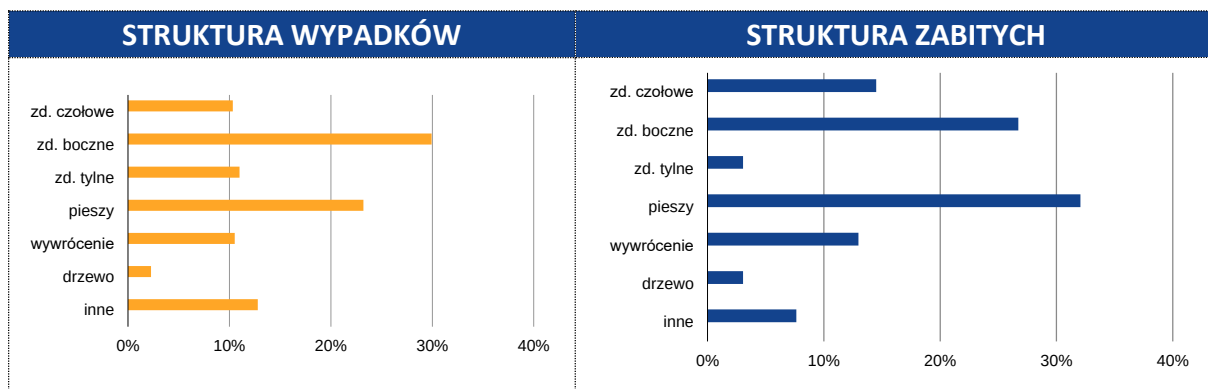
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 24,1%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 21,5%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17,9%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 11,5%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 12,4%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 6,0%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 2,3%	2%		15%

WNIOSKI
1. W regionie kolejny rok odnotowano wyższą od średniej krajowej wartość wskaźników demograficznych, przy niższej od średniej krajowej ciężkości i gęstości wypadków. 2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz najechanie na pieszego, ten drugi rodzaj zdarzenia generuje najwięcej ofiar śmiertelnych. 3. W roku 2019 zaobserwowano znaczący spadek liczby ofiar rannych i ciężko rannych. Wzrosła jednocześnie liczba ofiar śmiertelnych. 4. Podobnie jak w roku ubiegłym zwraca uwagę wysoki wskaźnik wypadków z udziałem osób nietrzeźwych. Jednocześnie udaje się utrzymać w rejonie bardzo niski odsetek wypadków z udziałem rowerzystów i motocyklistów.



WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE



Liczba mieszkańców	1 428,9 tys.
Powierzchnia	24 173 km ²
Długość dróg publicznych	22 360 km
Zarejestrowane pojazdy	1 030,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 334 km	● 6,0%	
wojewódzkie	1 918 km	● 8,6%	
powiatowe	8 414 km	● 37,6%	
gminne	10 695 km	● 47,8%	

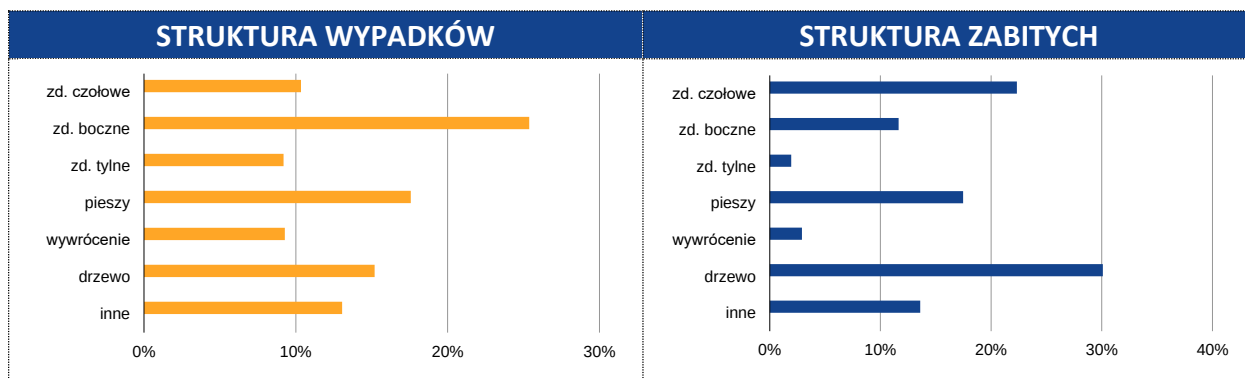
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 218	↘	
zabici	103	↘↘↘	
ranni	1 486	↘	
ciężko ranni	489	↘	
kolizje	16 223	↗	

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.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 18,9%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 30,6%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17,7%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 11,7%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 11,0%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 8,7%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 15,2%	2%		15%

WNIOSKI
1. W roku 2019, podobnie jak w latach ubiegłych w województwie utrzymał się najwyższy odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz najechaniem na drzewo. 2. Jednocześnie nastąpiła w województwie zauważalna poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i spadek we wszystkich kategoriach skutków zdarzeń oprócz kolizji. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne i wypadki z udziałem pieszych, jednak w strukturze zabitych największy odsetek wypadków stanowią wypadki w wyniku najechania na drzewo. 4. Wskaźniki zagrożeń dla województwa nie przekraczają średniej krajowej z wyjątkiem liczby wypadków przypadającej na 100 tys. mieszkańców.

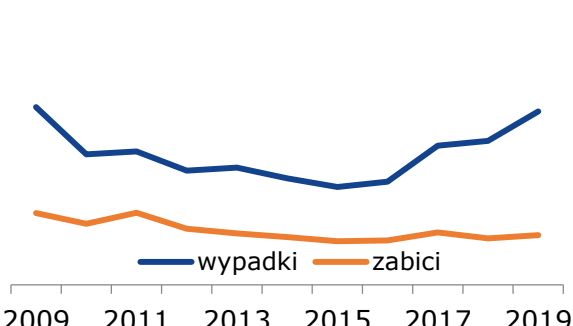


WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE



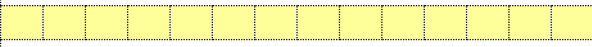
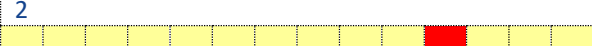
Liczba mieszkańców	3 494,0 tys.
Powierzchnia	29 826 km ²
Długość dróg publicznych	41 042,1 km
Zarejestrowane pojazdy	3 115,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 736 km	 4,2%	 POLSKA 4,6% 6,9% 29,8% 58,7%
wojewódzkie	2 805 km	 6,8%	
powiatowe	12 196 km	 29,7%	
gminne	24 306 km	 59,2%	

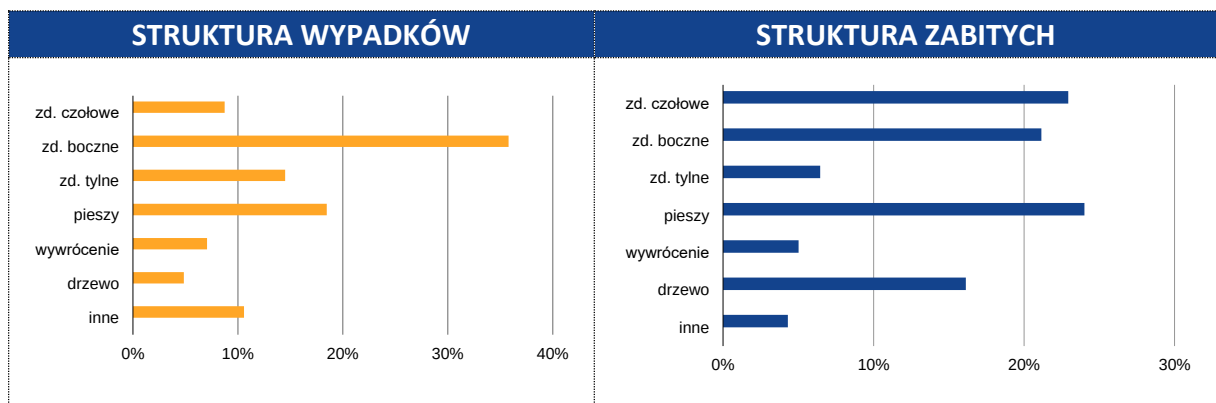
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	3 894	↗↗↗	
zabici	279	↗↗	
ranni	4 566	↗↗↗	
ciężko ranni	1 285	↗↗↗	
kolizje	35 728	↘	

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.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 19,5%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 20,5%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17,0%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 15,3%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 5,6%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 8,2%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 4,9%	2%		15%

WNIOSKI
1. Rok 2019 był kolejnym rokiem, w którym odnotowano w województwie wielkopolskim znaczący wzrost liczby wypadków jak i ofiar tych wypadków. Liczba wypadków i rannych wzrosła o ponad 20% a liczba ofiar śmiertelnych o prawie 7%. 2. W roku 2019 odnotowano dość wysoki wskaźnik wypadków z udziałem rowerzystów. 3. Struktura wypadków nie odbiega od średniej obserwowanej w kraju. Dominują wypadki z udziałem pieszych oraz zderzenia boczne. Jednocześnie obok wyżej wymienionych dużą liczbę ofiar śmiertelnych generują zderzenia czołowe. 4. Stan bezpieczeństwa opisywany wskaźnikami demograficznymi: liczba wypadków oraz liczba zabitych/100 tys. mieszkańców, są wyższe od średniej krajowej. 5. Na uwagę zasługuje, utrzymujący się od kilku lat najniższy w kraju wskaźnik udziału w wypadkach nietrzeźwych kierowców.



WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE



Liczba mieszkańców	1 701 tys.
Powierzchnia	22 905 km ²
Długość dróg publicznych	19 849 km
Zarejestrowane pojazdy	1 271 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 137 km	● 5,7%	
wojewódzkie	2 139 km	● 10,8%	
powiatowe	7 682 km	● 38,7%	
gminne	8 892 km	● 44,8%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	1 221	↗	
zabici	129	→	
ranni	1 406	↗	
ciężko ranni	540	↗↗	
kolizje	21 262	↗↗	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

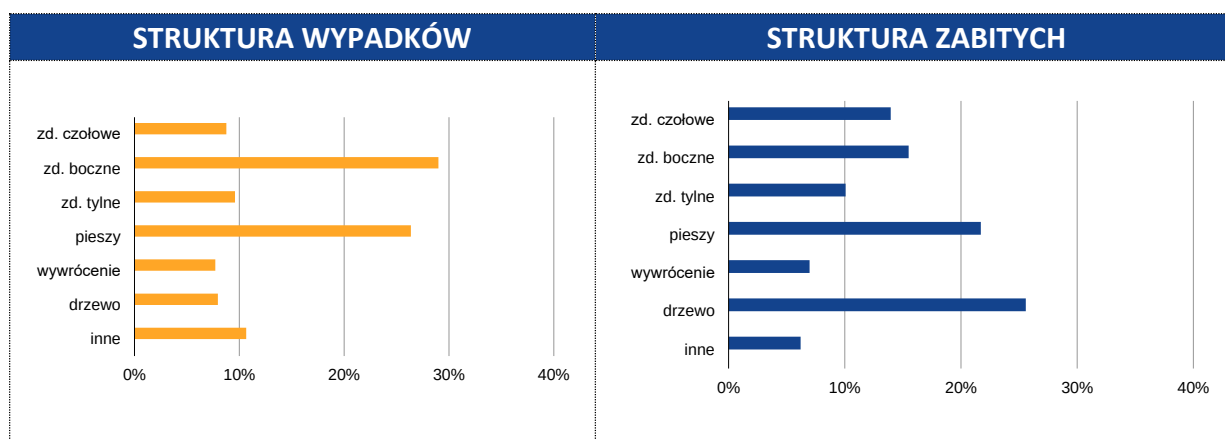
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	45		135
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5		22
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	2		12

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 27,5%	16%		28%
Spowodowanych nadmierną prędkością 18,3%	13%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców 14,8%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów 12,5%	11%		16%
Z udziałem nietrzeźwych 11,0%	5%		13%
Z udziałem motocyklistów 8,4%	6%		10%
W wyniku najechania na drzewo 7,9%	2%		15%

WNIOSKI
1. W roku 2019 w województwie w zakresie skutków zdarzeń drogowych nie nastąpiła poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w żadnej z kategorii. 2. W województwie utrzymuje się najniższy wskaźnik wypadków z udziałem młodych kierowców. 3. Wskaźnik wypadków z udziałem pieszych jest na drugim miejscu spośród najwyższych w kraju. 4. Przyjęte na potrzeby oceny wskaźniki plasują region w gronie województw o średnim poziomie zagrożenia.

ZAŁĄCZNIK 2

Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar oraz wielkość wskaźników zagrożenia w roku 2019

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	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
DOLNOŚLĄSKIE	2148	1929	203	215	2674	2275	971	913	40131	42387	74,0	66,5	7,0	7,4	9,5	11,1	9,0	7,9
KUJAWSKO-POMORSKIE	970	940	171	211	1031	974	409	416	27768	28466	46,6	45,2	8,2	10,2	17,6	22,4	3,5	3,4
LUBELSKIE	1216	1139	179	170	1286	1233	598	610	20079	20488	57,3	53,8	8,4	8,0	14,7	14,9	3,3	3,0
LUBUSKIE	663	660	79	92	790	775	392	403	11577	12071	65,3	65,1	7,8	9,1	11,9	13,9	4,3	4,2
ŁÓDZKIE	3759	3351	229	239	4600	4047	1241	1101	27995	30228	152,1	135,9	9,3	9,7	6,1	7,1	14,4	12,9
MAŁOPOLSKIE	3404	3136	223	176	4003	3716	1151	1067	31472	33861	100,2	92,2	6,6	5,2	6,6	5,6	10,8	10,0
MAZOWIECKIE	4034	3802	448	469	4682	4391	919	928	68770	70558	74,8	70,4	8,3	8,7	11,1	12,3	7,4	6,9
OPOLSKIE	705	614	81	73	787	703	271	223	10194	10841	71,4	62,2	8,2	7,4	11,5	11,9	6,7	5,8
PODKARPACKIE	1481	1481	125	157	1775	1708	343	378	18520	19031	69,6	69,6	5,9	7,4	8,4	10,6	7,1	7,0
PODLASKIE	672	585	102	106	771	620	361	315	13507	14069	56,8	49,5	8,6	9,0	15,2	18,1	2,5	2,2
POMORSKIE	2504	2297	146	160	3098	2775	667	595	26881	28616	107,6	98,4	6,3	6,9	5,8	7,0	11,1	10,1
ŚLĄSKIE	3222	2965	219	199	3783	3561	1058	1025	54545	54545	71,0	65,4	4,8	4,4	6,8	6,7	12,9	12,0
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1201	1056	127	131	1450	1241	407	345	13042	13462	96,5	85,1	10,2	10,6	10,6	12,4	6,9	6,0
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1281	1218	140	103	1506	1486	501	489	16137	16223	89,5	85,2	9,8	7,2	10,9	8,5	5,8	5,4
WIELKOPOLSKIE	3232	3894	261	279	3766	4566	1162	1285	35876	35728	92,6	111,4	7,5	8,0	8,1	7,2	7,9	9,5
ZACHODNIOPOMORSKIE	1182	1221	129	129	1357	1406	512	540	19920	21262	69,4	71,8	7,6	7,6	10,9	10,6	6,0	6,2
POLSKA	31674	30288	2862	2909	37359	35477	10963	10633	436414	455454	82,5	76,7	7,4	7,9	9,0	11,3	7,5	7,0

ZAŁĄCZNIK 3

Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania NPBRD w 2010 i 2019

Filary programu		Zabici		Ciężko ranni	
		2010	2019	2010	2019
Wskaźniki finalne dla całego programu					
Wszystkie filary	Liczba ofiar (ofiar/rok)	3 907	2 909 (-25,5%)	11 491	10 633 (-7,5%)
	Wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (ofiar/1 mln mieszk./rok)	102,3	75,7 (-26,0%)	302,9	276,8 (-8,6%)
	Wskaźnik ofiarochłonności motoryzacyjnej (ofiar/1 mln pojazdów/rok ^[1])	169,6	94,4 (-44,3%)	498,8	345,2 (-30,8%)
	Wskaźnik koncentracji ofiar (ofiar/1 mld pkm/rok ^[2])	19,6	12,2 (-37,8%)	57,7	44,6 (-22,7%)
Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów. Brak danych z SEWiK za rok 2019 w zakresie ciężko rannych w tych kategoriach					
Bezpieczny człowiek	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	1 235	793 (-36,0%)	3 287	2474 (-24,7%)
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	280	258 (-7,9%)	890	1371 (+54%)
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	320	382 (+19,4%)	1 139	1516 (+33,1%)
	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)	352	265 (-24,7%)	1 284	884 (-31,1%)

^[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)	776	585 (-24,6%)	2 052	1494 (-27,2%)
	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)	917	767 (-16,4%)	3 409	3975 (+16,6%)
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi ^[3] (ofiar/rok)	693	473 (-31,7%)	1 607	994 (-38,1%)
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)	585	486 (-16,9%)	2 754	2981 (+8,2%)
	Liczba ofiar na łukach poziomych – zakręt, łuk (ofiar/rok)	566	518 (-8,5%)	1 695	1385 (-18,2%)
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)	1 529	1 024 (-33,0%)	3 092	2579 (-16,6%)
Bezpieczna prędkość	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (ofiar/rok)	1 117	770 (-31,1%)	3 213	2428 (-24,4%)
Bezpieczny pojazd	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdów (ofiar/rok) ^[4]	19	6 (-68,4%)	70	13 (-81,4%)
Ratownictwo i opieka powypadkowa	Liczba ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od dnia wypadku (ofiar/rok)	1 217	Brak danych	n/d	n/d
	Liczba ofiar z trwałą niepełnosprawnością (ofiar/rok)	n/d	Brak danych	Brak danych	Brak danych

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

^[4] W 2019 r.: ofiary w wypadkach, w których przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu.