

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego

**Działania realizowane w zakresie
bezpieczeństwa ruchu drogowego
w 2011 roku
oraz rekomendacje na rok 2012**

**Dokument przyjęty przez Radę Ministrów
w dniu 27 czerwca 2012 r.**



KRAJOWA RADA
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Spis treści

Wstęp	9
1. Stan brd w Polsce: statystyka, przyczyny wypadków i analiza ich struktury	11
1.1. Prędkość	13
1.2. Piesi	19
1.3. Alkohol i narkotyki	24
1.4. Droga	31
1.5. Pojazd	36
2. Zmiany w przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2011 roku	41
2.1. Prawo o ruchu drogowym i akty wykonawcze	41
2.2. Drogi publiczne	47
2.3. Transport	47
2.4. Inne akty związane z problematyką ruchu drogowego	48
3. System nadzoru nad ruchem drogowym	51
3.1. Fotoradary – efekty wprowadzenia systemu automatycznego nadzoru	51
3.2. E-myto – efekty wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat drogowych	53
3.3. Inteligentne systemy transportowe	54
4. Bezpieczeństwo transportu drogowego	57
4.1. Szczegółowa kontrola autobusów i autokarów	58
4.2. Kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego	58
4.3. Kontrola przestrzegania norm czasu prowadzenia pojazdu	59
4.4. Kontrola przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych	60
4.5. Kontrola uprawnień do kierowania pojazdem oraz stanu trzeźwości kierowców	61
4.6. Wykluczanie z ruchu drogowego pojazdów niesprawnych technicznie	61
4.7. Podsumowanie i wnioski	62
5. Działania prewencyjne i edukacyjne	63
5.1. Kierowcy samochodów	63
5.2. Motocykliści	77
5.3. Rowerzyści i motorowerzyści	80
5.4. Pasażerowie	87
5.5. Piesi	93
5.6. Inne działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego	101
5.7. Podsumowanie i wnioski	109
6. Infrastruktura drogowa	111
6.1. Budowa nowych dróg	112
6.2. Remonty i przebudowy dróg	112
6.3. Utrzymanie dróg krajowych	112
6.4. Punkty informacji Drogowej	113
6.5. Podsumowanie i wnioski	113

7. System ratownictwa drogowego w Polsce	115
7.1. System powiadamiania ratunkowego	115
7.2. Ratownictwo podczas miejscowych zagrożeń w transporcie drogowym	116
7.3. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe	118
7.4. Ratownictwo chemiczno-ekologiczne podczas zdarzeń w komunikacji drogowej	119
7.5. Ratownictwo medyczne w 2011 roku w liczbach	120
7.6. Szkolenie	120
8. System informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego	123
8.1. Europejskie strony internetowe	123
8.2. Polskie strony internetowe	124
8.3. Publikacje krajowe	126
9. Współpraca międzynarodowa	127
10. Źródła finansowania	131
11. Podstawa działania: polskie i europejskie programy brd	135
11.1. Krajowy Program BRD 2005 – 2007 – 2013 GAMBIT 2005	135
11.2. IV Europejski Program Działań na rzecz BRD	135
12. Stan realizacji Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005	137
13. Wnioski i rekomendacje na rok 2012	139
13.1. Wnioski	139
13.2. Rekomendacje	139
14. KRBRD – misja, historia, kierownictwo, członkowie	141
15. Partnerzy	143
15.1. Partnerzy zagraniczni	143
15.2. Partnerzy krajowi	143
15.3. Partnerzy lokalni	144
15.4. Polscy sygnatariusze Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	145
16. Słownik	149

Spis tabel

<i>Tabela 1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2011 r. w poszczególnych województwach</i>	12
<i>Tabela 2. Dane o wypadkach, motoryzacji i zaludnieniu w Polsce w latach 2001-2011</i>	13
<i>Tabela 3. Wypadki drogowe spowodowane nadmierną prędkością i ich skutki wg obszaru występowania w 2011 r.</i>	15
<i>Tabela 4. Rodzaje wypadków drogowych spowodowanych nadmierną prędkością w 2011 r.</i>	15
<i>Tabela 5. Grupy wiekowe sprawców zdarzeń z powodu nadmiernej prędkości w 2011 r.</i>	16
<i>Tabela 6. Wypadki drogowe wg pojazdu sprawcy spowodowane w 2011 r. nadmierną prędkością</i>	16
<i>Tabela 7. Ofiary wypadków drogowych wg użytkowników dróg spowodowane nadmierną prędkością w 2011 r.</i>	16
<i>Tabela 8. Wypadki drogowe w wybranych miejscach ruchu pieszych w 2011 r.</i>	20
<i>Tabela 9. Wypadki drogowe w 2011 r. i ich skutki z udziałem pieszych w układzie miesięcznym</i>	20
<i>Tabela 10. Wypadki drogowe w 2011 r. i ich skutki z udziałem pieszych według dni tygodnia</i>	21
<i>Tabela 11. Piesi – ofiary wypadków według wieku</i>	21
<i>Tabela 12. Przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych w 2011 r.</i>	22
<i>Tabela 13. Piesi – sprawcy wypadków według wieku</i>	22
<i>Tabela 14. Wypadki drogowe i ich skutki z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu w układzie województw w 2011 r.</i>	25
<i>Tabela 15. Wypadki drogowe w 2011 r. i ich skutki z udziałem nietrzeźwych według dni tygodnia</i>	26
<i>Tabela 16. Wypadki spowodowane przez nietrzeźwych kierujących według rodzaju pojazdu w 2011 r.</i>	27
<i>Tabela 17. Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących w 2011 r.</i>	27
<i>Tabela 18. Nietrzeźwi sprawcy wypadków w 2011 r. według wieku</i>	27
<i>Tabela 19. Wypadki spowodowane przez nietrzeźwych kierujących w 2011 r. w układzie miesięcznym</i>	28
<i>Tabela 20. Główne przyczyny wypadków spowodowanych w 2011 r. przez kierujących pod wpływem innego środka</i>	29
<i>Tabela 21. Sprawcy wypadków kierujący pod wpływem innego środka w 2011 r. według wieku</i>	29
<i>Tabela 22. Wypadki drogowe w 2011 r. i ich skutki według obszaru występowania</i>	31
<i>Tabela 23. Wypadki drogowe w 2011 r. i ich skutki według geometrii drogi</i>	32
<i>Tabela 24. Wypadki drogowe w 2011 r. i ich skutki według miejsc ich powstawania</i>	33
<i>Tabela 25. Wypadki drogowe w 2011 r. według rodzaju drogi</i>	33
<i>Tabela 26. Wypadki drogowe w 2011 r. spowodowane stanem drogi</i>	33
<i>Tabela 27. Wypadki drogowe i ich skutki na autostradach</i>	34
<i>Tabela 28. Drogi krajowe o największym zagrożeniu wypadkami drogowymi</i>	34
<i>Tabela 29. Wypadki drogowe w 2011 r. według pojazdu sprawcy</i>	37
<i>Tabela 30. Wypadki drogowe w 2011 r. z powodu niesprawności technicznej pojazdu</i>	37
<i>Tabela 31. Karty rowerowe oraz motorowerowe wydane w poszczególnych typach szkół w latach</i>	

<i>szkolnych: 2010/2011 oraz 2009/2010</i>	82
<i>Tabela 32. Lista WORD-ów dysponujących mobilnymi miasteczkami ruchu drogowego</i>	84
<i>Tabela 33. Statystyka kosztów oraz wypadków</i>	114
<i>Tabela 34. Liczba miejscowych zagrożeń w transporcie drogowym w podziale na grupy środków transp.</i>	117
<i>Tabela 35. Rodzaje samochodów ratowniczo-gaśniczych i specjalnych wprowadzonych do użytkowania przez jednostki organizacyjne PSP w 2011 r.</i>	118

Spis rysunków

<i>Rysunek 1. Wypadki drogowe i kolizje na tle rozwoju motoryzacji w Polsce w latach 2001-2011</i>	9
<i>Rysunek 2. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2011 r.</i>	11
<i>Rysunek 3. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w latach 2007 - 2011</i>	12
<i>Rysunek 4. Zależność długości drogi hamowania od prędkości pojazdu</i>	14
<i>Rysunek 5. Konsekwencje potrącenia pieszego w zależności od prędkości zderzenia</i>	15
<i>Rysunek 6. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków w 2011 r.</i>	18
<i>Rysunek 7. Wypadki drogowe z udziałem pieszych wg obszaru</i>	19
<i>Rysunek 8. Wypadki drogowe w 2011 r. z udziałem pieszych według godzin</i>	21
<i>Rysunek 9. Liczba osób nietrzeźwych uczestniczących w wypadkach drogowych w latach 2001 - 2011</i>	26
<i>Rysunek 10. Liczba ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu</i>	28
<i>Rysunek 11. Podział kraju na delegatury terenowe GITD</i>	51
<i>Rysunek 12. Wykroczenia z podziałem na zakresy prędkości</i>	52
<i>Rysunek 13. Stosunek liczby wydanych decyzji o nałożeniu kary pieniężnej do liczby przeprowadzonych kontroli drogowych w poszczególnych latach od początku funkcjonowania ITD</i>	58
<i>Rysunek 14. Stosunek liczby nałożonych mandatów karnych za naruszenia przepisów ruchu drogowego do liczby przeprowadzonych kontroli drogowych</i>	59
<i>Rysunek 15. Struktura naruszeń przepisów w zakresie czasu prowadzenia i odpoczynku kierowców</i>	60
<i>Rysunek 16. Spadek liczby naruszeń w zakresie wymiarów, masy i nacisków osi pojazdów ujawnianych podczas kontroli drogowych, prowadzonych przez ITD</i>	62
<i>Rysunek 17. Plakaty towarzyszące kampanii „Prędkość zabija. Włącz myślenie.”</i>	65
<i>Rysunek 18. Elementy kreacji kampanii „Prędkość zabija. Włącz myślenie.”</i>	65
<i>Rysunek 19. Kampania „Prędkość zabija. Włącz myślenie.” na falach CB radia</i>	66
<i>Rysunek 20. Kampania „Prędkość zabija. Włącz myślenie.” w Internecie</i>	66
<i>Rysunek 21. Kampania „Prędkość zabija. Włącz myślenie.” podczas „Open’er Festiwal”</i>	67
<i>Rysunek 22. Płyta CD pt. „NIE ZASUWAM” dołączana do dziennika „Metro”</i>	67
<i>Rysunek 23. Plakat towarzyszący kampanii „Nie jedź na kacu. Włącz myślenie.”</i>	68
<i>Rysunek 24. Strona internetowa kampanii „Nie jedź na kacu. Włącz myślenie.”</i>	68
<i>Rysunek 25. Projekt naklejki z hasłem edukacyjnym na butelki</i>	69
<i>Rysunek 26. Logo akcji „Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa – Weekend Bez Ofiar”</i>	70
<i>Rysunek 27 Plakat pikniku ekologicznej i bezpiecznej jazdy „Bądź na czasie! Bądź eko!”</i>	73
<i>Rysunek 28. Elementy bezpiecznego koła</i>	73
<i>Rysunek 29. Odsetek samochodów o prawidłowym poziomie ciśnienia powietrza w oponach w 2011 r.</i>	74
<i>Rysunek 30 Plakat kampanii „Europejska Noc Bez Wypadku”</i>	75
<i>Rysunek 31. Stoisko KRBRD na II Ogólnopolskim Festiwalu Ludzi Drogi „Marynarze Szos”</i>	75
<i>Rysunek 32. Konferencja prasowa kampanii „MOTOPOZYTYWNI”</i>	79
<i>Rysunek 33. Wręczenie „MOTOPOZYTYWNYM” certyfikatów Emergency First Reponse</i>	79
<i>Rysunek 34. Mobilne miasteczko ruchu drogowego</i>	83

Rysunek 35. Kampania promocyjna „Rowerem bezpiecznie na wakacje” – Mazovia MTB Marathon	85
Rysunek 36. Plakaty towarzyszące kampanii „Nowe prawo. Rowerzysta z prawej”	86
Rysunek 37. Logo akcji „Fotelik nie gryzie” oraz przykłady aktywności podczas wydarzenia pn. „Dziecięca Stolica”	89
Rysunek 38. Plakat pikniku „Bezpieczne dziecko w podróży i na drodze”	90
Rysunek 39. Okładka gry „Wiewióstawa na drodze.”	91
Rysunek 40. Plakat kampanii „Klub Pancernika Klika w Fotelikach”	91
Rysunek 41. Plakat towarzyszący kampanii „Zapnij pasy. Włącz myślenie.”	92
Rysunek 42. Plakat towarzyszący kampanii „Zapnij pasy. Włącz myślenie.”	92
Rysunek 43. Strona internetowa kampanii „Zapnij pasy. Włącz myślenie.”	93
Rysunek 44. Prace nagrodzone w konkursie na projekt naklejki odblaskowej „Moda na odblaski”	95
Rysunek 45. Pokaz odblasków w ramach akcji „Moda Na Odblaski. Włącz Myślenie. Bezpiecznie - Chce się żyć!”	96
Rysunek 46. Odblaskobus w ramach akcji „Moda Na Odblaski. Włącz Myślenie. Widoczny powrót do szkoły”	96
Rysunek 47. Kadr ze spotu kampanii „Daj sygnał kierowcy. Noś odblaski. Włącz myślenie.”	98
Rysunek 48. Plakat kampanii „Bądźmy razem bezpieczni”	99
Rysunek 49. Logo akcji „Włącz myślenie! - Dekada BRD 2011 - 2020”	101
Rysunek 50. Konferencja inaugurująca akcję „Włącz myślenie! - Dekada BRD”	102
Rysunek 51. Egzamin na kartę rowerową prowadzony na stoisku KGP i KRBRD	102
Rysunek 52. Konferencja „Ofiary wypadków drogowych - Nasza Wspólna Odpowiedzialność”	103
Rysunek 53. Konferencja prasowa „Szybcy i martwi! Jak okiełznać demony prędkości?”	105
Rysunek 54. Konferencja prasowa „Jak skutecznie wpływać na wyobraźnię kierowców”	105
Rysunek 55. Spotkanie Okrągłego Stołu Bezpieczeństwa Drogowego	106
Rysunek 56. Szkolenie PCK dla młodych instruktorów BRD	107
Rysunek 57. Grupy docelowe poszczególnych działań profilaktycznych	110
Rysunek 58. Miejscowe zagrożenia w transporcie drogowym w latach 2005 – 2011	116
Rysunek 59. Miejscowe zagrożenia chemiczne i ekologiczne w transporcie drogowym oraz udział samochodów ciężarowych, w tym cystern, w latach 2005 – 2011	119
Rysunek 60. Logo akcji „Włącz myślenie! - Dekada BRD 2011 - 2020”	127
Rysunek 61. Logo projektu „SOL – Save our Lives”	129
Rysunek 62. Realizacja celów etapowych Programu Gambit 2005	138

Polska droga do wizji zero

Wstęp

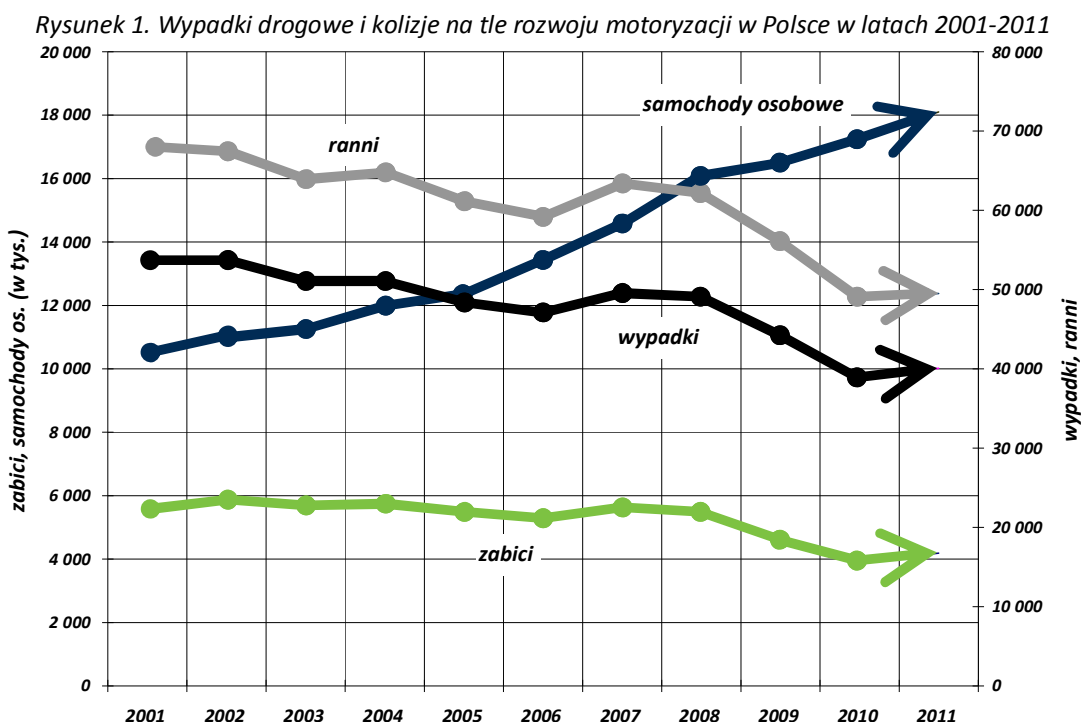
Realizując obowiązek ustawowy wynikający z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD) przygotowała kolejne sprawozdanie dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) oraz działań realizowanych w tym zakresie. Sprawozdanie to składane jest corocznie Radzie Ministrów, Sejmowi, Senatowi i Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej.

Każda ofiara śmiertelna wypadku drogowego to tragedia w wymiarze ludzkim, ale i społeczno-ekonomicznym. Dlatego fakt, że w 2011 roku było więcej wypadków drogowych każe dokonać analizy przyczyn takiej sytuacji oraz starannej ewaluacji dotychczasowych działań.

Główne fakty, które mogły wpłynąć na sytuację na drogach w minionym roku, to: długa, ciepła jesień oraz późna, łagodna zima, a w efekcie większy ruch, większe prędkości i cięższe konsekwencje wypadków.

To także okres przejściowy we wdrażaniu nowego systemu fotoradarów, konieczne remonty kolei i w efekcie mniejsza liczba połączeń kolejowych, co spowodowało zwiększony ruch na drogach, oraz prawdopodobnie niezrozumienie przez część kierowców przepisów o podwyższeniu o 10 km/h prędkości dopuszczalnej na autostradach i drogach ekspresowych oraz tolerancji na poziomie +10 km/h wszystkich urządzeń rejestrujących przekroczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów.

Istotny jest również fakt, że w Polsce, w przeciwieństwie do innych państw europejskich, z roku na rok znacząco zwiększa się liczba zarejestrowanych pojazdów.



Rok 2012 będzie rokiem szczególnym - w 11. roku działania KRBRD czekają nas co najmniej cztery ważne momenty, które będą miały znaczący wpływ na kierunek działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego: 1) wdrażanie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym (docelowo planuje się ok. 400 fotoradarów), 2) mistrzostwa w piłce nożnej EURO 2012, oznaczające wzmożony ruch w całym kraju, 3) ustawa o audycie brd¹, która rozpocznie proces stałego nadzoru nad infrastrukturą drogową, oraz 4) początek prac nad nowym Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Priorytety działań na rzecz brd, wynikające po pierwsze – z ww. wydarzeń, po drugie – z analizy statystyk i przyczyn wypadków drogowych, a po trzecie – ze wskazówek Unii Europejskiej i Organizacji Narodów Zjednoczonych, to: niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, a wśród nich piesi i rowerzyści ze wszystkich grup wiekowych oraz motocykliści, kierowcy oraz samorządowi zarządcy dróg, których rola jest nie do przecenienia, jak bowiem pokazały efekty *Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Droгах Samorządowych 2005-2010*, uspokajanie ruchu w skali lokalnej przynosi efekty nie do przecenienia.

Obecnie wdrażany jest plan zmodyfikowania formuły działania KRBRD. W ramach 4 grup roboczych członkowie Rady oraz zaproszeni przez nią partnerzy ze środowisk naukowych i organizacji pozarządowych mają proponować niezbędne zmiany, kierując się tzw. strategią 4 E, czyli:

- **Engineering** – wymogi techniczne,
- **Enforcement** – nadzór i kontrola,
- **Emergency** - pomoc przedmedyczna i medyczna,
- **Education** – edukacja.

Chcemy zająć się m.in. standaryzacją i poprawą oznakowania na drogach, usprawnieniem i racjonalizacją kar za wykroczenia drogowe, wychowaniem komunikacyjnym dzieci i młodzieży, czy systemem pomocy ofiarom wypadków drogowych.

Taka droga do realizacji polskiej *Wizji Zero* wymaga konsekwentnych działań i współpracy wszystkich środowisk zaangażowanych w proces trwałej poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach.

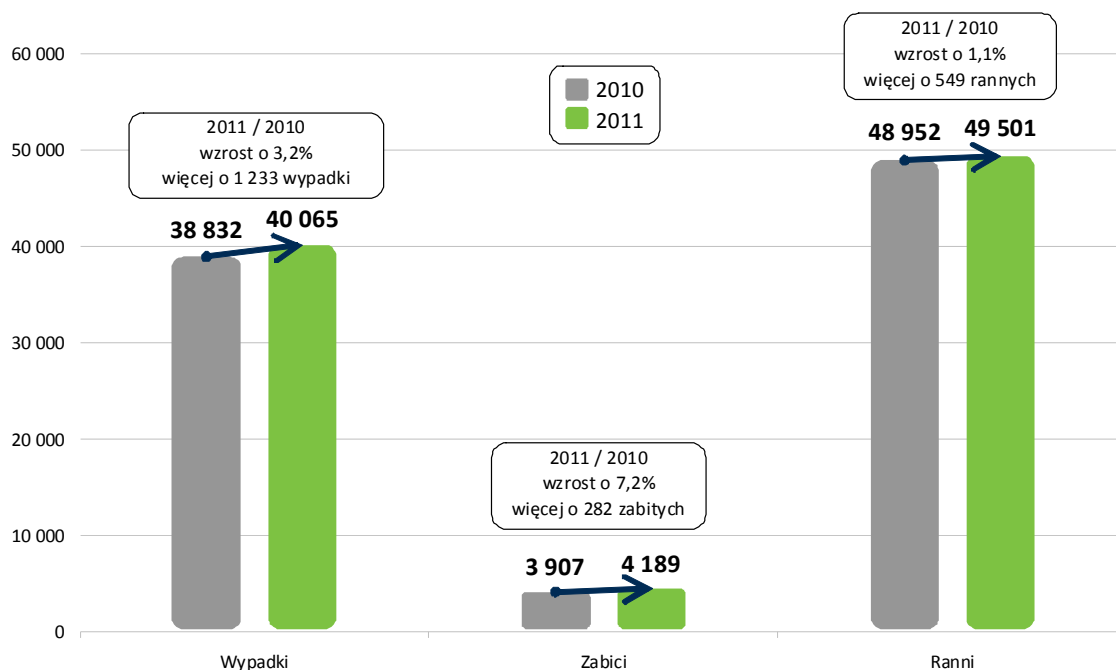
¹ Ustawa z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2012 r. poz. 472) implementująca postanowienia Dyrektywy 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE L 319 z 29.11.2008, str. 59), która wprowadza obowiązek przeprowadzania m.in. audytu brd.

1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce: statystyka², przyczyny wypadków i analiza ich struktury

W 2011 roku w Polsce doszło do **40 065** wypadków drogowych, w których zginęło **4 189** osób, a **49 501** zostało rannych. Do Policji zgłoszono **366 520** kolizji drogowych. W porównaniu z 2010 rokiem jest to:

- więcej wypadków o 1 233 (+ 3,2%),
- więcej zabitych o 282 (+ 7,2%),
- więcej rannych o 549 (+ 1,1%),
- mniej kolizji o 49 555 (-11,9%).

Rysunek 2. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2011 r.



Najczęściej sprawcami wypadków drogowych byli:

- **kierujący pojazdami – 80%** (32 188) wypadków,
- **piesi – 11%** (4 377) wypadków,
- **inni (pasażerowie, współwina, inne przyczyny) – 9%** (3 500) wypadków.

Wśród przyczyn wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami najczęstszymi były:

- **niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 29%** (9 179) wypadków,
- **nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu – 27%** (8 572) wypadków,
- **nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego (nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych oraz nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu) - 14%** (4 515) wypadków.

² Źródło danych o wypadkach: Wydział Profilaktyki i Analiz w Biurze Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji

Rysunek 3. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w latach 2007 - 2011

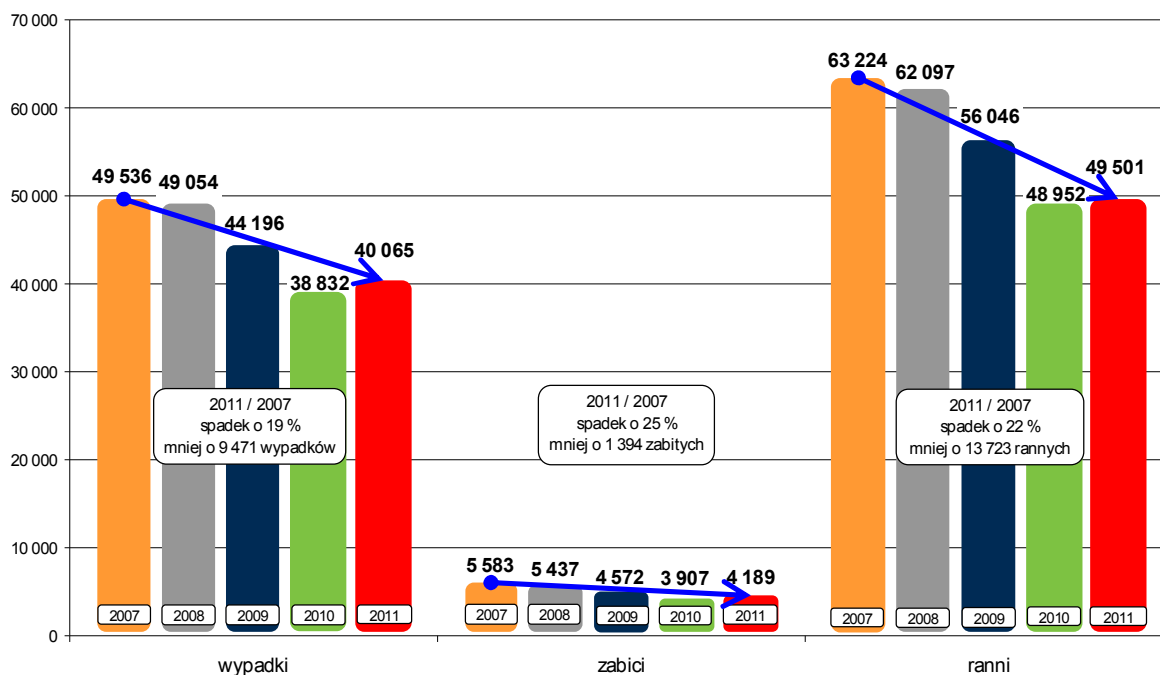


Tabela 1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2011 r. w poszczególnych województwach

Województwo	Wypadki			Zabici			Ranni		
	2010	2011	Wzrost/ spadek	2010	2011	Wzrost/ spadek	2010	2011	Wzrost/ spadek
Dolnośląskie	2 294	2 948	654	241	258	17	3 098	3 948	850
Kujawsko-pomorskie	1 490	1 336	-154	228	234	6	1 799	1 463	-336
Lubelskie	1 820	1 798	-22	256	252	-4	2 288	2 250	-38
Lubuskie	845	823	-22	108	122	14	1 113	1 086	-27
Łódzkie	4 157	4 266	109	320	322	2	5 226	5 231	5
Małopolskie	4 003	4 364	361	235	312	77	5 046	5 425	379
Mazowieckie	5 190	5 130	-60	655	712	57	6 339	6 148	-191
Opolskie	836	836	0	107	99	-8	1 028	1 001	-27
Podkarpackie	1 961	2 104	143	202	224	22	2 571	2 620	49
Podlaskie	847	816	-31	146	152	6	1 125	1 006	-119
Pomorskie	2 660	2 910	250	198	222	24	3 406	3 711	305
Śląskie	5 015	5 031	16	352	347	-5	6 132	6 111	-21
Świętokrzyskie	1 574	1 516	-58	197	179	-18	2 017	1 855	-162
Warmińsko-mazurskie	1 725	1 647	-78	168	179	11	2 338	2 098	-240
Wielkopolskie	2 930	2 996	66	343	405	62	3 624	3 663	39
Zachodniopomorskie	1 485	1 544	59	151	170	19	1 802	1 885	83
O g ó ł e m	38 832	40 065	+ 1 233	3 907	4 189	+ 282	48 952	49 501	+549

Tabela 2. Dane o wypadkach, motoryzacji i zaludnieniu* w Polsce w latach 2001-2011

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji (zgłoszonych Policji)	Liczba sam. osobowych w tys.	Liczba mieszkańców w tys.	Zagrożenie mieszkańców (zabici / 100 tys. mieszkańców)	Wskaźnik motoryzacji (liczba samochodów osobowych / 1tys. mieszkańców)
2001	53 799	5 534	68 194	342 408	10 503	38 632	14	272
2002	53 559	5 827	67 498	358 807	11 029	38 219	15	289
2003	51 078	5 640	63 900	367 700	11 244	38 191	15	294
2004	51 069	5 712	64 661	424 938	11 975	38 174	15	314
2005	48 100	5 444	61 191	401 440	12 339	38 157	14	323
2006	46 876	5 243	59 123	411 727	13 384	38 126	14	351
2007	49 536	5 583	63 224	386 934	14 589	38 116	15	383
2008	49 054	5 437	62 097	381 520	16 079	38 136	14	422
2009	44 196	4 572	56 046	386 934	16 495	38 167	12	432
2010	38 832	3 907	48 952	416 075	17 240	38 200	10	451
2011	40 065	4 189	49 501	366 520	18 100**	38 230**	11**	473**
11/10	+3,2%	+7,2%	+1,1%	-11,9%	5%	0,08%		
11/01	-26%	-24%	-27%	7%	64%	-1%		

* wg Głównego Urzędu Statystycznego

** dane szacunkowe

1.1. Prędkość

Jazda z prędkością niedostosowaną do warunków panujących na drodze jest wciąż najczęstszą i najgroźniejszą przyczyną wypadków drogowych w Polsce, podobnie jak w innych krajach. Słoneczny dzień, pusta i prosta droga – to są warunki, w których wielu kierowców decyduje się na zbyt szybką jazdę samochodem, i w których – wbrew powszechnemu mniemaniu - zdarza się bardzo wiele wypadków.

U 70% polskich kierowców prędkość wywołuje pozytywne skojarzenia: przyjemność, poczucie swobody, wolności, pewności siebie. Zdecydowana większość z nich wysoko ocenia swoje umiejętności. Znacząca część przyznaje, że przekraczanie prędkości w Polsce jest powszechnie akceptowane. Ponad 85% kierowców przekracza dozwoloną prędkość w miastach i małych miejscowościach (76 km/h to średnia prędkość pojazdów przejeżdżających przez niewielkie miejscowości mimo obowiązującego ograniczenia 50 km/h).³

Tymczasem nawet tak nieznaczne przekroczenie przepisów może pociągać za sobą tragiczne skutki. Pojazd poruszający się z prędkością 75 km/h zatrzyma się dopiero po przejechaniu 52 metrów od momentu zauważenia niebezpieczeństwa przez kierowcę. Nawet, gdy kierujący pojazdem zareaguje 35 metrów od przeszkody, uderzy w nią z prędkością 53 km/h.

Polacy postrzegają szybką jazdę innych kierowców jako zagrożenie i potępiają ich brawurowe zachowanie na drodze. Sami jednak przekraczają dopuszczalne limity prędkości, ponieważ nie widzą w tym nic złego. Pokutuje przeświadczenie, że jest to atrybut doświadczonego i dobrego kierowcy, który sam jest w stanie ocenić, kiedy może jechać szybciej.

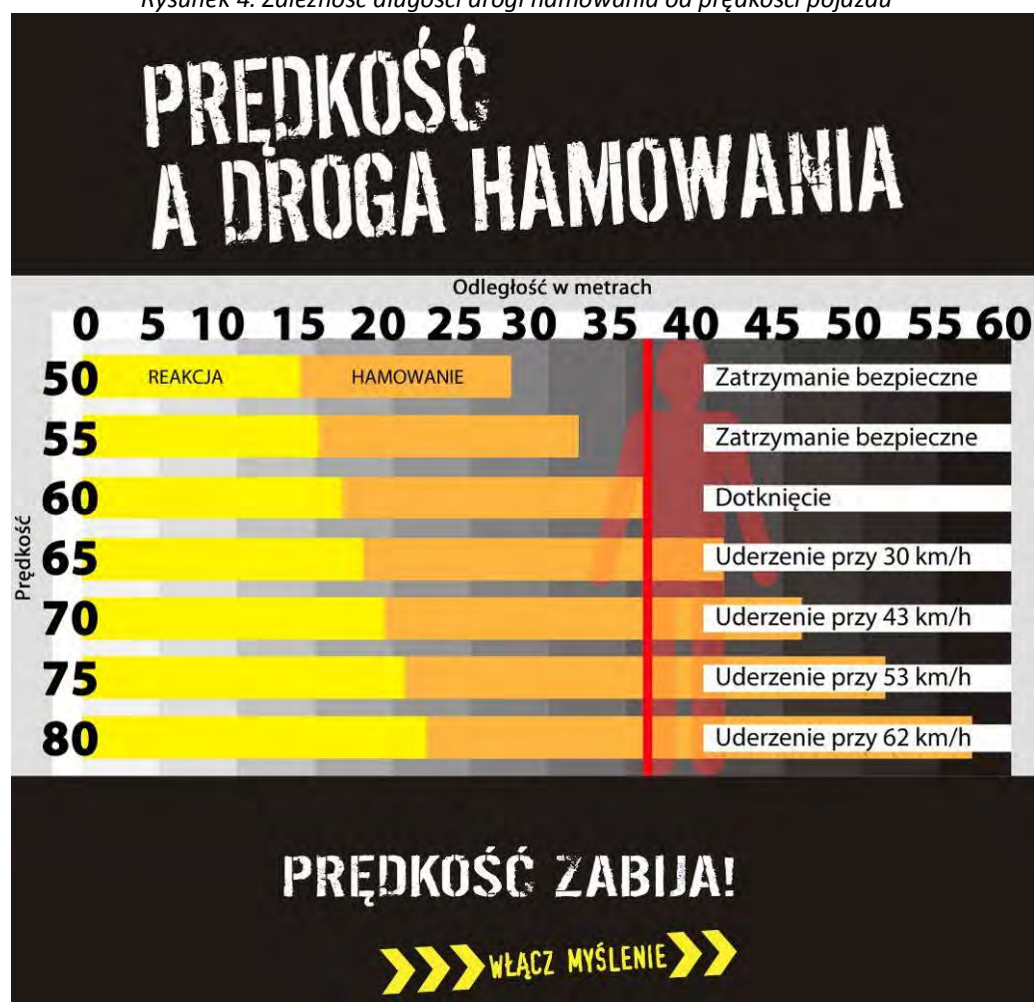
³ Na podstawie raportu TNS Pentor, przygotowanego na zlecenie KRBRD w ramach kampanii społecznej *Prędkość zabija. Włącz myślenie*, który jest opublikowany na http://www.krbrd.gov.pl/kampanie/predkosc_zabija_2011.htm

Są kraje, gdzie za przekroczenie dozwolonej prędkości grożą poważne kary: wysokie mandaty, utrata prawa jazdy czy zniżki ubezpieczeniowej, a nawet areszt. Czy takie restrykcje byłyby skuteczne na polskich drogach?

Zdaniem 49% polskich kierowców, surowsze kary są w stanie zmotywować ich do ograniczenia prędkości. Ponad 43% uważa, że skuteczne mogłoby okazać się zabieranie prawa jazdy za znaczne przekraczanie prędkości. Z drugiej zaś strony ci sami kierowcy podkreślają, że wpływ kontroli policyjnych i fotoradarów na ograniczenie prędkości jest chwilowy i ogranicza się wyłącznie do przejazdu w okolicy, gdzie kontrolowana jest prędkość.

Krótkotrwały efekt działania kar za przekraczanie dozwolonej prędkości zmusza do poszukiwania różnorodnych sposobów na nakłonienie polskich kierowców do „zdjęcia nogi z gazu”. Warto próbować kompleksowo wpływać na zmianę ich zachowań na drodze, aby bezpieczna jazda, z zachowaniem rozsądnej prędkości, odpowiednio dostosowanej do warunków, wynikała z wewnętrznych przekonań kierowców.

Rysunek 4. Zależność długości drogi hamowania od prędkości pojazdu*



* źródło: kampania społeczna *Prędkość zabija. Włącz myślenie.*

Rysunek 5. Konsekwencje potrącenia pieszego w zależności od prędkości zderzenia*

Prędkość zderzenia	Obrażenia pieszych	Prawdopodobieństwo poniesienia śmierci	
30 km/h	Lekkie obrażenia		15%
40km/h	Pojawiają się: ■ przypadki inwalidztwa ■ przypadki śmiertelne		30%
50km/h	Inwalidztwo Przypadki śmiertelne		60%
60km/h	Bardzo częste przypadki śmiertelne		85%
powyżej 60 km/h	Wyłącznie przypadki śmiertelne		

* na podstawie materiałów źródłowych Instytutu Transportu Samochodowego

1.1.1. Statystyka i analiza przyczyn

W 2011 roku z powodu niedostosowania prędkości do warunków ruchu doszło do **9 179** wypadków drogowych, w których **1 232** osoby zginęły, a **12 831** zostało rannych. Najwięcej zdarzeń z powodu prędkości miało miejsce na obszarze zabudowanym (55,2%), jednakże na obszarze niezabudowanym zginęła większa liczba osób (60,2%).

Tabela 3. Wypadki drogowe spowodowane nadmierną prędkością i ich skutki wg obszaru występowania w 2011 r.

Obszar	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
niezabudowany	4 115	44,8	742	60,2	5 901	46,0
zabudowany	5 064	55,2	490	39,8	6 930	54,0
Ogółem	9 179	100,0	1 232	100,0	12 831	100,0

Najczęstszym rodzajem wypadków było: wywrócenie się pojazdu (21,5% ogółu zdarzeń), najechanie na drzewo (19,2%) oraz zderzenie tylne (14%).

Tabela 4. Rodzaje wypadków drogowych spowodowanych nadmierną prędkością w 2011 r.

Rodzaj	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
Wywrócenie się pojazdu	2 012	21,5	169	13,7	2 679	20,5
Najechanie na drzewo	1 803	19,2	451	36,6	2 387	18,3
Zderzenie pojazdów tylne	1 316	14,0	70	5,7	1 877	14,4
Zderzenie pojazdów czołowe	1 170	12,5	211	17,1	2 052	15,7
Zderzenie pojazdów boczne	730	7,8	109	8,8	1 101	8,4
Najechanie na słup, znak	554	5,9	66	5,4	703	5,4
Najechanie na pieszego	439	4,7	98	8,0	432	3,3
Najechanie na barierę ochronną	270	2,9	27	2,2	356	2,7
Wypadek z pasażerem	210	2,2	15	1,2	344	2,6
Najechanie na pojazd unieruchomiony	174	1,9	10	0,8	223	1,7
Najechanie na dziurę, wybój, garb	20	0,2	0	0,0	30	0,2
Najechanie na zwierzę	9	0,1	0	0,0	14	0,1
Najechanie na zaporę kolejową	3	0,0	0	0,0	5	0,0
Inne	469	7,1	6	0,5	628	6,7
Ogółem	9 179	100,0	1 232	100,0	12 831	100,0

Wśród grup wiekowych sprawców zdarzeń z powodu prędkości, duże zagrożenie stanowią kierujący **w przedziale wiekowym 18-24 lata**. Jest to grupa, którą cechuje brak doświadczenia i umiejętności w kierowaniu pojazdami oraz duża skłonność do brawury i ryzyka. Przyczyną 42% wypadków, które oni spowodowali, było właśnie niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Dodatkowo są to wypadki o dużej ciężkości – na każde 100 wypadków ginie 15 osób.

Tabela 5. Grupy wiekowe sprawców zdarzeń z powodu nadmiernej prędkości w 2011 r.

Wiek	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
0 – 6	1	0,0	0	0,0	1	0,8
7 – 14	56	0,6	2	0,2	66	0,5
15 – 17	213	2,3	22	1,8	294	2,3
18 – 24	3 054	33,3	467	37,9	4 509	35,1
25 – 39	3 417	37,2	451	36,6	4 644	36,2
40 – 59	1 798	19,6	218	17,7	2 467	19,2
60 plus	491	5,3	60	4,9	673	5,2
b/d	149	1,6	12	1,0	177	1,4
Ogółem	9 179	100,0	1 232	100,0	12 831	100,0

Wg rodzaju pojazdu, najwięcej wypadków spowodowali kierujący samochodami osobowymi, których jest najwięcej na polskich drogach, a następnie kierujący samochodami ciężarowymi oraz motocykliści.

Tabela 6. Wypadki drogowe wg pojazdu sprawcy spowodowane w 2011 r. nadmierną prędkością

Rodzaj pojazdu	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
Samochód osobowy	7 200	78,4	995	80,8	10 485	81,7
Samochód ciężarowy	652	7,1	97	7,8	876	6,9
Motocykl	650	7,1	114	9,3	638	5,0
Motorower	352	3,8	12	1,0	392	3,1
Rower	140	1,5	1	0,1	144	1,1
Autobus	62	0,7	1	0,1	140	1,1
Inny pojazd	49	0,5	3	0,2	53	0,4
Nieustalony	24	0,3	2	0,2	26	0,2
Ciągnik rolniczy	25	0,3	5	0,4	25	0,2
Tramwaj, trolejbus	15	0,2	-	-	36	0,3
Pojazd uprzywilejowany	4	0,0	1	0,1	10	0,1
Pojazd wolnobieżny	3	0,0	1	0,1	2	0,0
Pojazd przewożący mat. niebezpieczne	3	0,0	-	-	4	0,0

Tabela 7. Ofiary wypadków drogowych wg użytkowników dróg spowodowane nadmierną prędkością w 2011 r.

Rodzaj użytkownika	Zabici	%	Ranni	%
Motorowerzyści	13	1,0	438	3,4
Piesi	99	7,8	467	3,6
Rowerzyści	35	2,7	274	2,1
Użytkownicy autobusów	2	0,2	249	1,9
Użytkownicy ciągników	6	0,5	36	0,3
Użytkownicy innych pojazdów	4	0,3	65	0,5
Użytkownicy motocykli	120	9,4	644	4,9
Użytkownicy pojazdów uprzywilejowanych	1	0,1	20	0,2
Użytkownicy samochodów ciężarowych	50	3,9	506	3,9
Użytkownicy samochodów osobowych	944	74,1	10 342	79,1
Użytkownicy tramwajów i trolejbusów	-	-	26	0,2
Użytkownicy poj. przewożących mat. niebezpiecz.	-	-	3	0,3

Najwięcej ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu, obok kierujących i pasażerów samochodów osobowych, których udział w tych wypadkach jest największy, zanotowano wśród: motocyklistów oraz ich pasażerów (9,4%), a także pieszych (7,8%).

1.1.2. Działania

W celu zmniejszenia zagrożeń wynikających z częstego przekraczania dozwolonych prędkości, w 2011 r. jednostki Policji prowadziły intensywne działania kontrolne w ramach działań ogólnopolskich (akcje *PRĘDKOŚĆ*) oraz na szczeblu lokalnym. Do kontroli prędkości policjanci wykorzystywali:

- radarowe mierniki prędkości (RMP),
- wideorejestratory i
- fotoradary (do 30 czerwca 2011 r.).

Kluczowym wydarzeniem w 2011 roku, mającym na celu ograniczenie przekraczania przez kierowców dozwolonej prędkości, było rozpoczęcie ujawniania naruszeń w ruchu drogowym przy pomocy fotoradarów przez Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD), działającego w ramach Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (GITD). Kontrole prędkości prowadzone przez Policję oraz Inspekcję Transportu Drogowego (ITD) były wspomagane również – na szczeblu lokalnym – przez straże gminne (miejskie).

W celu upowszechnienia wiedzy na temat wpływu prędkości na zagrożenia w ruchu drogowym prowadzono działania edukacyjno-informacyjne, w tym np.:

- kampanię *Prędkość zabija! Włącz myślenie*,
- kampanię *Jesteś sprawcą, jesteś ofiarą*, prowadzoną w ramach *Programu Drogi Zaufania*,
- roztawienie tzw. „zegarów śmierci” w ramach *Programu Drogi Zaufania*, zawierających informacje o liczbie ofiar wypadków spowodowanych różnymi czynnikami, w tym nadmierną prędkością,
- wydanie i rozpowszechnienie – w ramach *Programu Drogi Zaufania* – mapy fotoradarów umiejscowionych przy drogach krajowych,
- akcję Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa *Weekend Bez Ofiar* – ogólnopolski apel o bezpieczną jazdę, pikniki edukacyjne, w ramach których można było np. skorzystać z symulatora zderzenia i przekonać się, jakie mogą być konsekwencje zbyt szybkiej jazdy. Informacje radiowe, telewizyjne i prasowe, które dotyczyły również problemu nadmiernej prędkości jako przyczyny wypadków drogowych. W ramach Narodowego Eksperymentu Bezpieczeństwa *Weekend Bez Ofiar*, w dniach 6-8 sierpnia 2011 r. Policja oraz ITD prowadziły wzmożone kontrole na wszystkich drogach w Polsce (więcej informacji w rozdziale 6).
- ogólnopolski konkurs plastyczny dla szkół podstawowych pod hasłem *Prędkość zabija. Włącz myślenie*.

Komenda Główna Policji (KGP) zorganizowała i nadzorowała ogólnopolskie działania pod kryptonimem *PRĘDKOŚĆ*, które polegały na zintensyfikowanych kontrolach mających na celu zmniejszenie liczby przypadków przekraczania przez kierowców dozwolonej prędkości. Działania przeprowadzono w całym roku 6 razy:

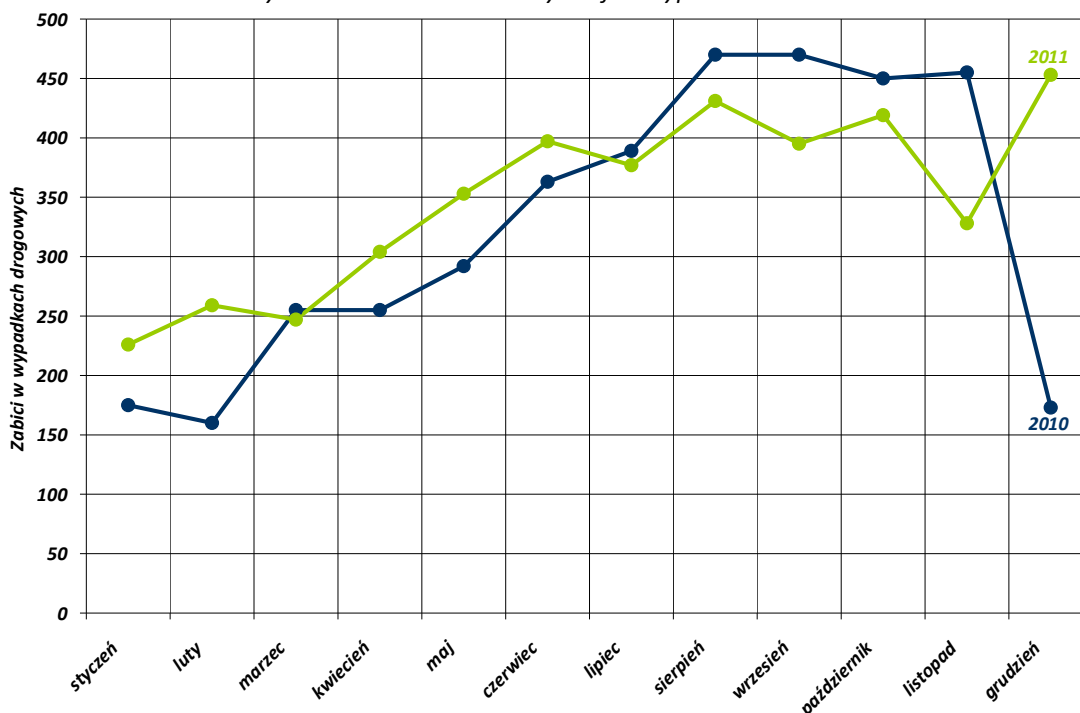
- skontrolowano 120 804 pojazdy,
- ujawniono 71 375 przypadków przekroczenia prędkości (przy użyciu RMP i wideorejestratorów) oraz 5 804 (przy użyciu urządzeń automatycznych),
- nałożono 64 498 mandatów karnych.

Niedostosowanie prędkości do warunków jazdy było przyczyną 81 (15,5%) wypadków zaistniałych w czasie prowadzenia działań (w normalnej służbie w roku 2011 odsetek ten wynosił 22,9%).

Ponadto Komendy Wojewódzkie Policji (KWP) prowadziły własne akcje. Na przykład, w województwie wielkopolskim każda jednostka realizowała tego typu działania we własnym zakresie, na swoim terenie, ujawniając - średnio na jednego policjanta - sześciu kierujących popełniających wykroczenie tej kategorii.

Od 1 lipca 2011 r. zaczęto działać **CANARD** (więcej na temat w rozdziale 2). Od tego momentu, w okresie od lipca do listopada, zanotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków o 12,99% w stosunku do analogicznego okresu roku 2010.

Rysunek 6. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków w 2011 r.



1.1.3. Wnioski i rekomendacje

Nadmierna prędkość jest wciąż najczęstszą przyczyną wypadków, wobec czego należy kontynuować działania przeciwdziałające temu zjawisku:

- kontynuować działania kontrolne w ramach policyjnej akcji **PRĘDKOŚĆ**,
- konsekwentnie karać kierowców popełniających wykroczenia,
- realizować działania informacyjne i profilaktyczne mające na celu przekonanie do bezpiecznych zachowań oraz wywołanie społecznej dezaprobaty jazdy z nadmierną prędkością,
- wdrażać rozwiązania inżynierskie w celu uspokojenia ruchu i separacji poszczególnych grup uczestników ruchu (np. budowa chodników i ścieżek rowerowych, wytyczanie przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną, przebudowa skrzyżowań, optyczne zwężanie jezdni, stawianie bezpiecznych barier drogowych, modernizacja zatok autobusowych itp.),
- kontynuować rozbudowę systemu automatycznego nadzoru nad ruchem i kontroli prędkości poprzez zakup sprzętu pozwalającego na egzekwowanie odpowiedzialności za przekraczanie dozwolonej prędkości (pierwsze miesiące działalności CANARD pokazały, że automatyczny

nadzór nad ruchem i kontrola prędkości mogą przyczynić się do znacznej redukcji liczby zabitych na drogach),

- zlecić przeprowadzenie pogłębionej analizy skutków podniesienia w 2011 roku limitów prędkości na niektórych rodzajach dróg,
- kontynuować policyjne ponadpowiatowe patrole ruchu drogowego wyposażone w specjalistyczny sprzęt do dynamicznej kontroli prędkości, czyli nieoznakowane radiowozy z wideorejestratorami (na podst. doświadczeń wielkopolskiej Komendy Policji).

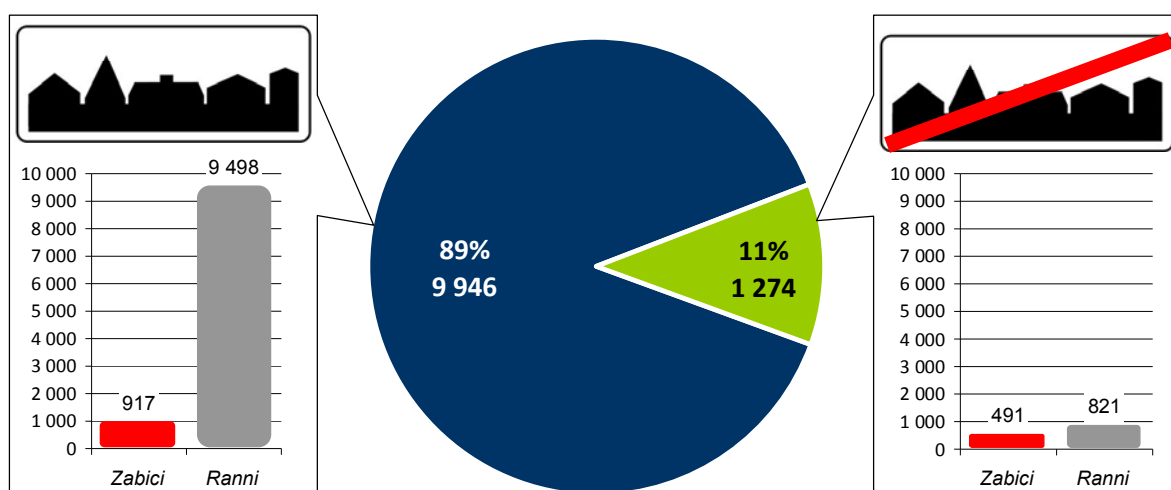
1.2. Piesi

1.2.1. Statystyka i analiza przyczyn

W 2011 roku odnotowano **11 220** wypadków z udziałem pieszych (27,9% ogółu), w których zginęło **1 419** osób (33,9% ogółu), a **10 568** odniosło obrażenia (21,3% ogółu). W większości poszkodowanymi byli sami piesi: 1 408 zabitych i 10 319 rannych, którzy swoim zachowaniem często powodowali duże zagrożenie.

Najczęściej do wypadków z udziałem osób pieszych dochodziło w obszarze zabudowanym, jednakże skutki wypadków mających miejsce w obszarze niezabudowanym były tragiczniejsze: w co trzecim takim wypadku zginął człowiek, zaś w obszarze zabudowanym - w co jedenastym. Poza obszarem zabudowanym drogi nie są oświetlone, dlatego też piesi są mniej widoczni, szczególnie, gdy są złe warunki atmosferyczne.

Rysunek 7. Wypadki drogowe z udziałem pieszych wg obszaru



W miejscach udostępnionych dla ruchu pieszego odnotowano 7 212 wypadków, co stanowi 64,3% wszystkich wypadków z udziałem pieszych. Śmierć poniosło 507 osób (35,7% ogółu zabitych pieszych), rannych zostało 7 272 osób (68,8% ogółu rannych pieszych).

Tabela 8. Wypadki drogowe w wybranych miejscach ruchu pieszych w 2011 r.

Wybrane miejsca ruchu pieszych	Wypadki	Zabici	Ranni
Przejście dla pieszych	3 412	227	3 414
Skrzyżowanie	3 215	245	3 246
Chodnik, droga dla pieszych	382	15	406
Pobocze	111	14	110
Przystanek komunikacji publicznej	92	6	96

Liczba wypadków na przejściach dla pieszych malała od 2001 do 2010 roku, ale w 2011 roku wzrosła o 105. Taka sytuacja budzi szczególny niepokój, ponieważ przejście dla pieszych w swej istocie powinno gwarantować tym uczestnikom ruchu bezpieczne przekraczanie jezdni. Trzeba jednak odnotować, że w wielu przypadkach piesi wchodzi na przejście bez zachowania należytej ostrożności, czyli nagle i bezpośrednio przed jadącym pojazdem.

Udział procentowy wypadków na przejściach dla pieszych w stosunku do liczby wypadków z pieszymi systematycznie rósł: z 29,8% w 2001 roku do 30,4% w roku 2005. W roku 2006 zmniejszył się do 27,4%, w 2007 i 2008 wyniósł 28,5%, w 2009 roku zanotowano wzrost do 29,4%, w 2010 roku - 29,3%, a w 2011 roku wzrósł do 30,4%.

Podobnie jak w latach poprzednich, najwięcej wypadków z udziałem pieszych i najtragiczniejsze ich skutki zanotowano w miesiącach **jesiennie - zimowych** (październik - grudzień). Na taki stan rzeczy mają wpływ warunki klimatyczne, a zwłaszcza wcześniej zapadający zmrok i w efekcie gorsza widoczność. W 2011 roku najwięcej osób pieszych zginęło (248, tj. 17,6% ogółu) i zostało rannych (1 599, tj. 15,5% ogółu) w grudniu.

Tabela 9. Wypadki drogowe w 2011 roku i ich skutki z udziałem pieszych w układzie miesięcznym

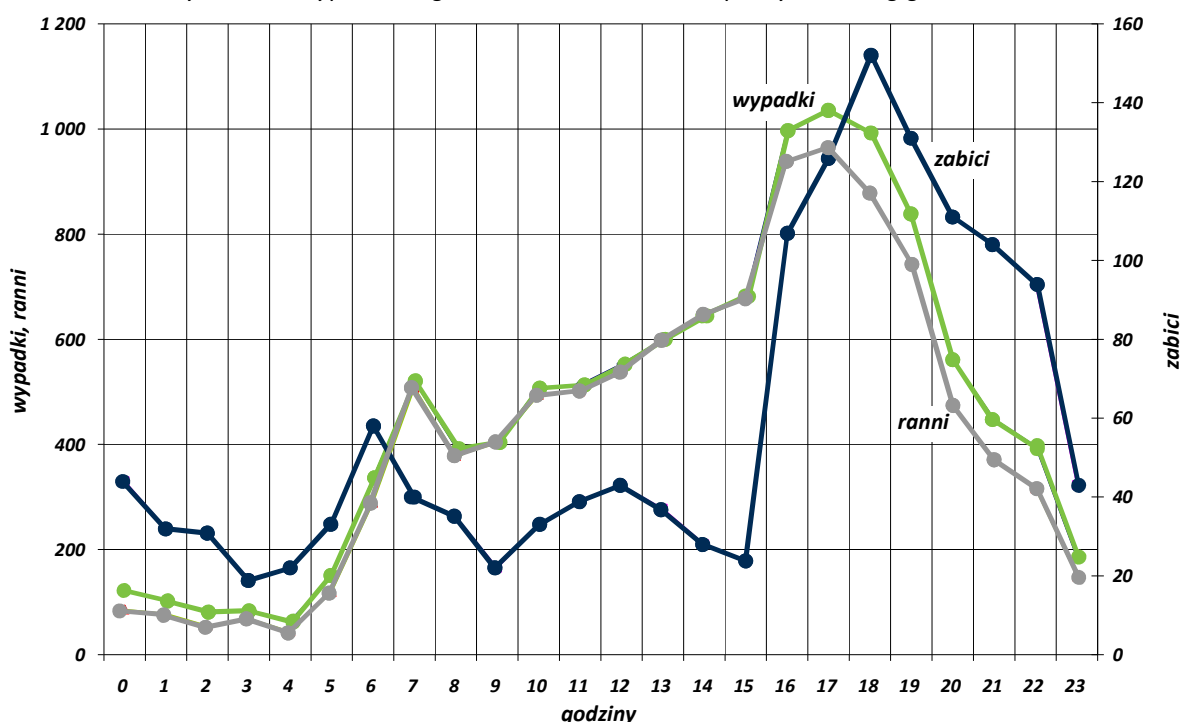
Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Styczeń	804	7,2	98	7,0	745	7,2
Luty	829	7,4	121	8,6	746	7,2
Marzec	829	7,4	91	6,5	775	7,5
Kwiecień	798	7,1	91	6,5	748	7,2
Maj	821	7,3	91	6,5	764	7,4
Czerwiec	739	6,6	72	5,1	702	6,8
Lipiec	687	6,1	85	6,0	632	6,1
Sierpień	786	7,0	110	7,8	720	7,0
Wrzesień	959	8,5	102	7,2	889	8,6
Październik	1127	10,0	153	10,9	1022	9,9
Listopad	1069	9,5	146	10,4	977	9,5
Grudzień	1772	15,8	248	17,6	1599	15,5
O g ó ł e m	11 220	100,0	1 408	100,0	10 319	100,0

Do największej liczby wypadków z udziałem pieszych dochodzi w **piątki**: 2 061 wypadków (18,4% ogółu), w których zginęło 235 pieszych (16,7%), a 1 906 zostało rannych (18,5%).

Tabela 10. Wypadki drogowe w 2011 roku i ich skutki z udziałem pieszych według dni tygodnia

Dni tygodnia	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Poniedziałek	1 717	15,3	212	15,1	1 581	15,3
Wtorek	1 614	14,4	170	12,1	1 521	14,7
Środa	1 660	14,8	190	13,5	1 543	15,0
Czwartek	1 661	14,8	184	13,1	1 536	14,9
Piątek	2 061	18,4	235	16,7	1 906	18,5
Sobota	1 453	13,0	220	15,6	1 315	12,7
Niedziela	1 054	9,4	197	14,0	917	8,9
O g ó ł e m	11 220	100,0	1 408	100,0	10 319	100,0

Rysunek 8. Wypadki drogowe w 2011 r. z udziałem pieszych według godzin



Z analizy godzin, w których najczęściej zdarzają się wypadki drogowe z udziałem pieszych, wynika, że zdarzenia te kumulują się **w godzinach 16.00 -19.00**.

Tabela 11. Piesi – ofiary wypadków według wieku

Grupy wiekowe	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
0 – 6	374	3,2	14	1,0	360	3,5
7 – 14	1 291	11,0	26	1,8	1 265	12,3
15 – 17	608	5,2	14	1,0	594	5,8
18 – 24	1 216	10,4	85	6,0	1 131	11,0
25 – 39	1 777	15,2	223	15,8	1 554	15,1
40 – 59	3 030	25,8	494	35,1	2 536	24,6
60 plus	3 382	28,8	530	37,6	2 852	27,6
b/d	49	0,4	22	1,6	27	0,3

Wśród ofiar – pieszych największą grupę stanowiły **osoby starsze 60+**. Najliczniejszą grupą wiekową pieszych – sprawców wypadków były osoby **w wieku 40-59 lat**.

W 2011 roku piesi spowodowali 4 377 wypadków (10,9% ogółu wypadków), w wyniku których śmierć poniosły 754 osoby (18 % ogółu zabitych), a obrażenia ciała odniosło 3 718 osób (7,5% ogółu rannych).

Najczęstsze przyczyny wypadków z udziałem pieszych:

- **wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd** – 2 493 wypadki (tj., 57% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych),
- **przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym** – 498 wypadków (11,4%),
- **wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody** – 483 wypadki (11%),
- **wejście na jezdnię przy czerwonym świetle** – 393 wypadki (9%).

W porównaniu z 2010 rokiem piesi spowodowali mniej wypadków o 50 (-1,1%), w których rannych zostało mniej osób o 125 (-3,2%), jednakże zanotowano większą liczbę osób zabitych o 89 osób (+13,4%). W większości ofiarami w tych wypadkach byli sami piesi.

Tabela 12. Przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych w 2011 roku.

Przyczyny wypadków		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Nieostrożne wejście na jezdnię	przed jadącym poj.	2 493	57,0	388	51,5	2 169	58,3
	zza pojazdu, przeszkody	483	11,0	21	2,8	468	12,6
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		498	11,4	97	12,9	406	10,9
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle		393	9,0	41	5,4	365	9,8
Stanie na jezdni, leżenie		246	5,6	128	17,0	123	3,3
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi		237	5,4	75	9,9	164	4,4
Zatrzymanie się, cofnięcie		27	0,6	4	0,5	23	0,6
O g ó ł e m		4 377	100,0	754	100,0	3 718	100,0

Analizując przyczyny wypadków z winy pieszych, należy zwrócić uwagę na wypadki z powodu stania lub leżenia na jezdni, ponieważ skutki tych wypadków są najtragiczniejsze: w co drugim takim wypadku zginął człowiek.

Tabela 13. Piesi – sprawcy wypadków według wieku

Grupy wiekowe	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
0 – 6	197	4,5	9	1,2	189	5,1
7 – 14	660	15,1	14	1,9	655	17,6
15 – 17	227	5,2	8	1,1	229	6,2
18 – 24	447	10,2	49	6,5	405	10,9
25 – 39	742	17,0	141	18,7	621	16,7
40 – 59	1 169	26,7	309	41,0	887	23,9
60 plus	860	19,6	209	27,7	669	18,0
b/d	75	1,7	15	2,0	63	1,7

1.2.2. Działania

W trakcie codziennej służby policjanci ruchu drogowego dyscyplinują uczestników ruchu w zakresie ograniczenia liczby zdarzeń drogowych z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego. Policja prowadziła wzmożone działania na drogach pn. *Niechronieni uczestnicy ruchu, Pieszy*. Ponadto, w ramach współdziałania służb, funkcjonariusze jednostek organizacyjnych Straży Granicznej (SG) uczestniczą w działaniach pn. *Niechronieni uczestnicy ruchu*, organizowanych przez Policję.

Dla przykładu, w woj. wielkopolskim średnio jeden policjant ujawniał pięciu uczestników ruchu popełniających wykroczenia w stosunku do niechronionych uczestników ruchu, jak i samych uczestników tej kategorii.

Ponadto prowadzone były działania dla zapewnienia bezpieczeństwa w okresie ferii i wakacji. Policjanci prowadzili szereg działań o charakterze profilaktyczno – edukacyjnym:

- *Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego*,
- *Bezpieczna droga do szkoły* – kontrole właściwego oznakowania przejść dla pieszych, respektowania zasad i przepisów ruchu drogowego przez kierujących i pieszych w rejonach szkół i przedszkoli,
- *Bezpieczna Droga z Radami SpongeBoba* – kampania społeczna na rzecz dzieci. Poprzez zabawę i interakcję wyrabiającą nawyk bezpiecznego zachowania dzieci na drodze egzekwowano od pieszych i rowerzystów znajomości przepisów ruchu drogowego oraz właściwych relacji pomiędzy nimi a kierującymi pojazdami silnikowymi,
- edukacja najmłodszych na terenach szkół podstawowych oraz przedszkoli (przy współpracy z dyrektorami i pedagogami),
- powołanie *Stowarzyszenia Koalicji na Rzecz Pieszych* – w grudniu 2011 roku w Instytucie Transportu Samochodowego (ITS) odbyło się spotkanie grupy inicjującej Stowarzyszenie. Jego celem jest ograniczenie liczby ofiar wśród pieszych uczestników ruchu drogowego. Do głównych zadań statutowych stowarzyszenia należą: reprezentacja interesów pieszych, podnoszenie świadomości pieszych w kwestii brd i ich uczestnictwa w nim, wspieranie rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających bezpieczeństwo pieszych.

1.2.3. Wnioski i rekomendacje

Z danych statystycznych wynika, że podejmowane przez policję działania wobec pieszych nie przynoszą spodziewanych efektów w postaci poprawy ich bezpieczeństwa.

Aby skutecznie zmniejszyć zagrożenie pieszych, ważne jest:

- wprowadzenie zmian w rozwiązaniach technicznych poprawiających bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego. Przy kształtowaniu przestrzeni miejskiej należy więcej uwagi poświęcać stworzeniu przyjaznych, bezpiecznych warunków dla pieszych. Poza obszarami zabudowanymi bezpiecznym rozwiązaniem wydaje się separacja ruchu pieszego od ruchu kołowego;
- realizowanie działań profilaktycznych w przedszkolach i szkołach, ponieważ edukacja od najmłodszych lat pełni bardzo ważną funkcję w kształtowaniu postaw wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego;
- popularyzacja noszenia elementów odblaskowych po zmroku wśród pieszych we wszystkich grupach wiekowych.

Według przedstawicieli woj. zachodniopomorskiego, należy wprowadzić obowiązek poruszania się zorganizowanej grupy dzieci (przedszkolaki i uczniowie szkół podstawowych) oraz ich opiekuna w kamizelkach odblaskowych, a także podnieść granicę wieku osoby, z którą dziecko może korzystać z drogi - z 10 lat do 13 lat. Propozycja ta znajduje uzasadnienie przede wszystkim w Kodeksie cywilnym (w myśl art. 12, nie mają zdolności do czynności prawnych osoby, które nie ukończyły lat 13).

1.3. Alkohol i narkotyki

W 2011 roku z winy nietrzeźwych kierujących samochodami osobowymi zginęło w Polsce **265** osób. Policja zatrzymała **148 485** prowadzących pojazd pod wpływem alkoholu – to więcej niż w roku 2010 i świadectwo nie tyle wzrostu skali zjawiska, ile skuteczności kontroli dzięki m.in. wykorzystaniu nowoczesnych urządzeń do sprawnego badania trzeźwości kierowców.

Polacy świadomie podejmują ryzyko prowadzenia pojazdów po spożyciu alkoholu, wierząc w swoje doskonałe umiejętności. W naszym kraju jest „ciche” przyzwolenie na takie zachowanie. Są to główne wnioski z badań przeprowadzonych w 2011 roku przez TNS OBOP na zlecenie KRBRD⁴. Nasi rodacy oceniają stan swojej trzeźwości, bazując na stereotypach, jak: *świeże powietrze przyspiesza trzeźwienie; przecież nie jadę daleko; jeśli pojadę wolno i ostrożnie, to nic mi się nie stanie; dużo zjadłem, więc mogę więcej wypić; więcej ważę, więc mogę więcej wypić*. Dodatkowo nietrzeźwi kierowcy próbują racjonalizować swoje decyzje, twierdząc, że zmusiła ich do tego sytuacja. Z badań TNS OBOP wynika również smutny wniosek, że na lekkomyślność prowadzenia pod wpływem alkoholu polscy kierowcy pozwalają sobie, gdy współpasażerami są ich najbliżsi, w tym dzieci.

Większość osób nie wie, ile czasu potrzebuje ludzki organizm, aby pozbyć się alkoholu z krwi i powrócić do pełnej sprawności; nie zdaje sobie sprawy, jak pod wpływem różnych dawek alkoholu reaguje organizm ludzki:

- **powyżej 4‰** - śpiączka,
- **3-4‰** - spadek ciśnienia krwi, obniżenie temperatury, możliwy powolny zanik funkcji oddechowych,
- **2-3‰** - wzmożona senność, zaburzenia mowy, obniżenie zdolności kontroli własnego zachowania i poruszania się,
- **1-2‰** - zaburzenia koordynacji mięśniowej i równowagi, osłabienie sprawności intelektualnej i pamięci, BRAWURA, opóźnienie czasu reakcji, wahania nastroju (euforia/ agresja),
- **0,8‰** - błędna ocena własnych możliwości, znaczne obniżenie samokontroli i koncentracji,
- **0,5‰** - zmniejszenie zdolności rozpoznawania sytuacji, pobudliwość, upośledzenie koordynacji wzrokowo – ruchowej, pogorszenie ostrości widzenia i oceny odległości, opóźnienie adaptacji oka do ciemności i ruchomych źródeł światła,
- **0,3‰** - zaburzenia równowagi i koordynacji, gorsze postrzeganie kształtów (przedmiotów) w oddali,
- **0,2‰** - dłuższy czas spostrzegania (osłabiony refleks),
- **0,1‰** - rozproszona uwaga.

Problem prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu jest poważny i wymaga – oprócz konsekwentnej kontroli – wielu działań informacyjnych i edukacyjnych, skierowanych nie tylko do kierowców, ale także do potencjalnych pasażerów, którzy mogą skutecznie odwieść kierowcę od wsiadania za kierownicę po alkoholu.

⁴ Pełny raport z badania TNS OBOP pt. *Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu*, wykonanego dla KRBRD, jest dostępny na http://www.krbrd.gov.pl/kampanie/nie_jedz_na_kacu_2011.htm

1.3.1. Statystyka i analiza przyczyn

W 2011 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg uczestniczyli w **4 972** wypadkach drogowych (12,4% ogółu wypadków), śmierć w nich poniosło **559** osób (13,3% ogółu zabitych), a **6 075** osób odniosło obrażenia (12,3% ogółu rannych).

W porównaniu do 2010 roku, zwiększyła się liczba osób nietrzeźwych uczestniczących w wypadkach drogowych (o 448 osób, tj. +9,9%).

Spowodowali oni **3 893 wypadki** (9,7% ogółu), w których zginęło **450 osób** (10,7%), a rannych zostało **4 820 osób** (9,7%).

Najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowili kierujący pojazdami. Byli oni sprawcami 2 717 wypadków, w których zginęło 300 osób, a ranne zostały 3 753 osoby.

W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących, nietrzeźwi stanowili 8,4%. W porównaniu do 2010 roku nastąpił wzrost liczby wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących (o 262, tj. +10,7%).

Nietrzeźwi najczęściej uczestniczyli w zdarzeniach drogowych:

- **w grudniu (10,6%) i czerwcu (9,8%),**
- **w ostatnich dniach tygodnia:** soboty (20,7%) i niedziele (18,9%) – niewątpliwie wpływ na to ma fakt, że koniec tygodnia, czy dni wolne od pracy sprzyjają spotkaniom towarzyskim i imprezom, podczas których spożywany jest alkohol,
- **między godz. 16.00 a 23.00.** W 2011 roku w godzinach tych nietrzeźwi uczestniczyli w 2 708 wypadkach, co stanowi 54,5% wszystkich wypadków z ich udziałem. Zginęły w nich 292 osoby (52,2%), a rannych zostało 3 131 osób (51,54%). W godzinach, w których wystąpiła kulminacja, w co dziewiątym wypadku ginął człowiek.

Tabela 14. Wypadki drogowe i ich skutki z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu w układzie województw w 2011 r.

Województwa	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Dolnośląskie	282	5,7	24	4,3	357	5,9
Kujawsko – pomorskie	156	3,1	24	4,3	184	3,0
Lubelskie	305	6,1	31	5,5	428	7,0
Lubuskie	65	1,3	11	2,0	89	1,5
Łódzkie	517	10,4	47	8,4	610	10,0
Małopolskie	548	11,0	39	7,0	650	10,7
Mazowieckie	582	11,7	68	12,2	684	11,3
Opolskie	93	1,9	9	1,6	114	1,9
Podkarpackie	287	5,8	39	7,0	348	5,7
Podlaskie	126	2,5	29	5,2	166	2,7
Pomorskie	309	6,2	33	5,9	365	6,0
Śląskie	659	13,3	43	7,7	810	13,3
Świętokrzyskie	264	5,3	42	7,5	301	5,0
Warmińsko-mazurskie	272	5,5	42	7,5	350	5,8
Wielkopolskie	298	6,0	53	9,5	373	6,1
Zachodniopomorskie	209	4,2	25	4,5	246	4,0
POLSKA	4 972	100,0	559	100,0	6 075	100,0

Rysunek 9. Liczba osób nietrzeźwych uczestniczących w wypadkach drogowych w latach 2001 - 2011

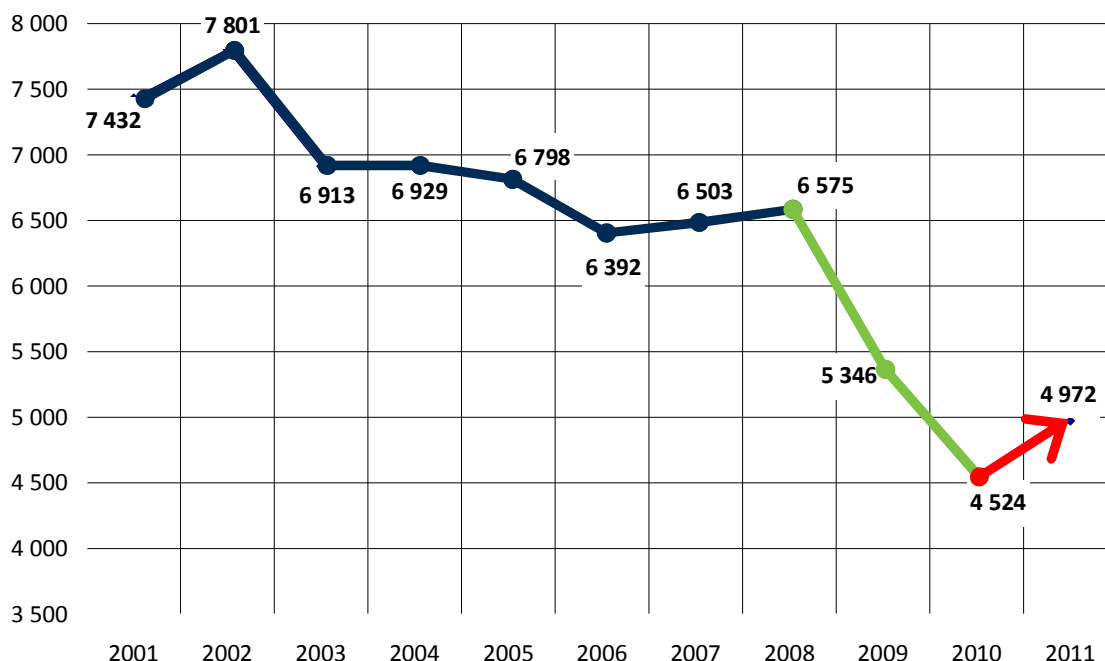


Tabela 15. Wypadki drogowe w 2011 r. i ich skutki z udziałem nietrzeźwych według dni tygodnia

Dni tygodnia	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Poniedziałek	677	13,6	78	14,0	815	13,4
Wtorek	509	10,2	41	7,3	604	9,9
Środa	489	9,8	62	11,1	536	8,8%
Czwartek	563	11,3	59	10,6	616	10,1
Piątek	767	15,4	68	12,2	917	15,1
Sobota	1 029	20,7	118	21,1	1 272	21,0
Niedziela	938	18,9	133	23,8	1 315	21,6
O g ó ł e m	4 972	100,0	559	100,0	6 075	100,0

W grupie nietrzeźwych kierujących największe zagrożenie dla bezpieczeństwa stanowili kierujący samochodami osobowymi, którzy spowodowali 2 075 wypadków (76,4% wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących). Wskaźnik ten jest niższy niż w roku poprzednim (2010 – 77%).

W wypadkach zawinionych przez nietrzeźwych kierujących samochodami osobowymi zginęło 265 osób, tj. 88,3% śmiertelnych ofiar zdarzeń spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących (2010 rok – 81,9%), a rannych w tych wypadkach zostało 3 018 osób, tj. 80,4% (2010 rok – 81,5%).

Następną grupą nietrzeźwych, stwarzającą zagrożenie w ruchu drogowym, byli rowerzyści. Spowodowali oni 244 wypadki (9%), w których zginęło 12 osób (4%), a 240 zostało rannych (6,4%).

Najwięcej wypadków nietrzeźwi kierujący spowodowali na skutek:

- niedostosowania prędkości do warunków ruchu,
- nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu,
- jazdy niewłaściwą stroną drogi.

Tabela 16. Wypadki spowodowane przez nietrzeźwych kierujących według rodzaju pojazdu w 2011 r.

Rodzaj pojazdu sprawcy	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Samochód osobowy	2 075	76,4	265	88,3	3 028	80,7
Rower	244	9,0	12	4,0	240	6,4
Motorower	175	6,4	1	0,3	203	5,4
Motocykl	124	4,6	14	4,7	135	3,6
Samochód ciężarowy	50	1,8	4	1,3	80	2,2
Inny pojazd	20	0,7	1	0,3	25	0,7
Ciągnik rolniczy	24	0,9	1	0,3	36	1,0
Autobus	1	0,0	0	0,0	4	0,1
Pojazd przewożący mat. niebezpieczne	1	0,0	0	0,0	1	0,0
Pojazd wolnobieżny	2	0,1	2	0,4	0	0,0
O g ó ł e m	2 717	100,0	300	100,0	3 573	100,0

Tabela 17. Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących w 2011 r.

Przyczyny wypadków		Wypadki		Zabici		Ranni	
		2010	2011	2010	2011	2010	2011
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1 474	1702	153	214	2 091	2406
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu		277	280	20	22	402	379
Jazda po niewłaściwej stronie drogi		120	129	14	7	178	195
Nieprawidłowe	wyprzedzanie	97	97	20	10	149	154
	omijanie	56	57	11	8	53	59
	skręcanie	70	81	3	7	85	95
	wymijanie	59	56	8	5	95	82
Nieprawidłowe zachowanie się wobec pieszego		87	92	8	10	94	94
Niezachowanie bezpiecznej odległości		95	108	4	4	128	150

Mając na względzie wiek sprawców, należy zwrócić uwagę na grupę wiekową 18-24 lata, gdzie odnotowano znaczny odsetek wypadków spowodowanych pod wpływem alkoholu.

Tabela 18. Nietrzeźwi sprawcy wypadków w 2011 r. według wieku

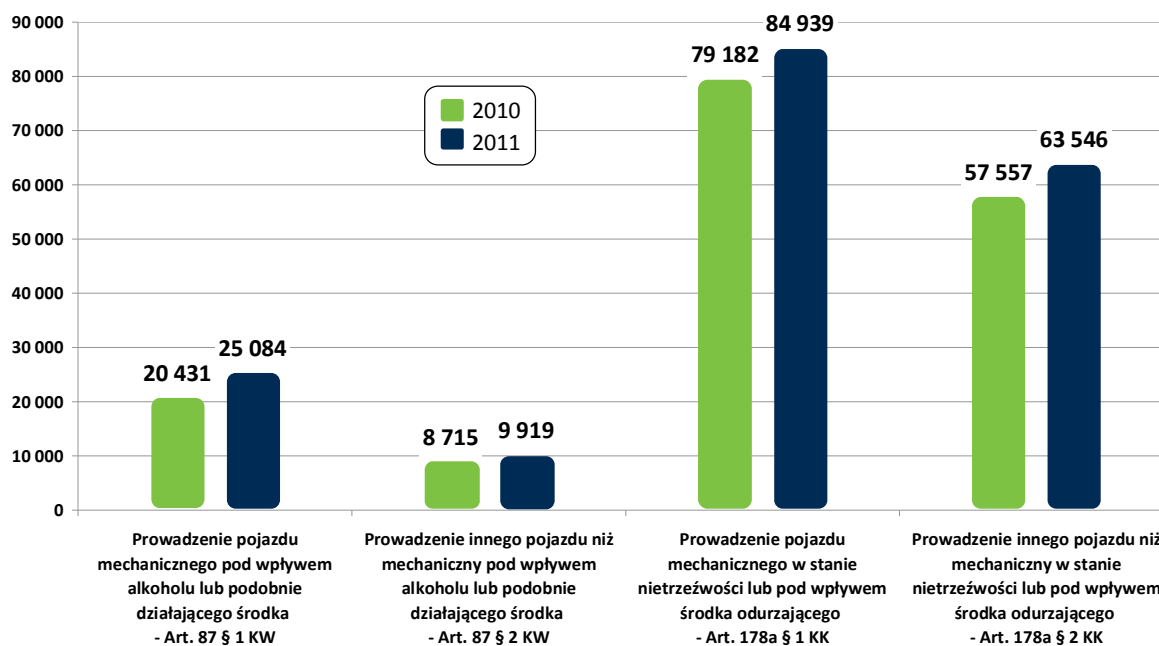
Grupy wiekowe	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
7 – 14	3	0,1	-	-	7	0,2
15 – 17	63	2,3	5	1,7	97	2,6
18 – 24	752	27,7	105	35,0	1 146	30,5
25 – 39	1 089	40,1	117	39,0	1 489	39,7
40 – 59	680	25,0	63	21,0	866	23,1
60 plus	129	4,7	10	3,3	145	3,9
b/d	1	0,0	-	-	3	0,1

Nietrzeźwi kierujący (pojazdami mechanicznymi i rowerami) spowodowali najwięcej wypadków w miesiącach letnich, szczególnie w czerwcu. Jest to okres urlopowy, panuje większa swoboda, odbywa się więcej imprez, w tym plenerowych.

Tabela 19. Wypadki spowodowane przez nietrzeźwych kierowców w 2011 r.
w układzie miesięcznym

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Styczeń	125	4,6	22	7,3	179	4,8
Luty	157	5,8	19	6,3	217	5,8
Marzec	207	7,6	20	6,7	291	7,8
Kwiecień	236	8,7	33	11,0	312	8,3
Maj	249	9,2	27	9,0	350	9,3
Czerwiec	330	12,1	45	15,0	440	11,7
Lipiec	290	10,7	23	7,7	424	11,3
Sierpień	279	10,3	24	8,0	387	10,3
Wrzesień	228	8,4	26	8,7	332	8,8
Październik	243	8,9	29	9,7	320	8,5
Listopad	181	6,7	15	5,0	261	7,0
Grudzień	192	7,1	17	5,7	240	6,4
O g ó ł e m	2 717	100,0	300	100,0	3 753	100,0

Rysunek 10. Liczba ujawnionych kierowców pojazdami pod wpływem alkoholu



Kierujący pojazdami będący pod działaniem innego środka brali udział w **24** wypadkach i **59** kolizjach drogowych, z czego byli sprawcami **21** wypadków, w których **12** osób zginęło, a **28** zostało rannych, oraz **52** kolizji.

Tabela 20. Główne przyczyny wypadków spowodowanych w 2011 r. przez kierujących pod wpływem innego środka

Przyczyny wypadków		Wypadki	Zabici	Ranni
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		11	8	17
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu		3	1	2
Jazda po niewłaściwej stronie drogi		1	1	1
Nieprawidłowe	wyprzedzanie	3	–	4
	omijanie	1	1	
	wymijanie	1	1	2
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych		1	–	2

Tabela 21. Sprawcy wypadków kierujący pod wpływem innego środka w 2011 r. według wieku

Grupy wiekowe	Wypadki	Zabici	Ranni
15 – 17	1	-	1
18 – 24	10	5	8
25 – 39	9	7	18
40 – 59	1	-	1
O g ó ł e m	21	12	28

1.3.2. Działania

KGP zorganizowała i nadzorowała ogólnopolskie działania pod kryptonimem *Alkohol i Narkotyki*, ukierunkowane na wykluczanie z ruchu kierujących w stanie po użyciu alkoholu, w stanie nietrzeźwości, bądź pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu. Działania przeprowadzono sześciokrotnie w skali kraju. W trakcie prowadzonych działań:

- poddano badaniu na zawartość alkoholu 418 742 kierujących i 2 356 kierujących na zawartość środków działających podobnie do alkoholu,
- ujawniono 4 725 kierujących pod wpływem alkoholu, co stanowi 1,13% poddanych badaniu, oraz 50 (2,12% poddanych badaniu) kierujących będących pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu,
- ujawniono 474 przestępstw z art. 244 KK (tj. kierowanie w czasie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów).

Oprócz policyjnych działań prewencyjno-kontrolnych prowadzono również działania edukacyjno-informacyjne, mające na celu zmianę zachowań uczestników ruchu drogowego. Były to działania, w ramach których można było przekonać się m.in., jak niebezpieczna jest jazda po spożyciu alkoholu i jakie mogą być tego konsekwencje. Do najważniejszych przedsięwzięć z tego obszaru można zaliczyć:

- kampanię społeczną *Nie jedź na kacu. Włącz myślenie*,
- kampanię społeczną *Bezpiecznie. Z pijanym nie jadę!*,
- kampanię *Europejska Noc Bez Wypadku*,
- kampanię *Prowadzę jestem trzeźwy*,
- akcję Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa *Weekend Bez Ofiar*,

- kampanię *Jesteś sprawcą, jesteś ofiarą*, prowadzoną w ramach programu *Drogi zaufania – program ochrony życia i zdrowia ludzi na drogach krajowych*,
- akcję *Deklaracja myślącego kierowcy* podczas pikników *Lato z radiem*.

Poszczególne KWP realizowały własne zadania w tym zakresie, np. :

- w województwie zachodniopomorskim prowadzono działania lokalne (np. *Trzeźwość, Powiat, Bezpieczna ulica*), obejmujące swoim działaniem jedną lub kilka jednostek terenowych, ukierunkowane na ujawnianie nietrzeźwych kierujących wracających z weekendowych imprez, wyjazdów,
- w województwie lubuskim prowadzono działanie *Trzeźwy poranek*,
- w województwie kujawsko-pomorskim prowadzono działanie *Prędkość i Alkohol - zero tolerancji dla osób naruszających przepisy ruchu drogowego*.

W 2011 roku zakończyła się realizacja największego unijnego programu naukowo-badawczego *DRUID: Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines*. Celem projektu była ocena skali rozpowszechnienia substancji psychoaktywnych (alkoholu, narkotyków i leków) w populacji kierowców samochodów osobowych i dostawczych, oszacowanie ryzyka wypadku drogowego i zaproponowanie skutecznych rozwiązań prewencyjnych. W Polsce koordynatorem badań był ITS. W ramach tego projektu w naszym kraju oraz w 12 innych krajach przeprowadzono reprezentatywne badania na drogach z udziałem ponad 50 tysięcy kierowców, w tym 4 279 w Polsce. Wszędzie badania prowadzone były w jednolity sposób, stąd możliwe było porównywanie uzyskanych wyników. Najważniejsze wyniki z tej części projektu są następujące:

- Alkohol jest cały czas najbardziej rozpowszechnioną wśród kierowców substancją psychoaktywną;
- Narkotyki są bardziej rozpowszechnione wśród kierowców, niż leki, które także mogą wpływać na ich sprawność;
- Ok. 3,48% kierowców prowadzi pojazd po spożyciu alkoholu, 1,90% - po spożyciu narkotyków, a 1,36% - po spożyciu leków;
- 0,39% kierowców wsiada za kierownicę po spożyciu więcej niż jednego narkotyku, a 0,37% jeździ po wypiciu alkoholu i spożyciu narkotyków;
- Kierowcy najczęściej zażywają THC (marihuana, haszysz), a następnie kokainę. Amfetamina oraz nielegalne opiaty są mniej popularne. Między krajami wstępują różnice w strukturze rozpowszechnienia substancji psychoaktywnych;
- **W Polsce substancje psychoaktywne znaleziono u 2,37 % ogółu kierowców, w tym alkohol u 1,47 %, narkotyki u 0,85 %, a leki u 0,03 %. Wartości te są niższe od ustalonych dla całej populacji kierowców Unii Europejskich.**

W trakcie realizacji projektu *DRUID* podsumowano dotychczasowe wyniki działań ukierunkowanych na eliminację substancji psychoaktywnych z ruchu drogowego, opracowano ujednolicone wytyczne dotyczące zasad badania i monitorowania tego zjawiska, przedstawiono Komisji Europejskiej nowe rekomendacje dotyczące przyszłych działań prewencyjnych w tym obszarze.

1.3.3. Wnioski i rekomendacje

Na tle innych krajów Polska wyróżnia się bardzo rygorystycznymi rozwiązaniami prawnymi: dopuszczalne stężenie alkoholu we krwi kierowcy wynosi 0,2‰. W większości krajów Unii Europejskiej⁵ limit ten wynosi 0,5 ‰, a w Wielkiej Brytanii i Irlandii nawet 0,8‰.

⁵ DG MOVE: ec.europa.eu/transport/road_safety/observatory/doc/alcohol_rules.pdf

Zagrożenie, jakie stanowią pijani kierowcy w Polsce, jest niższe niż w Unii Europejskiej. Zabici w wypadkach z udziałem pijanych kierowców samochodów osobowych, ciężarowych i motocykli stanowią 9% ogółu, podczas gdy średnio w Europie w wypadkach tego typu ginie 12% wszystkich ofiar śmiertelnych. Aż w 13 krajach wskaźnik ten jest wyższy niż w Polsce. Z danych tych wynika, że **nietrafne jest powtarzane często twierdzenie, że nie radzimy sobie z problemem alkoholu w ruchu drogowym**. Na tle innych, sytuacja w Polsce nie jest zła, choć z porównania aktywności Policji wynika, że liczba policyjnych kontroli trzeźwości na polskich drogach jest znacznie niższa, niż w innych krajach, i wynosi 47 kontroli rocznie na 1 000 mieszkańców i jest jedną z najniższych w Europie⁶ (w Finlandii 385, w Szwecji 287, w Słowenii 200, na Węgrzech 130). Liczba kontroli i inne działania doprowadziły jednak do spadku zagrożenia w tym zakresie.

Należy zatem:

- zwiększyć liczbę i jakość urządzeń służących do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu,
- realizować programy mające na celu wzmożenie kontroli trzeźwości (np. *Trzeźwe Województwo* czy *Województwo bez narkotyków*),
- zwiększyć skalę ujawnień tej grupy wykroczeń,
- realizować działania informacyjne i profilaktyczne, skierowane do kierowców i osób z ich otoczenia, piętnujące społeczne przyzwolenie na kierowanie w stanie po spożyciu alkoholu, promujące bezpieczne zachowania.

1.4. Droga

1.4.1. Statystyka i analiza przyczyn

W 2011 roku zdecydowana większość wypadków, bo **29 174** miało miejsce w obszarze zabudowanym (72,8%), zginęło w nich **1 961** osób, a **34 856** zostało rannych.

Poza obszarem zabudowanym miało miejsce **10 891** wypadków (27,2% ogółu), zginęło **2 228** osób, a obrażenia ciała odniosło **14 645** uczestników ruchu.

Tabela 22. Wypadki drogowe w 2011 r. i ich skutki według obszaru występowania

Obszar	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Liczba	%	Liczba	%	Liczba	%
Zabudowany	29 174	72,8	1 961	46,8	34 856	70,4
Niezabudowany	10 891	27,2	2 228	53,2	14 645	29,6
O g ó ł e m	40 065	100,0	4 189	100,0	49 501	100,0

Mimo, iż większość wypadków wydarzyła się na obszarze zabudowanym, to w wyniku wypadków mających miejsce w obszarze niezabudowanym, zginęło więcej osób. Przyczynę takiego stanu rzeczy upatrywać można w tym, że:

- na obszarach niezabudowanych kierujący rozwijają większe prędkości,
- często w jednym samochodzie jedzie, a więc i ginie, więcej niż jedna osoba,
- bywa, że pomoc lekarska dociera nieco później.

Na prostych odcinkach dróg zdarzyło się 21 491 wypadków, śmierć w nich poniosło 2 696 osób, a rannych zostało 25 451 uczestników ruchu.

⁶ PIN Flash n.16 Tackling the three main killers on the roads - A priority for the forthcoming EU Road Safety Action Programme ETSC, 5 maja 2010

Kolejnym szczególnie niebezpiecznym miejscem są skrzyżowania z drogą z pierwszeństwem przejazdu - na ich obszarze miały miejsce 11 723 wypadki, śmierć poniosło 627 osób, a obrażeń doznało 14 950 osób.

Tabela 23. Wypadki drogowe w 2011 r. i ich skutki według geometrii drogi *

Miejsce zdarzenia		Wypadki	Zabici	Ranni
Prosty odcinek drogi		21 491	2 696	25 451
Zakręt, łuk		4 692	671	6 474
Spadek		625	65	792
Wzniesienie		463	78	616
Wierzchołek wzniesienia		28	5	38
Skrzyżowanie	z drogą z pierwszeństwem	11 723	627	14 950
	o ruchu okrężnym	461	14	558
	dróg równorzędnych	157	6	188

* W związku z możliwością wielokrotnego wyboru w nowej wersji SEWIK, w poz. 1-5 tabeli podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

Główne przyczyny wypadków na prostych odcinkach to:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 4 919 wypadków,
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – 2 483 wypadki,
- nieprawidłowe zachowanie się wobec pieszego – 2 319 wypadków,
- nieprawidłowe wyprzedzanie – 1 445 wypadków,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 1 474 wypadki.

Główne przyczyny wypadków na skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu to:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – 5 426 wypadków,
- nieprawidłowe zachowanie się wobec pieszego – 1 869 wypadków,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 953 wypadki.

Główne przyczyny wypadków na zakrętach to:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 3 054 wypadki,
- jazda po niewłaściwej stronie drogi – 198 wypadków,
- nieprawidłowe wymijanie – 182 wypadki,
- nieprawidłowe wyprzedzanie – 175 wypadków.

W 2011 roku zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych – zdarzeń tych było 33 222, co stanowi 82,9% wszystkich wypadków, zginęło w nich 3 740 osób (89,3% ogółu zabitych), a 41 053 osoby zostały ranne (82,9%).

Główne przyczyny wypadków występujących na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych to:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 8 045 wypadków,
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – 6 999 wypadków,
- nieprawidłowe zachowanie się wobec pieszego – 3 373 wypadki,
- nieprawidłowe wyprzedzanie – 1 872 wypadki,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 1 633 wypadki,
- nieprawidłowe wykonywanie manewru skrętu – 908 wypadków.

- Główne przyczyny wypadków występujących na drogach o dwóch jezdniach jednokierunkowych to:
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – 1 299 wypadków,
 - nieprawidłowe zachowanie się wobec pieszego – 880 wypadków,
 - niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 845 wypadków,
 - niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 420 wypadków.

Tabela 24. Wypadki drogowe w 2011 r. i ich skutki według miejsc ich powstawania

Miejsce zdarzenia	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Jezdnia	31 960	79,8	3 439	82,1	40 334	81,5
Przeście dla pieszych	3 678	9,2	238	5,7	3 684	7,4
Pobocze	1 331	3,3	242	5,8	1 754	3,5
Skarpa, rów	942	2,4	127	3,0	1 272	2,6
Chodnik, droga dla pieszych	602	1,5	19	0,5	645	1,3
Wyjazd z posesji	351	0,9	15	0,4	421	0,9
Parking, plac	221	0,6	8	0,2	229	0,5
Przystanek komunikacji publicznej	153	0,4	7	0,2	160	0,3
Przejazd tramwajowy, torowisko	148	0,4	17	0,4	183	0,4
Droga dla rowerów	302	0,8	3	0,1	304	0,6
Most, wiadukt, estakada, tunel	122	0,3	13	0,3	161	0,3
Przejazd kolejowy - niestrzeżony	50	0,1	20	0,5	86	0,2
Przejazd kolejowy – strzeżony	26	0,1	14	0,3	20	0,1
Pas dzielący jezdnię	49	0,1	4	0,1	71	0,1
Przewiązka na drogach dwujezdniowych	14	0,0	1	0,0	19	0,0

Tabela 25. Wypadki drogowe w 2011 r. według rodzaju drogi

Rodzaj drogi		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Autostrada		232	0,6	37	0,9	358	0,7
Droga ekspresowa		136	0,3	27	0,6	195	0,4
O dwóch jezdniach jednokierunkowych		5 235	13,1	340	8,1	6 455	13,0
Droga	Jednokierunkowa	1 236	3,1	45	1,1	1 440	2,9
	Dwukierunkowa, jednojezdniowa	33 222	82,9	3 740	89,3	41 053	82,9

W 2011 w Polsce niewłaściwy stan techniczny dróg (stan jezdni, zabezpieczenie robót drogowych, organizacja ruchu) był przyczyną 93 wypadków (0,23% ogółu), w wyniku których 4 osoby poniosły śmierć (0,1% ogółu), a 117 zostało rannych (0,24% ogółu).

Tabela 26. Wypadki drogowe w 2011 r. spowodowane stanem drogi

Przyczyna	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Niewłaściwy stan jezdni	79	79	–	4	89	100
Nieprawidłowo zabezpieczone roboty drogowe	6	11	–	–	6	14
Nieprawidłowa organizacja ruchu	4	3	2	–	5	3
O g ó ł e m	89	93	2	4	100	117

Wypadki drogowe i ich skutki na głównych drogach kraju

W Polsce na autostradach, których długość wynosi 1064,4 km, doszło do 232 wypadków, w wyniku których 37 osób poniosło śmierć, a 357 zostały ranne.

Tabela 27. Wypadki drogowe i ich skutki na autostradach

Nr drogi	2010			2011		
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
A 1	23	6	40	26	2	38
A 2	50	7	69	43	7	60
A 4	192	15	282	156	27	250
A 6	7	-	8	4	-	4
A 8	-	-	-	2	1	1
A 18	2	-	2	1	-	1

Ogółem na drogach krajowych o twardej nawierzchni miało miejsce 9 868 wypadków (24,6% ogółu wypadków), zginęły w nich 1 574 osoby (37,6% ogółu zabitych), a rany odniosło 13 036 osób (26,3% ogółu rannych). Wskaźnik wypadków na 100 km wynosi 52,7. Najwięcej wypadków zanotowano na drodze nr 7, a następnie drogach: nr 1 i nr 8.

Tabela 28. Drogi krajowe o największym zagrożeniu wypadkami drogowymi

Nr drogi	2010			2011		
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
K 1	599	84	800	571	80	689
K 2	223	59	288	238	68	301
K 3	186	47	261	162	48	251
K 4	320	43	473	367	51	486
K 5	322	38	449	340	53	491
K 6	194	28	234	160	37	202
K 7	692	118	1 016	641	105	961
K 8	459	110	697	485	111	664
K 9	196	28	283	204	29	254
K 10	230	30	291	268	64	336
K 11	284	49	401	300	53	406
K 12	336	42	470	342	60	447
K 14	207	28	261	226	15	293
K 19	251	42	305	266	35	359
K 25	170	36	220	159	22	215
K 72	163	18	221	137	16	166
K 73	145	24	210	154	20	213
K 74	197	23	277	189	20	249
K 78	173	21	217	190	18	255
K 79	267	31	342	291	34	368
K 91	152	20	195	209	17	265
K 92	125	19	149	134	19	175
K 94	208	24	278	331	29	414

Na drogach wojewódzkich, których długość wynosi 28 465,8 km, doszło do 6 804 wypadków, w wyniku których 913 osób poniosło śmierć, a 8 658 zostało rannych.

1.4.2. Działania

W celu zmniejszenia zagrożeń na drogach zarządcy dróg realizowali inwestycje polegające na:

- budowie obwodnic miast,
- budowie chodników i ciągów pieszo-rowerowych,

- tworzeniu bezpiecznych przejść przez drogi krajowe,
- przebudowie skrzyżowań, budowie rond,
- budowie sygnalizacji świetlnej,
- ustawianiu masztów do fotoradarów (od 1 lipca 2011 r. zamontowanie fotoradaru przez zarządcę drogi wymaga wniosku lub zgody Głównego Inspektora Transportu Drogowego).

Znaczny wkład w poprawę jakości i bezpieczeństwa infrastruktury drogowej miała także Policja oraz ITD.

W poszczególnych jednostkach wojewódzkich, powiatowych i miejskich policjanci:

- opiniowali projekty stałej i tymczasowej organizacji ruchu (około 1 000 opinii rocznie na każdą KWP, Komendę Powiatową Policji (KPP) lub Komendę Miejską Policji (KMP)),
- zgłaszali własne wnioski dotyczące: wyznaczenia przejść dla pieszych, doświetlenia przejść dla pieszych i skrzyżowań, budowy zatok autobusowych, budowy chodników poza obszarami zabudowanymi na odcinku drogi od przystanku autobusowego do przejścia dla pieszych, budowy ciągów pieszo-rowerowych na granicy pasa drogowego, wyznaczenia miejsc do kontroli pojazdów przez Policję, ITD oraz inne służby,
- uczestniczyli w komisjach bezpieczeństwa ruchu i sporządzali pisma interwencyjne.

ITD przeprowadziła liczne kontrole masy pojazdów oraz ich wymiarów. Działania te w istotny sposób ograniczają degradację nawierzchni drogowej, która ulega znacznie szybszemu zniszczeniu w wyniku ruchu pojazdów przeładowanych lub zbyt dużych.

Działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach były prowadzone również w ramach zadań własnych województw. Wspólnie z zarządcami dróg policjanci dokonywali lustracji dróg pod kątem prawidłowości ustawienia i stanu znaków drogowych oraz urządzeń ostrzegawczo – zabezpieczających. Na przykład, w województwie podkarpackim zostały przeprowadzone działania kontrolne pn. *Tonaż*. Ich celem głównym było ujawnianie przypadków niestosowania się przez kierujących pojazdami ciężarowymi do znaków zakazu, dotyczących dopuszczalnej masy pojazdu oraz zespołów pojazdów. Kierujący tymi pojazdami powodują niszczenie nawierzchni dróg oraz konstrukcji mostów na drogach wojewódzkich i powiatowych, co bezpośrednio przyczynia się do powstawania kolein, wyłomów i ma wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

1.4.3. Wnioski i rekomendacje

W celu poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej należy:

- kontynuować budowę dróg ekspresowych i obwodnic miejscowości,
- tworzyć bezpieczną infrastrukturę drogową poprzez rozwój bezpiecznej sieci dróg i ulic, nowoczesnego zarządzania ruchem drogowym i kształtowania dróg oraz ich otoczenia jako dróg „wybaczących” błędy kierowców (np. remonty nawierzchni, przebudowę skrzyżowań, budowę chodników, dróg rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych oraz bezpiecznych przejść dla pieszych, uspokojenie ruchu na przejściach dróg przez miejscowości, starania w kierunku przebudowy dróg z wprowadzeniem przekroju 2+1),
- kontynuować działania mające na celu wychwytywanie rażących przypadków przekroczeń dopuszczalnej masy całkowitej i nacisków na oś pojazdów. Pomóc w tych działaniach mogłyby nowe punkty kontroli wagowej, przygotowane przez zarządców dróg, oraz zwiększenie liczby wag przenośnych będących na wyposażeniu ITD,
- kontynuować współpracę Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) z ITD w ramach programu *Wagi ważna sprawa - partnerstwo dla ochrony dróg*,

- rozważyć sukcesywne wprowadzanie automatycznego pomiaru masy pojazdów na drogach, które będzie wstępnie weryfikować, ale również oddziaływać prewencyjnie.

1.5. Pojazd

Kwestie wpływu pojazdu na bezpieczeństwo ruchu drogowego warto rozpatrywać z punktu widzenia możliwości i wyposażenia pojazdu oraz jego stanu technicznego.

Nadal człowiek oraz jego niewłaściwe decyzje i zachowania w ruchu drogowym są przyczyną ponad 90% wszystkich wypadków drogowych w Polsce. Z pomocą przychodzi nauka, oferując takie rozwiązania techniczne, które „przewidują” błąd kierowcy i wspomagają go, na przykład, poprzez wykrywanie i sygnalizowanie niebezpieczeństwa na drodze, czy łagodzenie skutków zdarzenia.

Udoskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach jest jednym z siedmiu strategicznych celów Unii Europejskiej, sformułowanych w *IV Europejskim Programie Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Unii Europejskiej na lata 2011-2020*. Uznano to za jeden z najważniejszych czynników prowadzących do zmniejszenia o połowę liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w ciągu najbliższej dekady.

Przykładowe rozwiązania:

- bezpieczeństwo bierne (wpływ na skutki wypadku i skalę obrażeń jego uczestników):
 - pasy bezpieczeństwa z napinaczami,
 - urządzenia zabezpieczające dzieci (np. foteliki),
 - poduszki powietrzne,
- bezpieczeństwo czynne (wpływ na zaistnienie wypadku):
 - systemy hamowania awaryjnego,
 - systemy przypominające o zapięciu pasów bezpieczeństwa,
 - urządzenia ograniczające prędkość,
 - system kontroli poślizgu,
 - alkomat z blokadą silnika pojazdu (tzw. alcolock),
 - systemy elektronicznej kontroli stabilności,
 - systemy ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu,
- systemy związane z precyzyjną lokalizacją miejsca wypadku (np. system e-Call).

Najbardziej skutecznym sposobem na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego z pewnością jest synergia wszystkich ww. rozwiązań.

Rozwiązania te nie powinny jednak ani „usypiać” czujności kierowców, ani prowokować ich do brawurowych zachowań. Należy mieć na uwadze także fakt, że po polskich drogach jeździ bardzo wiele pojazdów starszych, mniej nowoczesnych, w których nie zostały jeszcze zastosowane rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo.

W tym kontekście szczególnie ważne staje się z jednej strony kontrolowanie stanu technicznego pojazdów, egzekwowanie obowiązku przeglądów technicznych oraz sankcjonowanie naruszeń w tym zakresie, z drugiej zaś - konsekwentna edukacja kierowców i pasażerów na temat wpływu kondycji pojazdu na bezpieczeństwo na drodze.

Obowiązek przeglądów technicznych pojazdów reguluje ustawa *Prawo o ruchu drogowym*. Doraźne kontrole stanu technicznego pojazdów w ruchu drogowym są prowadzone przez Policję oraz ITD. SG prowadzi kontrole stanu technicznego pojazdów przekraczających granicę państwową, realizując uprawnienia wynikające z ustawy *Pord*.

1.5.1. Statystyka i analiza przyczyn

Według danych GUS, na koniec 2010 roku w Polsce zarejestrowanych było **23 037 149** pojazdów silnikowych, w tym **17 239 800** samochodów osobowych (75% ogółu).

W związku z tym, że po drogach jeździ najwięcej samochodów osobowych, najwięcej wypadków powodują ich kierujący (76,3%). Drugą grupą są kierujący samochodami ciężarowymi (7,3%). Dużą grupę sprawców stanowili też rowerzyści (5,8%).

Tabela 29. Wypadki drogowe w 2011 r. według pojazdu sprawcy

Pojazd sprawcy		Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
Rower		1 854	5,8	143	5,0	1 766	4,2
Motorower		994	3,1	56	2,0	1 069	2,6
Motocykl		1 160	3,6	183	6,4	1 211	2,9
Samochód osobowy		24 573	76,3	2 097	73,8	33 072	79,1
Autobus	komunikacji publicznej	274	0,9	7	0,2	417	1,0
	inny	90	0,3	4	0,1	170	0,4
Samochód ciężarowy	bez przyczepy	1 469	4,6	162	5,7	1 898	4,5
	z przyczepą	872	2,7	126	4,4	1 125	2,7
Ciągnik rolniczy		145	0,5	20	0,7	162	0,4
Pojazd wolnobieżny		27	0,1	4	0,1	30	0,1
Tramwaj, trolejbus		63	0,2	2	0,1	115	0,3
Pojazd przewożący mat. niebezpieczne		5	0,0	-	-	6	0,0
Pojazd uprzywilejowany		29	0,1	5	0,2	56	0,1
Inny pojazd		93	0,3	9	0,3	108	0,3
Pojazd nieustalony		540	1,7	23	0,8	598	1,4

1.5.2. Stan techniczny pojazdów

W 2011 roku stan techniczny pojazdu był przyczyną **80** (0,20% ogółu wypadków) wypadków drogowych, zginęło w nich **5** osób (0,12% ogólnej liczby zabitych w wypadkach), a rany odniosło **97** (0,20% ogólnej liczby rannych w wypadkach). Najwięcej stwierdzono braków w oświetleniu 53,6% oraz usterki układu hamulcowego 22,5%.

Tabela 30. Wypadki drogowe w 2011 r. z powodu niesprawności technicznej pojazdu

Braki techniczne	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
braki w oświetleniu	43	53,6	1	20,0	45	46,5
braki w ogumieniu	13	16,3	-	-	25	25,8
usterki układu hamulcowego	18	22,5	3	60,0	21	21,6
usterki układu kierowniczego	4	5,0	1	20,0	4	4,1
inne usterki	2	2,6	-	-	2	2,0
O g ó ł e m	80	100,0	5	100,0	97	100,0

Ponadto z powodu niezawinionej przez kierujących niesprawności technicznej pojazdów miało miejsce **88** wypadków (0,22% ogółu wypadków), w których **19** osób zginęło (0,45% ogólnej liczby zabitych w wypadkach), a **118** zostało rannych (0,24% ogólnej liczby rannych w wypadkach).

1.5.3. Działania

Kontrola stanu technicznego pojazdów należy do stacji kontroli pojazdów, a także do Policji wszystkich szczebli oraz inspektorów ITD. Prawo do kontrolowania stanu technicznego pojazdów ma również SG.

Działania w tym zakresie podejmowane przez ITD, oprócz egzekwowania przepisów, mają charakter prewencyjny i prowadzą do wzrostu świadomości przewoźników oraz kierowców wykonujących przewozy drogowe (szczegółowe informacje w rozdziale 4). W skali krajowej, jak i lokalnej kilkakrotnie przeprowadzono akcje *Truck* i *Bus*, polegające na kontrolach stanu technicznego samochodów ciężarowych i autobusów.

W województwie zachodniopomorskim policjanci ruchu drogowego kontynuowali zainicjowany w roku 2009 program *Ekologiczny Kierowca*, którego założeniem było wykluczanie z ruchu pojazdów niesprawnych technicznie i zagrażających środowisku naturalnemu. Wykorzystywali do tego celu specjalistyczny sprzęt. W 2011 roku w ramach programu *Ekologiczny Kierowca-II*, zrealizowanego dzięki dotacji Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Szczecinie, przeprowadzono szkolenie doskonalące policjantów-liderów ze wszystkich jednostek terenowych, pod kątem skutecznego ujawniania i wykluczania z ruchu pojazdów niesprawnych technicznie. W służbie wykorzystywano oznakowany radiowóz, tzw. „bus ekologiczny”, wyposażony w sprzęt specjalistyczny.

Kompetencje jednostek SG w zakresie kontroli ruchu drogowego wynikają z ustawy *o Straży Granicznej* oraz ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Funkcjonariusze SG mają prawo zatrzymywania pojazdów oraz wykonywania innych czynności w tym zakresie. Formacja posiada niemal wszystkie uprawnienia, jakie ma Policja, wynikające z art. 129 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Funkcjonariusze SG korzystając z uprawnień w zakresie możliwości odmówienia prawa przekroczenia granicy państwowej pojazdem (w określonych ustawą przypadkach) w 2011 r. w 35,8 tys. przypadkach nie zezwolili na przekroczenie granicy.

We wrześniu 2011 roku zawiązała się ***Inicjatywa na rzecz dobrych świateł samochodowych***, której celem jest zwrócenie uwagi na całokształt problematyki związanej z oświetleniem pojazdów w aspekcie brd. Jest to inicjatywa Instytutu Transportu Samochodowego (ITS). Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (MTBiGM) objął ją honorowym patronatem. Do *Inicjatywy* przyłączyło się już kilkanaście podmiotów, w tym KGP, GITD oraz KRBRD.

1.5.4. Wnioski i rekomendacje

- Należy kontynuować kontrole drogowe, mające na celu wykluczenie z ruchu drogowego pojazdów w złym stanie technicznym oraz pojazdów powypadkowych, w szczególności bardzo zniszczonych, sprowadzanych zza granicy.
- Działania kontrolne powinny być uzupełniane poprzez edukację. Istotne jest, aby kierowcy dbali o stan techniczny pojazdów i stosowali się do określonych przepisami procedur, nie tylko z przymusu, ale przede wszystkim dla bezpieczeństwa swojego i swoich pasażerów. Dużą rolę powinny spełniać rzetelne przeglądy techniczne i akcje oferujące okresowo bezpłatne sprawdzanie najważniejszych systemów pojazdów.
- Ważnym aspektem edukacji związanej z bezpieczeństwem pojazdów jest uświadamianie użytkowników nowoczesnych pojazdów wyposażonych w liczne systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego, że choć znacznie zwiększają one szansę uniknięcia wypadku (kolizji) i ochronę użytkowników, to nie gwarantują bezpieczeństwa, gdy prędkość jazdy nie jest dostosowana do warunków ruchu.

- Ważnym elementem jest właściwy nadzór starostów nad stacjami przeprowadzającymi badania techniczne, dopuszczające pojazd do ruchu.
- Zasadne jest także podejmowanie działań, które uświadomią kierowcom konieczności sprawdzania stanu technicznego pojazdów zarówno podczas okresowych badań technicznych, jak i w czasie kontroli drogowej.

2. Zmiany w przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2011 roku

W 2011 roku przeprowadzono wiele zmian w przepisach pośrednio lub bezpośrednio mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zmiany te dotyczyły ustawy *Prawo o ruchu drogowym (Pord)*, aktów wykonawczych do niej oraz innych przepisów prawa z obszarów dróg publicznych, transportu oraz prawa karnego.

2.1. Prawo o ruchu drogowym i akty wykonawcze

2.1.1. Zmiany ustawowe

- **Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm)**
Została opublikowana w lutym 2011 roku, i wejdzie w życie 19 stycznia 2013 r., z wyjątkiem niektórych przepisów (patrz art. 139 ustawy).

Ustawa stanowi pierwszy krok w kierunku podziału ustawy - *Prawo o ruchu drogowym* na podgałęzie prawa: problematykę dotyczącą kierujących i dopuszczenia do ruchu pojazdów. Docelowo w ustawie *Pord* pozostaną regulacje dot. zasad ruchu drogowego.

■ Określa m.in.:

- 1) osoby uprawnione do kierowania pojazdami na drogach publicznych oraz na drogach położonych w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu,
- 2) wymagania w stosunku do osób, o których mowa w pkt. 1,
- 3) zasady uzyskiwania i cofania uprawnień do kierowania pojazdami oraz zatrzymywania dokumentów stwierdzających posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami,
- 4) zasady prowadzenia działalności w zakresie uzyskiwania uprawnień i badań psychologicznych, związanych z kierowaniem pojazdami,
- 5) zasady wykonywania badań lekarskich i psychologicznych kierowców, instruktorów i egzaminatorów oraz kandydatów na kierowców, instruktorów i egzaminatorów,
- 6) zasady prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy.

■ Wprowadza:

- 1) nowe definicje: czterokołowca, czterokołowca lekkiego, modyfikuje inne: motocykla i motoroweru,
- 2) nowe kategorie prawa jazdy i zasady ich wydawania (wyłącznie okresowe),
- 3) przepis, że na terytorium RP nie będzie już uznawane za ważne prawo jazdy wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej, czy państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, jeżeli na terytorium któregośkolwiek z tych państw to prawo jazdy zostało zatrzymane lub czasowo albo na stałe cofnięto posiadane uprawnienie do kierowania pojazdem,
- 4) zmiany dotyczące instruktorów, egzaminatorów, ośrodków szkolenia i samego procesu szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdem silnikowym lub uprawnienia do kierowania tramwajem,
- 5) tzw. okres próbny dla młodych kierowców, którzy po raz pierwszy uzyskali prawo jazdy kategorii B,
- 6) Policja nie będzie już prowadzić tzw. ewidencji punktów karnych kierowców, bowiem

- ewidencja ta będzie włączona do Centralnej Ewidencji Kierowców,
- 7) zmiany w zakresie punktów karnych,
 - 8) obowiązek wymiany praw jazdy w okresie między 2028 r. a 2033 r. na prawa jazdy zgodne z jednolitym wzorem określonym w przepisach Unii Europejskiej.

■ Wdraża postanowienia dyrektyw Wspólnoty Europejskiej:

- 1) dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18),
- 2) dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającej dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz. Urz. UE L 226 z 10.09.2003, str. 4, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 7, str. 441, z późn. zm.).

■ **Ustawa z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy - *Prawo o ruchu drogowym* oraz ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 92, poz. 530), zwana *ustawą rowerową*.**

Weszła w życie 21 maja 2011 r.

Zmiany:

- 1) wprowadzono nowe definicje związane z rowerzystami,
- 2) dopuszczono do ruchu wózek rowerowy,
- 3) na skrzyżowaniu i bezpośrednio przed nim kierujący rowerem, motorowerem lub motocyklem może aktualnie poruszać się środkiem pasa ruchu, jeśli pas ten umożliwia opuszczenie skrzyżowania w więcej niż jednym kierunku,
- 4) rowerzyści mogą wyprzedzać wolno poruszające się pojazdy z ich prawej strony,
- 5) kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerzyście jadącemu na wprost po jezdni, pasie ruchu dla rowerów, drodze dla rowerów lub innej części drogi, którą zamierza opuścić,
- 6) ustawa wprowadza nowe pojęcie tzw. śluzu rowerowej na wlocie skrzyżowania,
- 7) dopuszczono (wyjątkowo) jazdę po jezdni kierującego rowerem obok innego roweru lub motoroweru, jeżeli nie utrudnia to poruszania się innym uczestnikom ruchu albo w inny sposób nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego,
- 8) rowerzyści mogą poruszać się chodnikiem gdy warunki pogodowe zagrażają bezpieczeństwu rowerzysty na jezdni (śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź, gęsta mgła).

■ **Ustawa z dnia 1 lipca 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o drogach publicznych (Dz. U. Nr 159, poz. 945).**

Weszła w życie 1 sierpnia 2011 r., z wyjątkiem art. 1 pkt. 2 i 15, które weszły w życie 1 września 2011 r.

Wprowadza szereg zmian, które dotyczą przede wszystkim umożliwienia przeprowadzenia kontroli oraz postępowań administracyjnych przez pracowników GITD w sprawach poboru opłaty elektronicznej za przejazd pojazdu po drodze krajowej, oraz doprecyzowania uprawnień inspektorów ITD. W związku z uruchomieniem w Polsce z 1 lipca 2011 r. systemu elektronicznego poboru opłat oraz systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, ustawa wyodrębniła w ITD trzy rodzaje służb: kontroli transportu drogowego, nadzoru nad ruchem drogowym oraz kontroli opłat drogowych i – odpowiednio – dywersyfikację programów szkolenia zawodowego inspektorów.

■ **Ustawa z dnia 15 lipca 2011 r. o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 168, poz. 1005).**

Dotyczy m. in. zastąpienia formularza zaświadczenia o czasie pracy kierowców rozszerzonym wzorem, który będzie wystawiany, gdy kierowca przebywał na zwolnieniu lekarskim, urlopie wypoczynkowym, miał czas wolny od pracy lub odpoczywał, prowadził pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub AETR, wykonywał inną pracę, niż prowadzenie pojazdu, lub pozostawał w gotowości.

Ustawa weszła w życie 31 sierpnia 2011 r.

■ **Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 205, poz. 1210 i 291, poz. 1707).**

Weszła w życie 11 lutego 2012 r., z wyjątkiem: 1) art. 1 pkt 65 i art. 10, które weszły w życie 14 października 2011 r.; 2) art. 1 pkt 50 i art. 8, które weszły w życie 1 stycznia 2012 r.

Zmiany dotyczą m.in.:

- 1) ubezpieczeń pojazdów historycznych i zabytkowych oraz komunikacyjnych ubezpieczeń granicznych,
- 2) dodano art. 8a, który stanowi, że jeżeli ubezpieczający nie poda zakładowi ubezpieczeń znanych sobie okoliczności, o które zakład ubezpieczeń zapytywał przed zawarciem umowy ubezpieczenia obowiązkowego i które pociągają za sobą istotną zmianę prawdopodobieństwa wypadku ubezpieczeniowego, zakład ubezpieczeń ma prawo żądać odpowiedniej zmiany wysokości składki ubezpieczeniowej z uwzględnieniem zwiększenia prawdopodobieństwa wypadku ubezpieczeniowego wskutek okoliczności niepodanych do jego wiadomości,
- 3) regulacji kwestii, gdy posiadacz pojazdu nie wypowiedział umowy ubezpieczenia u jednego ubezpieczyciela i zawarł nową umowę u innego.

■ **Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 222, poz. 1321).**

Wprowadzono szereg zmian dotyczących poruszania się pojazdów nienormatywnych oraz usuwania pojazdów na koszt właściciela.

Ustawa wejdzie w życie 19 października 2012 r., z wyjątkiem: 1) art. 1 pkt 9 w zakresie art. 64h oraz art. 5 ust. 2, które weszły w życie 18 października 2011 r.; 2) art. 1 pkt 5 lit. b w zakresie art. 61 ust. 15 i 16, który wszedł w życie 19 stycznia 2012 r.

■ **Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454).**

Ustawa wprowadza m. in. następujące rozwiązania:

- 1) uproszczono system szkolenia i egzaminowania doradców,
- 2) ustalono jedną stawkę opłaty za egzamin dla doradcy,
- 3) wprowadzono procedurę odwoławczą od przebiegu i wyniku egzaminu dla kierowców, ekspertów ADN i doradców,
- 4) zniesiono obowiązek wpisu do kilku rejestrów podmiotów prowadzących kursy i zastąpiono go obowiązkiem wpisu tylko do jednego rejestru,
- 5) doprecyzowano instrumenty nadzoru nad przewozem towarów niebezpiecznych,
- 6) doprecyzowano przepisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych przez Siły Zbrojne RP we wszystkich rodzajach transportu.

Ustawa weszła w życie 1 stycznia 2012 r.

■ **Ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 244, poz. 1454).**

Ustawa m.in.:

- 1) zmienia świadectwa kwalifikacji zawodowej,
- 2) ustanawia odznakę *Wzorowy kierowca*, nadawaną przez ministra właściwego do spraw transportu, która może być nadawana zawodowym kierowcom wyróżniającym się szczególnymi osiągnięciami w pracy i wieloletnią bezwypadkową jazdą,
- 3) wprowadza zmiany obejmujące m.in. definicję taksówki, używania pasów bezpieczeństwa, trybu rejestracji pojazdów, możliwości warunkowej czasowej rejestracji pojazdu oraz badań technicznych pojazdów,
- 4) wprowadza mandaty za naruszenia przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, na kwotę do 2 000 zł.

Ustawa weszła w życie 1 stycznia 2012 r.

2.1.2. Zmiany aktów wykonawczych do ustawy - *Prawo o ruchu drogowym*

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 21 lutego 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia** (Dz. U. Nr 47, poz. 242) wprowadza zmiany w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262, z późn. zm.), które dotyczą m.in. ciągników rolniczych i ich przyczep oraz samochodów ciężarowych i specjalnych. Rozporządzenie weszło w życie 4 kwietnia 2011 r.

Rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw UE:

- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/144/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie niektórych części i cech kołowych ciągników rolniczych lub leśnych (Dz. Urz. UE L 27 z 30.01.2010, str. 33, z późn. zm.),
 - dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/63/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie niektórych części i właściwości kołowych ciągników rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 214 z 19.08.2009, str. 23),
 - dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/60/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie maksymalnej prędkości konstrukcyjnej oraz skrzyń ładunkowych kołowych ciągników rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 198 z 30.07.2009, str. 15, z późn. zm.),
 - dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/59/WE z dnia 13 lipca 2009 r. odnoszącej się do lusterek wstecznych kołowych ciągników rolniczych lub leśnych (Dz. Urz. UE L 198 z 30.07.2009, str. 9),
 - dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/58/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie urządzenia sprzęgającego oraz biegu wstecznego kołowych ciągników rolniczych lub leśnych (Dz. Urz. UE L 198 z 30.07.2009, str. 4),
 - dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 28 stycznia 2011 r. **w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania** (Dz. U. Nr 65, poz. 343) określa techniczne badania okresowe, dodatkowe i rozszerzone, tramwajów oraz trolejbusów. Weszło w życie 29 kwietnia 2011 r., a utraciło moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 19 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów

i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. Nr 230, poz. 2300).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. **w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia** (Dz. U. Nr 65, poz. 344) reguluje warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać tramwaje i trolejbusy uczestniczące w ruchu drogowym, oraz zakres ich niezbędnego wyposażenia. Weszło w życie 29 kwietnia 2011 r., a utraciło moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 22 grudnia 2003 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. Nr 230, poz. 2301).
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 15 kwietnia 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie badań lekarskich kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami** (Dz. U. Nr 88, poz. 503) wprowadza zmiany w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z 7 stycznia 2004 r. w sprawie badań lekarskich kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. Nr 2, poz. 15). Weszło w życie 29 czerwca 2011 r. Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia dyrektywy Komisji 2009/112/WE z dnia 25 sierpnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/439/EWG w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 223 z 26.08.2009, str. 26) oraz dyrektywy Komisji 2009/113/WE z dnia 25 sierpnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 223 z 26.08.2009, str. 31).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach** (Dz. U. Nr 89, poz. 508) wprowadza zmiany w rozporządzeniu 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.) poprzez dodanie do znaków informacyjnych nowych znaków: „Strefa ruchu” oraz „Koniec strefy ruchu” i związaną z tym zmianę zasad umieszczania znaków: „Droga wewnętrzna”, „Koniec drogi wewnętrznej”. Rozporządzenie weszło w życie 14 maja 2011 r.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 kwietnia 2011 r., zmieniające rozporządzenie **w sprawie znaków i sygnałów drogowych** (Dz. U. Nr 89, poz. 509) wprowadza nowe znaki: „Strefa ruchu” oraz „Koniec strefy ruchu”. Rozporządzenie weszło w życie 14 maja 2011 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 4 maja 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia** (Dz. U. Nr 104, poz. 607) określa warunki dodatkowe dla pojazdu przystosowanego do zasilania gazem. Rozporządzenie weszło w życie 24 listopada 2011 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. **w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące** (Dz. U. Nr 133, poz. 770) **m. in.** reguluje zasady dotyczące umiejscowienia urządzeń rejestrujących oraz ich wykorzystania przez funkcjonariuszy straży gminnych (miejskich). Wprowadza również regułę, zgodnie z którą instalowana i używana jest obudowa wraz z urządzeniem rejestrującym. Rozporządzenie weszło w życie 28 czerwca 2011 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach** (Dz. U. Nr 133, poz. 772) wprowadza zmiany w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r., dotyczące znakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących i ich obudów (chodzi głównie o fotoradary). Te zainstalowane w pasie drogowym przed wejściem w życie

niniejszego rozporządzenia, które nie spełniają określonych w rozporządzeniu wymagań, mogą być wykorzystywane przez 36 miesięcy, tj. do 28 czerwca 2014 r. Rozporządzenie weszło w życie 28 czerwca 2011 r.

- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. **w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej** (Dz. U. Nr 143, poz. 846) określa:

- 1) tryb oraz warunki współdziałania z Policją i innymi podmiotami uprawnionymi do podejmowania decyzji o usunięciu pojazdu jednostek usuwających pojazdy lub prowadzących strzeżone parkingi,
- 2) tryb i warunki wydawania pojazdu z parkingu.

Rozporządzenie weszło w życie 26 lipca 2011 r. i z tą chwilą utraciło moc rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA) z dnia 16 października 2007 r. w sprawie usuwania pojazdów (Dz. U. Nr 191, poz. 1377 oraz z 2008 r. Nr 100, poz. 649) w zakresie regulowanym niniejszym rozporządzeniem.

- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 lipca 2011 r. **w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny** (Dz. U. Nr 153, poz. 910) określa jednostki organizacyjne sprawujące nadzór nad komórkami organizacyjnymi i stacjami kontroli pojazdów, przeprowadzającymi badania techniczne pojazdów, oraz wydające upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych, wzory dokumentów związanych z uzyskaniem upoważnień do wykonywania badań oraz wzór upoważnienia do ich przeprowadzania, wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych pojazdów czy warunki i terminy przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Przepisy rozporządzenia stosuje się do badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, SG, Służby Celnej oraz Państwowej Straży Pożarnej (PSP). Rozporządzenie weszło w życie 3 sierpnia 2011 r.

- Rozporządzenie Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Administracji, Obrony Narodowej, Finansów oraz Sprawiedliwości z dnia 2 sierpnia 2011 r. **w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i pojazdów używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej i straży pożarnej** (Dz. U. Nr 165, poz. 992) określa warunki techniczne pojazdów specjalnych i pojazdów używanych do celów specjalnych. Przepisy rozporządzenia stosuje się wyłącznie do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu wejścia w życie rozporządzenia, tj. po 26 sierpnia 2011 r.

- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Sprawiedliwości z dnia 4 października 2011 r., zmieniające rozporządzenie **w sprawie warunków poruszania się po drogach pojazdów specjalnych, pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów używanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej oraz pojazdów straży pożarnej biorących udział w akcjach ratowniczych, a także warunków przewozu osób pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz straży pożarnej** (Dz. U. Nr 243, poz. 1448) wprowadza zmiany kompetencyjne w rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej (MON), MSWiA oraz Ministra Sprawiedliwości z dnia 11 października 2007 r. Rozporządzenie weszło w życie 30 listopada 2011 r.

2.2. Drogi publiczne

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 czerwca 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t** (Dz. U. Nr 124, poz. 703) wprowadza zmiany w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2010 r. Załącznik do rozporządzenia otrzymał brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia, tym samym zmieniono wykaz dróg krajowych obejmujący odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Rozporządzenie weszło w życie 30 czerwca 2011 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 czerwca 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t** (Dz. U. Nr 124, poz. 704) wprowadziło zmiany w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2010 r. - zmieniono wykaz dróg krajowych, obejmujący odcinki dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t. Rozporządzenie weszło w życie 30 czerwca 2011 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 czerwca 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach** (Dz. U. Nr 135, poz. 793) wprowadza zmiany w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r., które dotyczą głównie zwolnień dla pojazdów powracających z zagranicy. Weszło w życie z 1 lipca 2011 r.
- Zarządzenie nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 13 kwietnia 2011 r. zmieniające zarządzenie **w sprawie wprowadzenia instrukcji przeprowadzania przeglądów drogowych obiektów inżynierskich**.

2.3. Transport

- Oświadczenie rządowe z dnia 23 marca 2011 r. **w sprawie wejścia w życie zmian do załączników A i B Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 110, poz. 641).**

Zgodnie z art. 14 Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie 30 września 1957 r., w dniu 1 stycznia 2011 r. weszły w życie zmiany do załączników A i B, będących integralnymi częściami tej umowy. Dotyczą one m.in. podziału towarów niebezpiecznych oraz sposobu ich klasyfikacji ze względu na niebezpieczne właściwości każdego z nich, warunków przewozu poszczególnych towarów niebezpiecznych, warunków technicznych, jakie powinny spełniać pojazdy przewożące te towary, warunków technicznych przyczep (naczep), cystern, kontenerów-cystern, itp., oznakowania pojazdów i ich dodatkowego wyposażenia, warunków i sposobów załadunku i rozładunku towarów niebezpiecznych, zakazów pakowania razem poszczególnych towarów niebezpiecznych, dodatkowych wymagań w stosunku do osób uczestniczących w przewozie towarów niebezpiecznych oraz związanej z przewozem dokumentacji.

Tekst jednolity ADR, zawierający zmiany, które weszły w życie z dniem 1 stycznia 2011 r., ogłoszono w czterech tomach (tom I i II – tekst polski, tom III i IV – tekst angielski), jako załączniki do Dziennika Ustaw z 2011 r. Nr 110, poz. 641).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 czerwca 2011 r. **w sprawie organizacji przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego kursów specjalistycznych i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych** (Dz. U. Nr 134, poz. 783) określa szczegółowe warunki odbywania praktyki, programy szkolenia oraz sposób organizacji kursów specjalistycznych i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych, a także obowiązujące kryteria kwalifikacji, czas trwania praktyki i wiedzę niezbędną dla inspektorów ITD, kryteria oceny osób przystępujących do egzaminu kwalifikacyjnego oraz tryb jego przeprowadzenia. Rozporządzenie weszło w życie 7 lipca 2011 r.
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z 29 czerwca 2011 r. **w sprawie nadania inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego oraz pracownikom Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego uprawnień do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego** (Dz. U. Nr 135, poz. 790) określa:
 - 1) uprawnienia inspektorów ITD oraz pracowników GITD posiadających uprawnienia kontrolne, o których mowa w art. 76a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.), do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego,
 - 2) wykaz wykroczeń, za które inspektorzy oraz pracownicy są uprawnieni do nakładania grzywien,
 - 3) zasady i sposób wydawania inspektorom oraz pracownikom upoważnień do nakładania grzywien.

Rozporządzenie weszło w życie z 1 lipca 2011 r. i jednocześnie utraciło moc rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z 21 marca 2003 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 5 lipca 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie umundurowania Inspekcji Transportu Drogowego** (Dz. U. Nr 150, poz. 891) wprowadza zmiany w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 maja 2009 r. Weszło w życie 30 lipca 2011 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 26 lipca 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych** (Dz. U. Nr 155, poz. 918) wprowadza zmiany stawek opłat. Weszło w życie 28 lipca 2011 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 19 sierpnia 2011 r. **w sprawie certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu** (Dz. U. Nr 188, poz. 1121) określa:
 - 1) rodzaje oraz wzór certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu,
 - 2) termin ważności certyfikatów,
 - 3) dokumenty, na podstawie których certyfikat jest wydawany i wznawiany.

Rozporządzenie weszło w życie 27 września 2011 r.

2.4. Inne akty prawne związane z problematyką ruchu drogowego

- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń** (Dz. U. Nr 14, poz. 68) wprowadza szereg zmian. W odniesieniu do ruchu drogowego zmiany dotyczą kwalifikacji i wysokości mandatów za przekraczanie dopuszczalnej prędkości, naruszenia przepisów przy przewozie osób oraz niestosowania się do niektórych znaków drogowych. Rozporządzenie weszło w życie 20 stycznia 2011 r.

- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 lutego 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie wykroczeń, za które strażnicy straży gminnych są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego** (Dz. U. Nr 36, poz. 190), w odniesieniu do problematyki transportu i ruchu drogowego uprawnia strażników do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za wykroczenia określone w konkretnych artykułach m.in. w Kodeksie wykroczeń, ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Rozporządzenie weszło w życie 1 marca 2011 r., z wyjątkiem § 2 ust. 2 rozporządzenia, który wszedł w życie 18 lutego 2011 r.
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 maja 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń** (Dz. U. Nr 105, poz. 615) wprowadza szereg zmian dotyczących stawek oraz określających nowe wykroczenia drogowe. Rozporządzenie weszło w życie 24 maja 2011 r.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 28 lipca 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie wykroczeń, za które strażnicy straży gminnych są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego** (Dz. U. Nr 158, poz. 944) wprowadza szereg zmian w zakresie wykroczeń, za które strażnicy mogą nakładać mandaty. Rozporządzenie weszło w życie 1 sierpnia 2011 r.
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 września 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie nakładania grzywien w drodze mandatu karnego** (Dz. U. Nr 187, poz. 1116) wprowadza mechanizm wystawiania mandatów karnych kredytowanych w trybie korespondencyjnym. Nowy tryb stanowi podstawowe narzędzie wykonawcze dla stosowania tzw. ustawy fotoradarowej. Rozporządzenie weszło w życie 16 września 2011 r.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 października 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie wykroczeń, za które funkcjonariusze Straży Granicznej są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego** (Dz. U. Nr 236, poz. 1405) wprowadza zmiany w § 2 rozporządzenia MSWiA z dnia 1 sierpnia 2005 r. Zmiany dotyczą zakresu wykroczeń, za które funkcjonariusze SG mogą nakładać mandaty. Rozporządzenie weszło w życie 16 listopada 2011 r.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 24 listopada 2011 r. zmieniające rozporządzenie **w sprawie wykroczeń, za które strażnicy straży gminnych są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego** (Dz. U. Nr 259, poz. 1554) wprowadza zmiany w rozporządzeniu MSWiA z 17 listopada 2003 r. Jest to kolejna zmiana tego rozporządzenia, mająca charakter techniczno – dostosowawczy do innych aktów prawnych. Rozporządzenie weszło w życie 8 grudnia 2011 r.

3. System nadzoru nad ruchem drogowym

3.1. Fotoradary – efekty wprowadzenia systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym

CANARD zostało powołane z dniem 1 stycznia 2011 r. na mocy Zarządzenia Nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2010 r. w sprawie nadania statutu Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego (M. P. Nr 101, poz. 1184).

W związku z uzyskaniem z dniem 1 lipca 2011 r., na podstawie ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy *Prawo o ruchu drogowym* oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 225, poz. 1466), uprawnień ustawowych do rejestracji wykroczeń przy pomocy urządzeń rejestrujących, możliwe było rozpoczęcie prac nad CANARD w pełnym zakresie, przewidzianym dla Biura GITD i jego komórek organizacyjnych.

CANARD oraz delegatury terenowe realizują swoje zadania z wykorzystaniem obudów stacjonarnych urządzeń rejestrujących (maszty) oraz urządzeń przejętych od Policji i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).

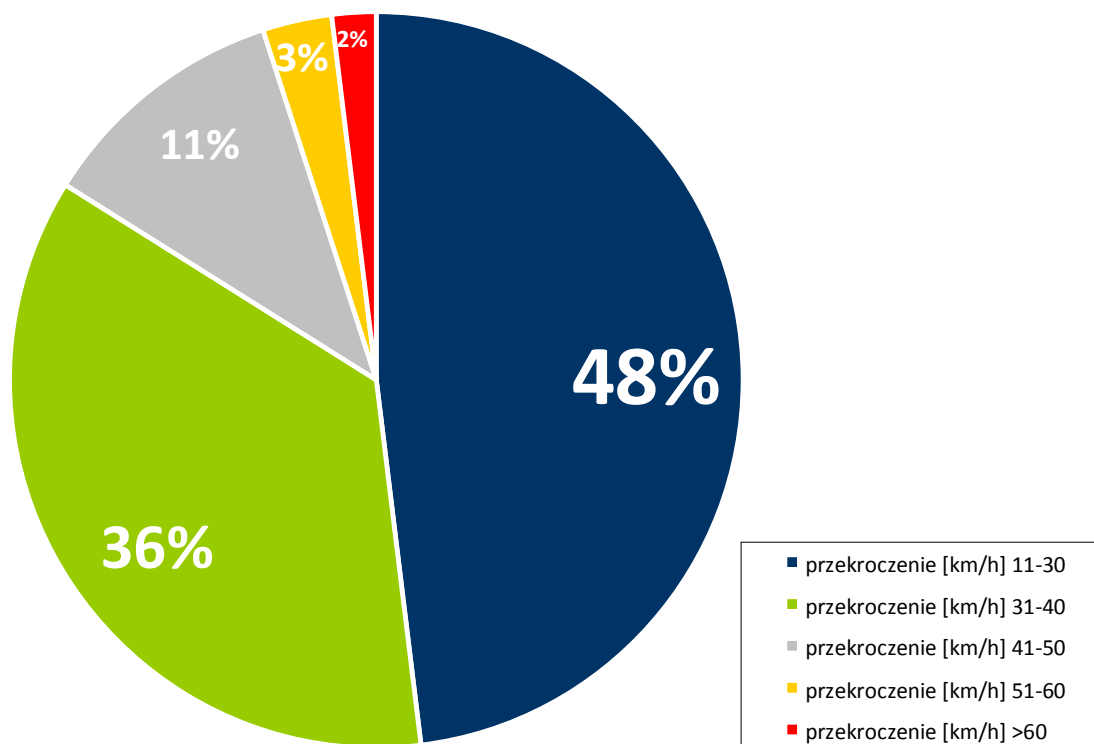
Rysunek 11. Podział kraju na delegatury terenowe GITD



Największa liczba ujawnionych w ramach CANARD naruszeń została zarejestrowana przy przekroczeniach prędkości do 30 km/h ponad limit ustalony na danym odcinku (48% wszystkich

naruszeń). Wraz ze wzrostem prędkości liczba popełnianych wykroczeń znacząco malała: przekroczenia prędkości o więcej niż 60 km/h ponad limit stanowiły 2% wszystkich, jakie zarejestrowano. Do największego przekroczenia (235 km/h przy ograniczeniu prędkości do 70 km/h) doszło 16 sierpnia 2011 r. w miejscowości Wiśniewo (delegatura północno-wschodnia).

Rysunek 12. Wykroczenia z podziałem na zakresy prędkości



Zauważalny jest także wpływ pory dnia na częstotliwość popełnianych wykroczeń. W drugim półroczu 2011 najwięcej naruszeń zarejestrowano w godz. 10.00 - 16.00, a najmniejszą - w porze nocnej, tj. w godz. 1.00 - 3.00.

Od momentu uruchomienia pełnego zakresu działalności CANARD zanotowano wyraźny spadek liczby zabitych w wypadkach drogowych. W okresie od lipca do listopada, zanotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków o 12,99% w stosunku do analogicznego okresu roku 2010. Biorąc za przykład także doświadczenia innych krajów Unii Europejskiej, m. in. Francji czy Holandii, w zakresie zorganizowania automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, należy zatem założyć dalszy spadek liczby zabitych, wypadków oraz rannych w kolejnych miesiącach i latach.

W ramach rozbudowy CANARD planowany jest zakup:

- 300 stacjonarnych urządzeń rejestrujących,
- 29 wideorejestratorów zamontowanych w jednostkach mobilnych,
- 15 urządzeń do monitorowania przejazdu na czerwonym świetle,
- 24 zestawów do dokonywania pomiaru średniej prędkości na danym odcinku drogi.

Dzięki implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/82/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (Dz. Urz. UE L 288 z 5.11.2011, str. 1-15), która daje instrumenty do egzekwowania odpowiedzialności za przekraczanie dozwolonej prędkości oraz przejeżdżanie na czerwonym

świecie wobec kierowców z innych krajów UE, możliwa staje się dalsza poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach.

3.2. E-myto – efekty wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat drogowych

GDDKiA dokonała oceny zmian zachowania uczestników ruchu drogowego po wyprowadzeniu opłat na odcinkach objętych systemem ETC oraz po wprowadzeniu zmian stawek na koncesyjnych odcinkach autostrad. Przeprowadzenie tych pomiarów było planowane na wiosnę 2012 roku, jednak ze względu na pojawiające się informacje o protestach społecznych, spowodowanych „ucieczką” ciężkich pojazdów na drogi samorządowe oraz potrzebę oszacowania skali tego zjawiska, GDDKiA przeprowadziła jednodniowe, 24-godzinne pomiary. Zebrane dane pozwalają na wstępną ocenę zmiany zachowań użytkowników pojazdów ciężkich po niespełna 4 miesiącach od wprowadzenia zmian w sposobie pobierania opłat za przejazd po drogach. Zachowania kierowców w dalszym ciągu będą ulegały zmianie. Wpływ na te zachowania będą miały wprowadzone opłaty i ich wysokość, ale również modyfikacje sieci drogowej, takie jak: oddanie kilkuset kilometrów nowych odcinków dróg i przekazanie dróg władzom samorządowym.

Wstępne wyniki przeprowadzonych w październiku 2011 roku pomiarów ruchu pokazały, że zmiany wielkości natężeń ruchu pojazdów ciężkich, a zatem zachowań użytkowników dróg są bardzo różnorodne. Jednocześnie z powodu ograniczonego zakresu wykonanych pomiarów (jeden pomiar całodobowy i ograniczenie szerokości ekranu do 50 km), ich dokładność jest mniejsza, niż wyników Generalnego Pomiaru Ruchu, czy wyników ze stacji Ciągłych Pomiarów Ruchu.

Uzyskane wyniki porównano z wynikami pomiarów bezpośrednich, wykonanych we wrześniu 2010 roku w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu. W wyniku przeprowadzonych pomiarów zaobserwowano znaczne zmiany zachowań użytkowników, w szczególności w korytarzach autostrad koncesyjnych, co ma wpływ na wybór drogi na dalszym odcinku trasy nieobjętym opłatami. Wielkości tych zmian są różne w zależności od:

- typu płatnej drogi (koncesyjna, VIATOLL),
- długości płatnego odcinka,
- układu lokalnej sieci drogowej,
- warunków ruchu na drogach alternatywnych.

Jeżeli długość odcinka objętego opłatą nie przekraczała kilkunastu kilometrów, stwierdzono niewielkie zmiany zachowań w korytarzach dróg objętych płatnością (jest to jednak zależne od warunków lokalnych).

Na wyniki pomiarów i wynikające z tego problemy przy ocenie zachowań użytkowników miały również wpływ inne okoliczności, np. lokalne ograniczenia przepustowości, roboty drogowe, oddanie nowych odcinków dróg szybkiego ruchu (o długości kilkudziesięciu kilometrów), w tym na oddanie odcinka A1 Nowe Marzy – Toruń oraz S3 szczecin – Gorzów Wielkopolski.

Porównując wyniki ruchu drogowego pojazdów ciężkich w korytarzach dróg płatnych, wykonanych w październiku 2011 roku, z wynikami z września 2010 roku stwierdzono:

1. Największe spadki ruchu na odcinkach koncesyjnych:
 - odcinek A1 Rusocin – Nowe Marzy – od 55% do 65% - od 2,4 tys. do 2,7 tys. poj./dobę,
 - odcinek A2 – Nowy Tomysł - Modła – spadek od 29% do 55% - od 1,5 tys. do 5,4 tys. poj./dobę,
 - odcinek A4 – Chrzanów - Balice – spadek o 30% - 2,6 tys. poj./dobę,
2. na odcinkach autostrad płatnych objętych system VIATOLL , będących kontynuacją odcinków koncesyjnych, (np. A2 Konin - Stryków) – pomimo mniejszych opłat odnotowano również

- spadek ruchu pojazdów ciężkich (na A2 Żdżary - Koło spadek o 44% - o 4,7 tys. poj./dobę),
3. na odcinkach płatnych autostrad niebędących odcinkami koncesyjnymi ani bezpośrednimi kontynuacjami tych odcinków objętych VIATOLL odnotowano duże zróżnicowanie zmian w ruchu, zależnych od długości płatnych odcinków oraz od układu sieci drogowej.

3.3. Inteligentne systemy transportowe

GDDKiA wdraża strategię zarządzania ruchem w czasie rzeczywistym. W ramach Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem (KSZR) powstanie **Krajowe Centrum Zarządzania Ruchem (KCZR) oraz 3 Regionalne Centra Zarządzania Ruchem (CZR)**. Zadaniem CZR jest monitorowanie bieżącej sytuacji na drogach objętych systemem oraz oddziaływanie na ruch w sytuacjach nadzwyczajnych, jak wypadki czy wyczerpanie przepustowości.

Zastosowanie Systemów Sterowania Ruchem (SSR) pozwala m.in. na:

- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu,
- polepszenie przepustowości dróg,
- lepsze wykorzystanie infrastruktury drogowej,
- redukcję zanieczyszczeń środowiska (w tym również obniżenie poziomu hałasu).

Jak wynika z badań prowadzonych przez niemiecki BASt (Federalny Instytut Badawczy Dróg), zastosowanie SSR pozwala na znaczną redukcję liczby wypadków:

- z lekkimi uszkodzeniami pojazdów o 3 %,
- z poważnymi uszkodzeniami ciała o 23%,
- z ofiarami o 29%.

Obecnie w Strykowie koło Łodzi funkcjonuje pierwsze z planowanych Regionalnych CZR, które swoim zasięgiem obejmuje w pierwszym etapie Autostradę A2 (odcinek Konin-Stryków). CZR w Strykowie zostało zrealizowane poza projektem KSZR. Pozostałe 3 centra zarządzania ruchem zostaną zlokalizowane w:

1. miejscowości Opacz pod Warszawą – KCZR,
2. miejscowości Widawa pod Wrocławiem,
3. miejscowości Milówka (woj. śląskie).

Centra zostaną zrealizowane lub uzyskają docelową funkcjonalność w ramach KSZR, który zostanie zrealizowany do roku 2017 (w ramach projektu budowy KSZR planuje się również dostosowanie CZR w Strykowie do pełniej funkcjonalności przyjętej w KSZR).

W 2011 roku:

- na drodze krajowej nr 7 na odcinku Zakopane – Kraków wdrożono system informacji o czasie przejazdu na tej trasie,
- na drodze krajowej nr 4/75 na odcinku Szarów – Bochnia na ośmiu skrzyżowaniach wdrożono pilotażowo program FREILOT, mający na celu usprawnienie ruchu pojazdów ciężarowych,
- na drogach krajowych realizowany był projekt *Wagi Ważna Sprawa* w ramach którego realizowane są tzw. preselekcyjne stacje do ważenia pojazdów w ruchu (w czasie rzeczywistym) – urządzenia te będą współpracować ze wspomnianym powyżej KSZR; projekt będzie kontynuowany również w roku 2012.

W listopadzie 2011 r. zawarte zostało porozumienie ze stowarzyszeniem ITS POLSKA dotyczące wypracowania pakietu specyfikacji technicznych w różnych zakresach dotyczących ITS na potrzeby KSZR oraz innych przyszłych projektów – planowane zakończenie prac - lipiec 2012 r. W wyniku

przeprowadzonego postępowania przetargowego podpisana została umowa na opracowanie Studium Wykonalności dla KSZR – planowane zakończenie odbioru pracy - czerwiec 2012 r. Ogłoszenie postępowania o udzielenia zamówienia publicznego na projekt, budowę i wdrożenie KSZR planowane jest na I kwartał 2013.

4. Bezpieczeństwo transportu drogowego

Zapewnienie bezpieczeństwa transportu drogowego – to zadanie realizowane w ramach ITD poprzez kontrole najistotniejszych czynników, które mają bezpośredni lub pośredni wpływ na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Inspektorzy ITD kontrolują kierowców i przedsiębiorców wykonujących przewozy w ramach krajowego i międzynarodowego transportu drogowego oraz krajowego i międzynarodowego niezarobkowego przewozu drogowego, z wyjątkiem pojazdów:

- o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, przewożących rzeczy,
- konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu najwyżej dziewięciu osób łącznie z kierowcą, w niezarobkowych przewozach osób na potrzeby własne,
- zespołów ratownictwa medycznego i transportu sanitarnego,
- przewożących wartości pieniężne w rozumieniu przepisów o ochronie osób i mienia.

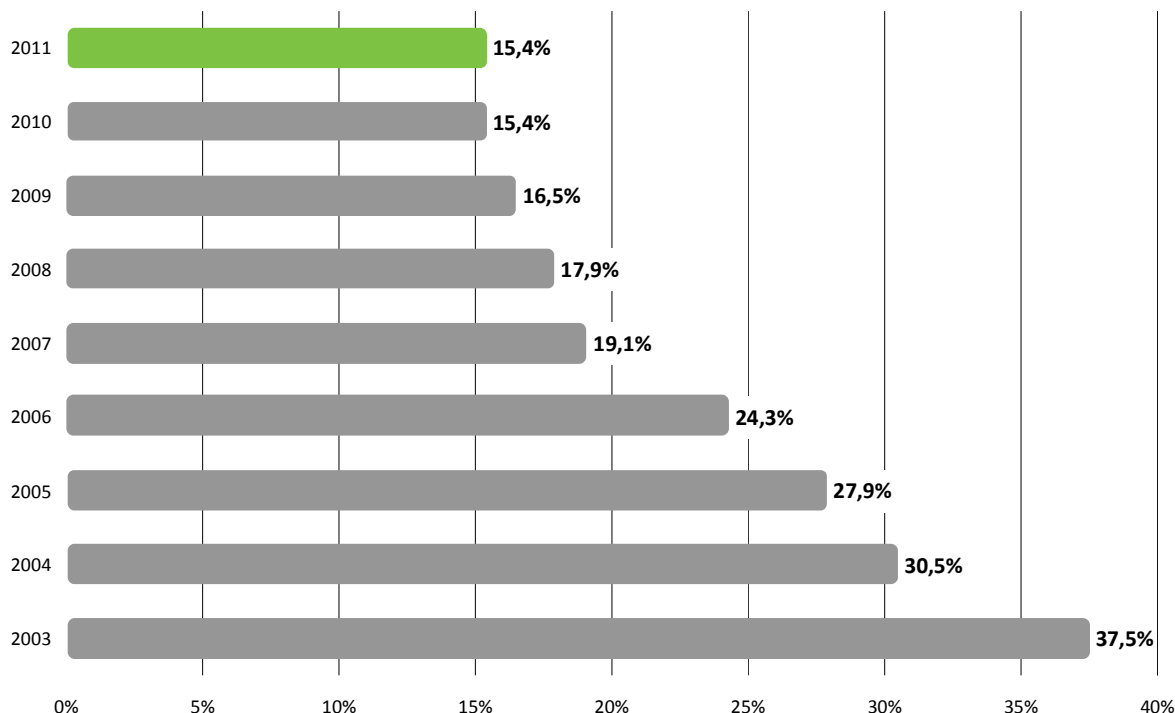
Inspektorzy ITD dokonują kompleksowych kontroli drogowych w zakresie:

- dokumentów uprawniających do wykonywania transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu drogowego,
- dokumentów przewozowych,
- prawa o ruchu drogowym,
- norm czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków dla kierowców,
- transportu drogowego żywych zwierząt,
- zasad i warunków dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych,
- transportu drogowego odpadów,
- spełniania wymagań w zakresie masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów,
- stanu technicznego pojazdów, w tym w zakresie wymagań dotyczących ochrony środowiska,
- rodzaju używanego paliwa w pojazdach samochodowych.

W 2011 roku inspektorzy ITD przeprowadzili **170 271 kontroli drogowych**, w tym 93 276 kontroli przewoźników krajowych oraz 76 995 kontroli przewoźników zagranicznych. Wydali **26 328 decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej** na łączną kwotę około 61,8 mln zł. Z ogólnej liczby wydanych w tym okresie decyzji, 13 271 kar administracyjnych na kwotę 42,2 mln zł dotyczyło przewoźników krajowych, a 13 052, na kwotę 19,6 mln zł – przewoźników zagranicznych. Stosunek wydanych decyzji o nałożeniu kary pieniężnej do liczby skontrolowanych pojazdów wyniósł 15,4% (w zakresie kontroli pojazdów krajowych – 14,2%, w zakresie kontroli pojazdów zagranicznych – 16,9%). W zakresie kontroli transportu drogowego SG posiada również uprawnienia do kontroli pojazdów, wynikające z ustawy o transporcie drogowym. W ramach kontroli z zakresu transportu drogowego w 2011 r. SG ujawniła niemal 2 tys. naruszeń, za które nałożono kary pieniężne, na łączną kwotę ponad 3,3 mln zł. Najwięcej przypadków naruszeń stwierdzono z zakresu przestrzegania przepisów o czasie pracy kierowców oraz braku licencji lub dokumentów kierowcy.

Należy podkreślić, że systematycznie spada liczba kontroli zakończonych nałożeniem kary w drodze decyzji administracyjnej w porównaniu do liczby kontrolowanych pojazdów: z blisko 40% w roku 2003 do 15,4% w latach 2010 i 2011.

Rysunek 13. Stosunek liczby wydanych decyzji o nałożeniu kary pieniężnej do liczby przeprowadzonych kontroli drogowych w poszczególnych latach od początku funkcjonowania ITD



4.1. Szczegółowa kontrola autobusów i autokarów

W celu poprawy bezpieczeństwa transportu osób, w tym w szczególności dzieci i młodzieży, ITD od lat prowadzi ogólnopolską akcję *Bezpieczny autokar*. Kontrole prowadzone są przez cały rok, zaś w czasie wakacji i ferii zimowych są one nasilone. Akcja ta przyczynia się do znacznej poprawy bezpieczeństwa podróży tym środkiem transportu, ponadto podnosi świadomość konieczności rzetelnej realizacji przewozu i przestrzegania wszystkich wymogów bezpieczeństwa, zarówno wśród przewoźników i kierowców, jak i pasażerów autobusów. Wyniki kontroli pokazują, że z roku na rok stan techniczny pojazdów poprawia się, zmniejsza się także liczba naruszeń popełnianych przez kierowców i przewoźników.

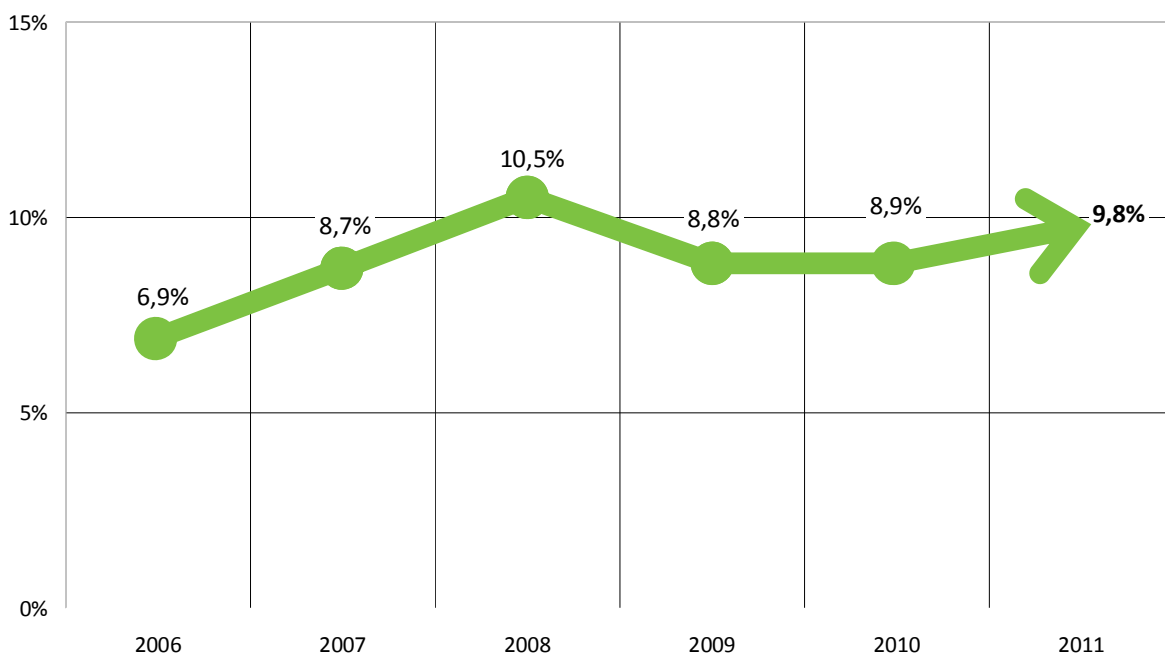
4.2. Kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego

Zgodnie z przypisanymi uprawnieniami, określonymi w ustawie - *Prawo o ruchu drogowym*, inspektorzy ITD kontrolują kierowców wykonujących przewozy w ramach transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu drogowego. Wszelkie przypadki naruszania przepisów ruchu drogowego, które mają wpływ na zagrożenie bezpieczeństwa na drodze, są sankcjonowane karami pieniężnymi w postępowaniu mandatowym.

Inspektorzy korzystają z pojazdów wyposażonych w wideorejestratory oraz z motocykli.

W roku 2011 wzrosła liczba naruszeń drogowych przepisów ruchu drogowego ujawnianych podczas kontroli.

Rysunek 14. Stosunek liczby nałożonych mandatów karnych za naruszenia przepisów ruchu drogowego do liczby przeprowadzonych kontroli drogowych w poszczególnych latach, od początku funkcjonowania ITD



4.3. Kontrola przestrzegania norm czasu prowadzenia pojazdu

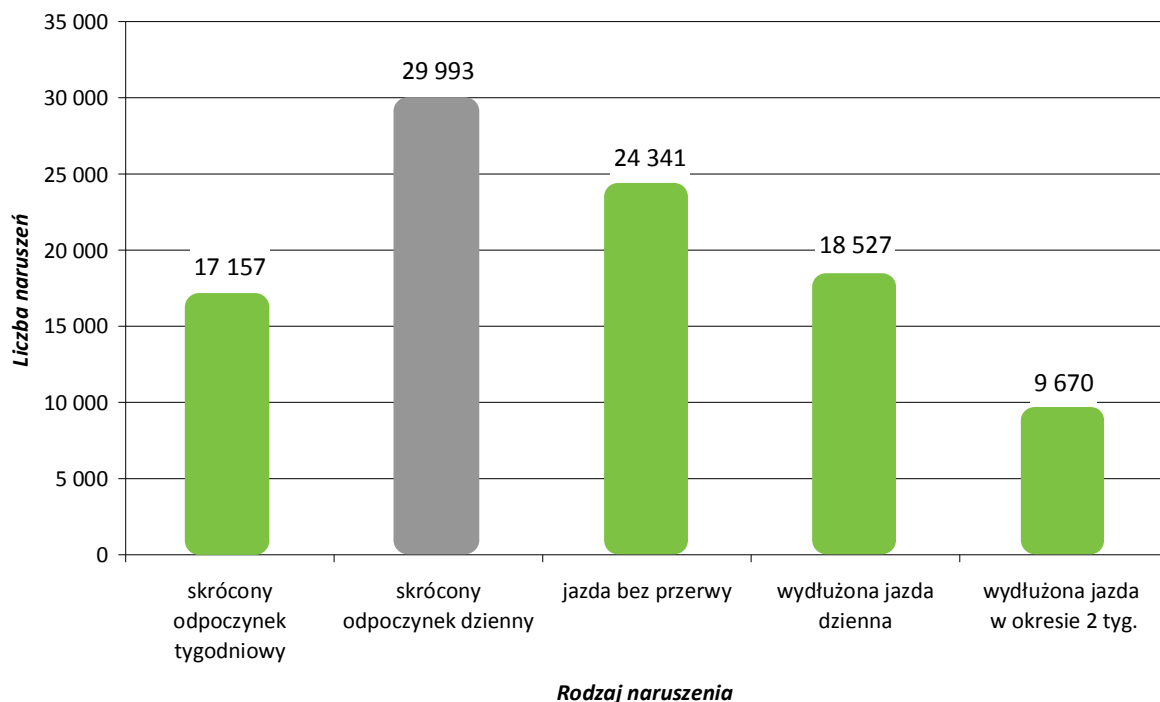
Przepisy normujące czas prowadzenia pojazdów oraz przerwy w jeździe i czas odpoczynku kierowców, które minimalizują ryzyko spowodowania wypadku w wyniku przemęczenia zawodowego, – to jeden z głównych elementów mających wpływ na bezpieczeństwo transportu drogowego. W Polsce minimalny poziom kontroli, wykonywanych przez organy uprawnione, jest ustalany w dokumencie pn. *Krajowa Strategia Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców na lata 2011 – 2012*. Dokument ten określa zadania kontrolne oraz ich podział pomiędzy organy uprawnione do kontroli, tj. ITD, Policję, SG, Służbę Celną i Państwową Inspekcję Pracy.

W celu realizacji zadań *Strategii* inspektorzy transportu drogowego podczas każdej kontroli drogowej sprawdzają zapisy urządzenia rejestrującego oraz zachowanie przez kierowcę norm czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynku.

W wyniku kontroli drogowych stwierdzono około 123 tys. naruszeń związanych z nieprzestrzeganiem przepisów w zakresie czasu pracy kierowców. Najczęściej spotykanymi naruszeniami są niedozwolone skrócenie dziennego czasu odpoczynku, wydłużenie czasu jazdy bez wymaganej przerwy oraz czasu jazdy dziennej. Szczegółowy wykaz liczby stwierdzanych naruszeń w zakresie czasu pracy kierowców przedstawia poniższy wykres.

W wyniku kontroli przeprowadzonych na terenie przedsiębiorstw w 2011 roku stwierdzono ponad 220 tys. naruszeń przepisów sankcjonowanych zgodnie z załącznikiem do ustawy o transporcie drogowym. Około 70% naruszeń dotyczyło nieprzestrzegania przez kierowców przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów oraz obowiązkowych przerw i odpoczynku. Najczęściej dotyczy to niedozwolonego skrócenia dziennego czasu odpoczynku, wydłużenia czasu jazdy bez wymaganej przerwy, czy czasu jazdy dziennej.

Rysunek 15. Struktura naruszeń przepisów w zakresie czasu prowadzenia, przerw i odpoczynku kierowców



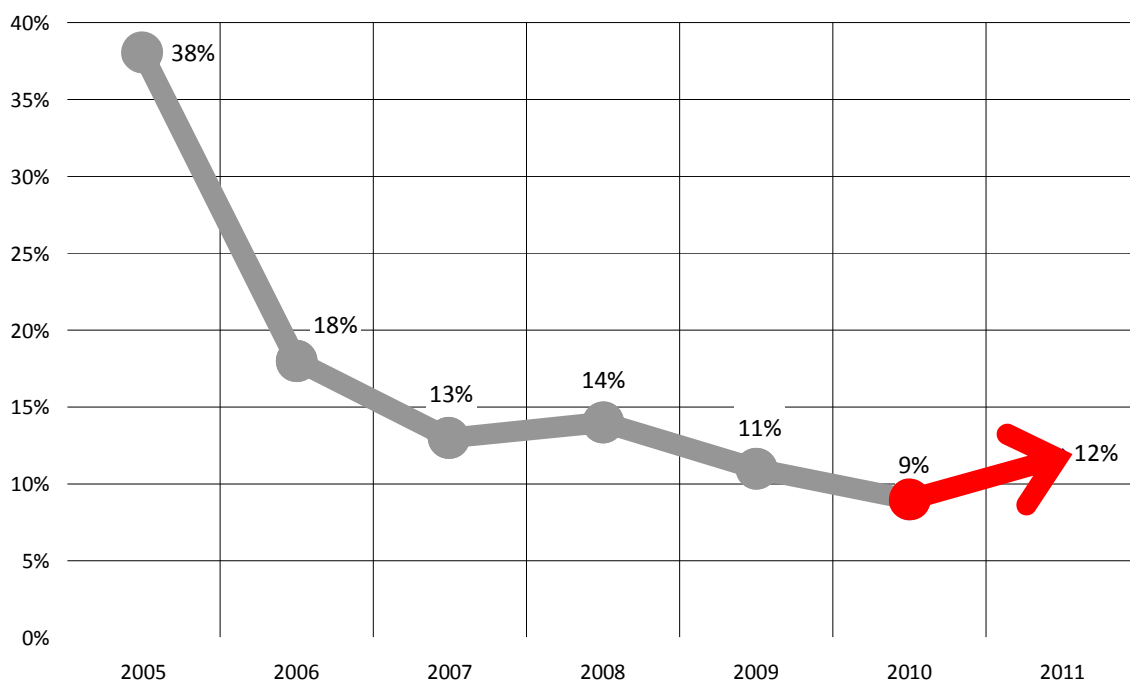
4.4. Kontrola przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych

Innym zagadnieniem o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa transportu drogowego jest kontrola przestrzegania przez przewoźników przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Kontrole ITD w tym zakresie obejmują zarówno sprawdzenie, czy dany towar jest dopuszczony do przewozu drogowego, czy zastosowany rodzaj przewozu jest odpowiedni dla przewożonego towaru oraz czy zastosowano odpowiedni rodzaj opakowań, jak i sprawdzenie wyposażenia oraz instrukcji dla kierowcy na wypadek awarii. W zakresie realizacji zadań dotyczących kontroli przewozu towarów niebezpiecznych jednostki organizacyjne SG przeprowadziły ponad 220 akcji kontrolnych, w których udział wzięło 530 funkcjonariuszy SG. Realizując przepisy ustawy o drogowym przewozie towarów niebezpiecznych przekazano 20 zgłoszeń do wojewódzkich jednostek PSP oraz Policji o wjeździe na terytorium RP pojazdów z określonymi klasami towarów niebezpiecznych.

W ciągu ostatnich sześciu lat następuje systematyczny spadek liczby kontroli pojazdów przewożących towary niebezpieczne, które ujawniły naruszenia przepisów europejskiej umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych, czyli tzw. umowy ADR. Poprawa przestrzegania przepisów w tym zakresie wynika zarówno z systematycznej kontroli prowadzonej przez organy kontrolne, jak i nadzoru w podmiotach uczestniczących w realizacji przewozu drogowego, jaki sprawują doradcy ds. bezpieczeństwa w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.

W 2011 roku nastąpił jednak nieznaczny wzrost odsetka naruszeń w zakresie przepisów ADR, przypadających na jedną kontrolę, co może być efektem zmniejszenia liczby kontroli w tym zakresie, spowodowanej zaangażowaniem inspektorów w kontrolę elektronicznego poboru opłat.

Rysunek 15. Liczba naruszeń Umowy ADR, ujawnianych podczas kontroli drogowych pojazdów przewożących towary niebezpieczne



4.5. Kontrola uprawnień do kierowania pojazdem oraz stanu trzeźwości kierowców i prowadzenia pojazdów pod wpływem narkotyków

Innym czynnikiem, który może powodować zagrożenia w ruchu drogowym, są umiejętności, stan zdrowia oraz trzeźwość kierujących pojazdami. Dlatego też inspektorzy ITD w trakcie każdej kontroli sprawdzają uprawnienia kierowców do kierowania właściwą kategorią pojazdów, zgodnie z przepisami ustawy - *Prawo o ruchu drogowym*, a także weryfikują - na podstawie przedstawianych do kontroli dokumentów - czy kierowcy zawodowi pojazdów ciężarowych i autobusów spełniają wymagania określone przepisami ustawy o transporcie drogowym (wymagania ukończenia kursów dokształcających, kwalifikacji wstępnej i szkoleń okresowych w zakresie przewozu osób lub rzeczy, które zgodnie z przepisami przejściowymi dotyczą części kierowców, oraz uzyskania pozytywnych świadectw badań lekarskich i psychologicznych).

Kierowcy poddawani są wyrwykowym badaniom stanu trzeźwości. W tym celu część pojazdów specjalistycznych ITD jest wyposażona w urządzenia do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu.

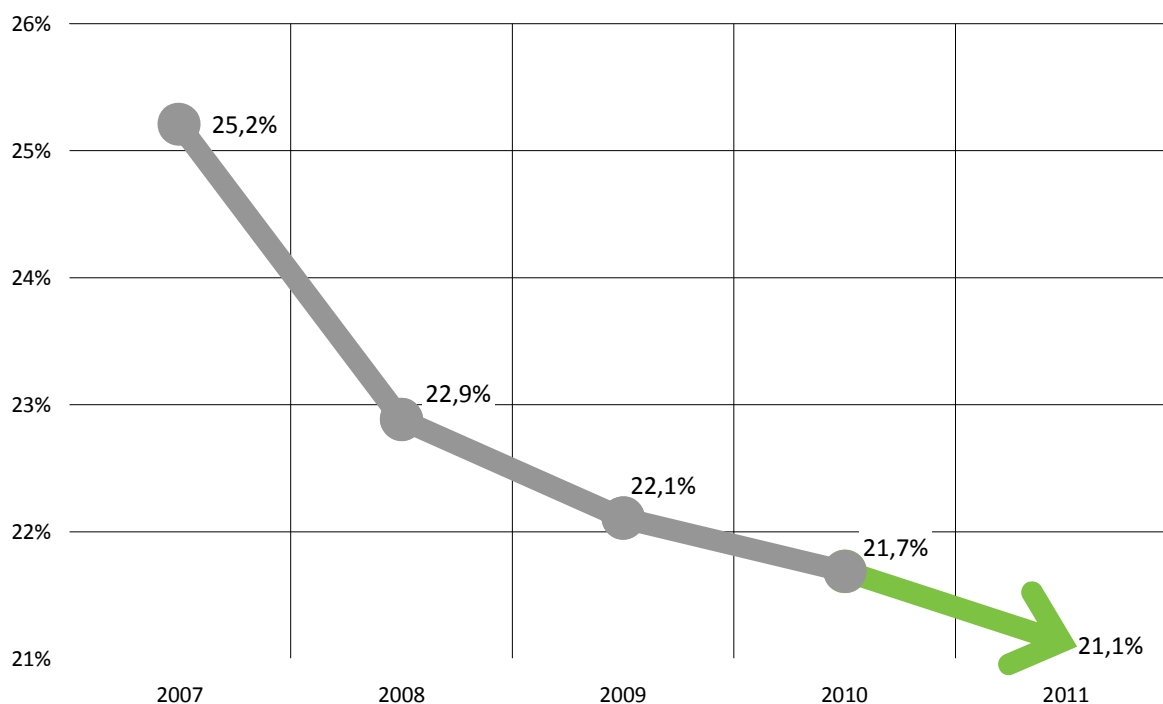
4.6. Wykluczanie z ruchu drogowego pojazdów niesprawnych technicznie

Znaczący wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym ma również stan techniczny użytkowanych pojazdów. W związku z powyższym inspektorzy ITD dokonują szczegółowego sprawdzenia stanu technicznego pojazdu pod względem spełniania wymogów określonych w przepisach ustawy - *Prawo o ruchu drogowym*.

Przeprowadzając kontrole masy i wymiarów pojazdu oraz nacisków na osie, ITD ma także wpływ na ograniczenie liczby pojazdów powodujących degradację infrastruktury drogowej.

Od 2007 roku, czyli od czasu systematycznego zwiększania liczby kontroli Inspekcji, prowadzonych w tym zakresie, następuje nieznaczny, ale systematyczny spadek odsetka kontroli parametrów pojazdów, w trakcie których stwierdzone są naruszenia przepisów.

Rysunek 16. Spadek liczby naruszeń w zakresie wymiarów, masy i nacisków osi pojazdów ujawnianych podczas kontroli drogowych, prowadzonych przez ITD



4.7. Podsumowanie i wnioski

Do zadań Głównego Inspektora Transportu Drogowego, oprócz obowiązków wymienionych we wstępie rozdziału 4, należy:

- opracowywanie *Krajowej Strategii Kontroli*, we współpracy z innymi organami uprawnionymi do kontroli,
- zbieranie danych z kontroli i przygotowywanie sprawozdań dla Komisji Europejskiej,
- zapewnienie wymiany danych i informacji z kontroli z organami innych państw członkowskich UE,
- zapewnienie udziału ITD w międzynarodowych kontrolach skoordynowanych i wymianach oraz programach szkoleniowych.

W celu utrzymania znaczącej roli GITD w realizacji zadań z zakresu brd, należy utrzymać poziom kontroli z lat 2009-2010, nieznacznie obniżony w roku 2011 na skutek zaangażowania inspektorów transportu drogowego w sprawowanie stałego nadzoru kontrolnego nad systemem elektronicznego poboru opłat. Utrzymanie takiego poziomu pozwoli także na wypełnienie obowiązków kontrolnych leżących po stronie Polski, jako kraju członkowskiego Unii Europejskiej, które zostały przewidziane w dyrektywie 2006/22/WE. Działania te powinny mieć również znaczący wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdyż stale utrzymywany poziom kontroli wpływa w sposób prewencyjny na kierowców i przewoźników wykonujących transport drogowy, przyczyniając się do ograniczenia udziału w ruchu drogowym przemęczonych kierowców zawodowych, czy też niesprawnych technicznie pojazdów.

5. Działania prewencyjne i edukacyjne

Działania prewencyjne i edukacyjne mają na celu kształtowanie bezpiecznych postaw i zachowań w ruchu drogowym, jak również upowszechnianie zasad ruchu drogowego oraz prawidłowego korzystania z pojazdu, w tym z urządzeń zabezpieczających, jak pasy czy poduszki powietrzne. Są one prowadzone na wszystkich szczeblach: w skali ogólnopolskiej i lokalnej, w ramach kampanii medialnych, szkoleń, pokazów, konferencji i seminariów, zajęć edukacyjnych, konkursów, spektakli, czy audycji telewizyjnych i radiowych. Imprezy masowe zazwyczaj są połączone z rozpowszechnianiem materiałów edukacyjnych oraz symulacją wypadku drogowego lub pokazem prawidłowego działania urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Działania prewencyjne i edukacyjne dotyczą różnych obszarów bezpieczeństwa i dlatego są kierowane do różnych grup uczestników ruchu drogowego.

Realizatorami tych działań są instytucje centralne w ramach KRBRD, w imieniu której działa Sekretariat KRBRD, w tym GDDKiA i Policja, oraz reprezentanci sektorów: samorządowego, pozarządowego i biznesowego, jak: Polski Związek Motorowy (PZM), Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego (WORD), placówki oświatowe, Straż Miejska, stowarzyszenia, fundacje, czy firmy.

Instytucje centralne i regionalne mają za zadanie inicjowanie działań także na szczeblu lokalnym oraz pomoc finansową i rzeczową w ich przeprowadzeniu.

5.1. Kierowcy samochodów

W Polsce kierowcy pojazdów powodują około 90% wypadków drogowych. Kierowcy samochodów osobowych od lat są sprawcami największej liczby wypadków: ok. 75%.

Głównymi przyczynami wypadków spowodowanych przez kierowców samochodów osobowych są niezmiennie (według kolejności zdarzeń):

1. prędkość – nadmierna lub niedostosowana do warunków panujących na drodze,
2. nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu,
3. niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami,
4. nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych.

W związku z tym ogromnego znaczenia nabierają działania prewencyjne i edukacyjne skierowane właśnie do tej, najliczniejszej grupy uczestników ruchu drogowego.

5.1.1. Nauka jazdy

Nauka jazdy w 2011 roku była prowadzona w dwóch obszarach:

- **szkolenia dla kandydatów na kierowców** poszczególnych kategorii prawa jazdy, prowadzone w ośrodkach szkolenia kierowców,
- **szkolenia dla kierowców**, prowadzone przez upoważnione ośrodki, w tym:
 - szkolenie obowiązkowe dla kierowców przewożących osoby, rzeczy i towary niebezpieczne,
 - szkolenie dobrowolne dla kierowców,
 - szkolenia własne, np. *Profesjonalni w pracy* - szkolenie z zakresu nauki jazdy dla kat. C i D.

Dla zapewnienia jak najwyższego poziomu szkoleń w zakresie nauki jazdy organizowane były szkolenia dla kadry instruktorskiej:



- WORD-y organizowały seminaria z zakresu brd dla kierowników i instruktorów ośrodków szkolenia kierowców, w celu doskonalenia form i metod szkolenia kandydatów na kierowców.
- W 2011 roku kontynuowano projekt pn. *Wzrost kompetencji kadry ośrodków szkolenia kierowców*, współfinansowany ze środków funduszy europejskich w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki. Przeszkolono 5 tys. pracowników ośrodków szkolenia kierowców, głównie instruktorów nauki jazdy, pod kątem jakości szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców.
- Na szczeblu centralnym i lokalnym również były organizowane różnego rodzaju konkursy mające na celu doskonalenie kierowców w zakresie bezpiecznego prowadzenia pojazdu, na przykład, *Konkurs o miano najlepszego kierowcy Sił Zbrojnych RP*. Instruktorzy nauki jazdy brali również udział w Ogólnopolskim Konkursie *Instruktor Roku 2011*.

5.1.2. Reedukacja

WORD-y prowadzą szkolenia dla osób naruszających przepisy ruchu drogowego, tzw. szkolenia za punkty karne, w których uczestnictwo pozwala zredukować kierowcy 6 punktów karnych. Szkolenie prowadzą policjanci, psychologowie, specjaliści w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oprócz wykładów prezentowane są m. in. filmy pokazujące skutki wypadków drogowych. Ponadto w zakładach karnych prowadzone są wykłady dla sprawców wypadków drogowych, dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ogółem w Polsce w roku ubiegłym przeszkolono ok. 8 tys. kierowców, którzy naruszyli przepisy ruchu drogowego (w porównaniu z rokiem 2010 było ich mniej, średnio o 15 % niemal w każdym województwie). Przyczyną takiego stanu rzeczy mogły być zmiany legislacyjne dotyczące kontrolowania kierowców (np. zwiększenie o 10 km/h tolerancji wszystkich urządzeń rejestrujących przekroczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów), a w związku z tym mniejsza liczba ujawnionych wykroczeń przez organy kontrolujące.

5.1.3. Promocja bezpiecznych zachowań na drodze

W 2011 roku przeprowadzono szereg działań mających na celu promocję bezpiecznych zachowań kierowców na drodze, zarówno na poziomie lokalnym, jak i centralnym.

KRBRD – uchwałą z dnia 21 listopada 2011 r. - ustanowiła tydzień 5 – 11 grudnia 2011 r. *Tygodniem BRD* w całej Polsce. Apel o efektywne wykorzystanie tej inicjatywy do podnoszenia świadomości społecznej w naszym kraju na temat odpowiedzialnych zachowań na drodze trafił do wszystkich członków Rady, instytucji doradczych i partnerów.

Przykładowe działania ogólnopolskie:

- **Prędkość zabija. Włącz myślenie** – kampania społeczna poświęcona prędkości, przeprowadzona przez Sekretariat KRBRD. Celem kampanii było m.in. zwrócenie uwagi na problem zagrożeń, jakie stwarza jazda z nadmierną prędkością, wywołanie publicznej dyskusji, co robić, aby spadek liczby wypadków drogowych był tendencją stałą, zdemaskowanie stereotypowego myślenia na temat przyczyn wypadków oraz stworzenie społecznego ruchu nieakceptacji jazdy z nadmierną prędkością.

Podsumowanie badań przeprowadzonych przed ww. kampanią:

- Polacy postrzegają prędkość jako zagrożenie, kiedy jest ona przekraczana przez innych uczestników ruchu.
- Gdy sami prowadzą samochód i mają poczucie kontroli, wtedy jazda z prędkością 10 – 30 km/h ponad limit wydaje im się całkowicie bezpieczna.
- Z krytyką i brakiem akceptacji spotyka się skrajne przekraczanie prędkości – brawura



Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Działania realizowane w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2011 roku oraz rekomendacje na rok 2012

i piractwo drogowe.

- Kierowcy uważają, że lepiej wiedzą, kiedy mogą jechać szybko. Tymczasem statystyki w nieubłagany sposób ilustrują, że to właśnie zbyt duża prędkość rozwijana w wyniku nadmiernego zaufania do własnych umiejętności od lat pozostaje głównym zabójcą na polskich drogach.
- Szybka jazda kierowcy budują swój wizerunek dobrego i doświadczonego kierowcy
- Szybka jazda wywołuje u 70% kierowców pozytywne skojarzenia pod warunkiem, że to oni prowadzą samochód.

Wyodrębniono trzy powody, którymi Polacy tłumaczą rozwijanie nadmiernej prędkości, do których dopasowano (przedstawione na rys. 17) linie kreatywne kampanii.

Rysunek 17. Plakaty towarzyszące kampanii „Prędkość zabija. Włącz myślenie.”



Narzędzia komunikacyjne

- spoty 30" emitowane w ogólnopolskich i tematycznych stacjach TV,

Reklama trafiła do
13,7 mln
osób

Zasięg kampanii:
79%

- wsparcie w prasie motoryzacyjnej, opiniotwórczej i lifestylowej,
- spot radiowy w trzech wersjach był emitowany w ponad 320 ogólnopolskich i regionalnych stacjach radiowych,
- reklamy na ponad 100 autobusach w 10 największych miastach:

Warszawa	Trójmiasto
Kraków	Katowice
Łódź	Szczecin
Wrocław	Bydgoszcz
Poznań	Lublin

Rysunek 18. Elementy kreacji kampanii „Prędkość zabija. Włącz myślenie.”



Nakład:

2,6 mln
egzemplarzy

- urządzenia GPS,
- CB radio - na wybranych trasach zachęcano kierowców przez CB radio do wolniejszej jazdy; akcja odbyła się w: Warszawie, Krakowie, Wrocławiu, Poznaniu, Łodzi, Katowicach, Szczecinie i Trójmieście,
- Internet
 1. 120 witryn internetowych,
 2. www.prędkosczabija.pl,
 3. Interaktywna strona www,
 4. Prezentacja kreacji kampanii,
 5. Informacje dotyczące kampanii i aktywności z nią związanych (konkursy, wydarzenia),
 6. Promocja akcji społecznej **NIE ZASUWAM**,
 7. Fanpage **Włącz Myślenie** na Facebook.com (26 tys. fanów).

Rysunek 19. Kampania „Prędkość zabija. Włącz myślenie.” na falach CB radio



Rysunek 20. Kampania „Prędkość zabija. Włącz myślenie.” w Internecie



7,66 mln
Indywidualnych
użytkowników



ponad **6700** osób
Dołączyło do akcji
„NIE ZASUWAM!”

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Działania realizowane w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2011 roku oraz rekomendacje na rok 2012



Promocja kampanii na jednej z największych imprez muzycznych w Polsce – *Open'er Festival*

1. Uświadomienie poprzez zabawę, że z prędkością nikt nie wygra:

- Prędkościomierz,
- Aplikacja Augmented Reality,
- Gra Kinect.

Rysunek 21. Kampania „Prędkość zabija. Włącz myślenie.” podczas „Open'er Festiwal”



- Akcja edukacyjna skierowana do kierowców – w Warszawie, Katowicach, Krakowie, Łodzi, Poznaniu, Szczecinie, Trójmieście i Wrocławiu rozdano 90 000 płyt CD pt. *NIE ZASUWAM*, dołączonych do dziennika *Metro*. Płyty zawierały m.in. animację tłumaczącą zagrożenia płynące z rozwijania nadmiernej prędkości na drodze.

Rysunek 22. Płyta CD pt. „NIE ZASUWAM” dołączana do dziennika „Metro”



Ocena kampanii *Prędkość zabija. Włącz myślenie*

- 80% odbiorców ocenia kampanię pozytywnie,
- 63% kierowców uważa, że kampania może zmienić ich zachowania na drodze,
- Ponad połowa polskich kierowców zadeklarowała znajomość kampanii *Prędkość zabija. Włącz myślenie.*,
- 46% kierowców deklaruje, że zetknęło się z kampanią *Prędkość zabija. Włącz myślenie.*,
- 55% kierowców rozpoznaje jej logo.



Kampania *Nie jeźdź na kacu. Włącz myślenie*

- ogólnopolska kampania społeczna o charakterze edukacyjno-informacyjnym, przeprowadzona przez Sekretariat KRBRD. Celem kampanii było uzmysłowienie kierowcom zagrożenia, jakim jest prowadzenie auta na tzw. kacu. Kampania była skierowana do ogółu kierowców.

Statystyki policyjne wskazały, że najwięcej wypadków spowodowanych przez pijanych kierowców odnotowuje się latem, w weekendy, do godzin południowych. Badania TNS OBOP dla KRBRD wykazały, że kierowcom i ich pasażerom brak wiedzy o czasie działania alkoholu na organizm.

Rysunek 23. Plakat towarzyszący kampanii „Nie jeźdź na kacu. Włącz myślenie.”



Podsumowanie badań przeprowadzonych przed ww. kampanią:

- prowadzenie pojazdów następnego dnia po imprezie dla wielu polskich kierowców nie stanowi problemu,
- kierowcom brakuje ogólnej wiedzy na temat działania alkoholu na ich organizm i czasu potrzebnego do wytrzeźwienia,
- w powszechnej opinii pokutują mity, że nawet po hucznej imprezie, gdy następnego dnia rano weźmie się prysznic, wypije mocną kawę, zje pożywne śniadanie oraz nie ma się bólu głowy, to można bezpiecznie prowadzić auto,
- 78% spośród kierujących po alkoholu to osoby będące na kacu.

Rysunek 24. Strona internetowa kampanii „Nie jeźdź na kacu. Włącz myślenie.”



Narzędzia komunikacyjne:

- spot telewizyjny,
- spot radiowy,
- outdoor,
- indoor,
- eventy,
- edukacyjna strona internetowa,
- strona profilu społecznościowego **NIE JEŹDŹ NA KACU**.

Zasięg kampanii:

- **575 publikacji**,
- **3 300** aktywnych fanów na Facebook *Nie jeźdź na kacu*, strona kampanii www.niejezdznakacu.pl,
- **12 mln** telewidzów i radiosłuchaczy (99,4%),
- **ponad 200 stacji benzynowych** w całej Polsce,
- **ponad 200 klubów i restauracji**: „rachunki” za jazdę na kacu,
- **140 tys. uczestników** podczas imprezy *Hity na czasie* w Inowrocławiu i Bydgoszczy,

- kampania na billboardach w całej Polsce.

Ocena kampanii *Nie jedź na kacu. Włącz myślenie*:

- Kampania została zauważona przez 85% respondentów badania ewaluacyjnego, przygotowanego przez TNS OBOP dla KRBRD,

Rysunek 25. Projekt naklejki z hasłem edukacyjnym na butelki



- 95% z nich uznało, że akcja ta uświadomiła im zagrożenie, jakie wynika z prowadzenia pojazdów na kacu,

- 90% przebadanych kierowców zadeklarowało, że pod wpływem kampanii nie będą prowadzić samochodów bezpośrednio po spożyciu alkoholu lub na kacu,
- udało się zaznaczyć w świadomości kierowców rolę pasażerów i świadków sytuacjach krytycznych; pod wpływem kampanii kierowcy deklarują chęć wystuchania pasażera i zmiany decyzji,
- wzrosło poczucie współodpowiedzialności: dało się zauważyć trend, że trzeźwość kierowcy, to nie tylko jego sprawa, że dotyczy także innych uczestników ruchu,
- prowadzenie pod wpływem alkoholu i na kacu staje się niemożliwe oraz wstydliwe,
- kampania otrzymała wyróżnienie w postaci *Nagrody Mixx Award*⁷ dla kampanii społecznej.

- **Zapnij pasy. Włącz myślenie** - kampania społeczna na temat używania pasów bezpieczeństwa oraz fotelików dla dzieci, przeprowadzona przez Sekretariat KRBRD. Inauguracja kampanii odbyła się 11 maja 2011 r. w Sejmie RP, podczas inauguracji *Dekady działań na rzecz brd*.

Podsumowanie badań przeprowadzonych przed ww. kampanią:

- 79% osób zawsze zapina pasy, gdy siedzi z przodu,
- ale tylko 42% osób zapina pasy, gdy siedzi z tyłu,
- zarówno w przypadku siedzenia z przodu (81%), jak i z tyłu (46%), kobiety częściej zapinają pasy niż mężczyźni (z przodu-67%, z tyłu-41%).

Ze względu na powyższe wyniki badań, kampania była skierowana głównie do pasażerów (a tylko w części przekazu do kierowców). Wobec tego więcej informacji na temat kampanii *Zapnij pasy. Włącz myślenie* znajduje się w rozdziale 5.4.3.

- **Drogi zaufania** – program ochrony życia i zdrowia ludzi na drogach krajowych, w ramach którego zostały zorganizowane 4 happeningi edukacyjne z rozbudowanym programem działań szkoleniowych i informacyjnych oraz aktywnym udziałem widzów w centralnych punktach miast znajdujących się przy drogach krajowych. Ponadto przy drogach krajowych w całej Polsce oraz na Miejscach Obsługi Podróżnych przy autostradach odbyło się 90 happeningów statycznych w formie rozbudowanej inscenizacji. Na poboczach ww. dróg ustawione były tzw. „zegary śmierci”, czyli tablice pokazujące liczbę tragicznych wypadków w kraju.

⁷ Związek Pracodawców Branży Internetowej IAB Polska po raz piąty w przyznał nagrody MIXX Awards dla najlepszych kampanii reklamowych realizowanych w Internecie. W kategorii *Kampanie społeczne i non-profit* zwyciężyła kampania *Nie jedź na kacu. Włącz myślenie* Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa – Weekend Bez Ofiar – założeniem drugiej odsłony akcji Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa, koordynowanej przez GDDKiA, było zbudowanie wokół idei bezpieczeństwa drogowego narodowej koalicji wszystkich uczestników ruchu drogowego: kierowców, pasażerów, rowerzystów i pieszych. Najważniejszym elementem akcji było przyłączenie się jak największej liczby osób, które stosować będą zasady bezpiecznego poruszania się po drogach. Wielki finał akcji odbył się w pierwszy weekend wakacyjny, tj. 24-26 czerwca 2011 r.

Rysunek 26. Logo akcji „Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa – Weekend Bez Ofiar”



W ramach *Narodowego Eksperymentu Bezpieczeństwa* przez cały czerwiec w różnych miastach Polski odbywały się pikniki edukacyjne. Organizatorzy przygotowali m.in.: symulacje wypadków, pokazy akcji ratowniczych, ćwiczenia z obrony cywilnej, konkursy dla najmłodszych. Można było spróbować swoich sił na komputerowych symulatorach jazdy, niektórzy przeszli próbę dachowania. Wielki finał akcji w formie rodzinnego pikniku edukacyjnego przeprowadzono 25 i 26 czerwca 2011 r. w Parku Szczyliwickim w Warszawie.

Organizatorzy akcji, aby ułatwić bezpieczną podróż na wakacje, uruchomili specjalną usługę SMS Info. Od 1 czerwca 2011 r. uruchomiony został numer 71551, pod który abonenci wszystkich sieci mogli zgłaszać chęć otrzymywania informacji o sytuacji drogowej w wybranych województwach. W odpowiedzi otrzymali informacje o stałych utrudnieniach w ruchu na drogach krajowych, a w dniach 24-26 czerwca 2011 r. informowani byli także o pogodzie, korkach i objazdach.

Organizatorem *Narodowego Eksperymentu Bezpieczeństwa – Weekend bez Ofiar* była GDDKiA wraz z partnerami: Ministerstwem Zdrowia, KRBRD, KGP, Komendą Główną Państwowej Straży Pożarnej (KGPPS), PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A., Komendą Główną Żandarmerii Wojskowej, GITD oraz Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym. Akcję wspierają media ogólnopolskie i regionalne. Honorowy patronat nad akcją objął Minister Infrastruktury (MI).

W ramach Narodowego Eksperymentu Bezpieczeństwa odbyły się m. in:

- 1.06.2011 r., Poznań/Trzebnaw – symulacja wypadku i akcji ratowniczej, miasteczko edukacyjne,
- 08.06.2011 r., Puławy – symulacja wypadku na moście w Puławach – ćwiczenia służb ratowniczych, w tym ratownictwa chemicznego oraz obrony cywilnej. Miasteczko edukacyjne na Placu Chopina przed Urzędem Miasta w Puławach, m.in. symulacja dachowania, symulator zderzeniowy, kurs pierwszej pomocy, prezentacja wozów bojowych straży pożarnej i policji,
- 09.06.2011 r. – symulacje wypadków na 22 przejazdach kolejowych w całej Polsce, w tym na przejeździe kolejowym w Warszawie na ulicy Zabranieckiej. Piknik edukacyjny na Placu Zamkowym w Warszawie,
- 10-23.06. 2011 r. – Narodowy Test Bezpieczeństwa Drogowego – internetowy test sprawdzający poziom wiedzy o bezpieczeństwie drogowym,
- 11.06.2011 r., Kraków – Miejsce Obsługi Podróżnych Podłęża na autostradzie A4 – happening edukacyjny, symulacja karambolu – ćwiczenia służb ratowniczych,
- 12.06.2011 r., Baranowo (między Mrągowem a Mikołajkami, przy dk nr 16) – piknik edukacyjny *Rodzinne wakacje* – pokaz udzielania pierwszej pomocy, nauka udzielania

pierwszej pomocy, tresura psów policyjnych, konkursy dla dzieci, dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- 11.06.2011 r., Warszawa Agrykola – miasteczko edukacyjne wraz z Akademią Ekojazdy, m.in. symulator dachowania, symulator zderzeniowy, kurs pierwszej pomocy, prezentacja wozów bojowych straży pożarnej i Policji, rowerowe miasteczko komunikacyjne, wystawa infrastrukturalna *Polska po drodze. Inwestycje, środowisko, bezpieczeństwo*,
- 19.06.2011 r., Warszawa, okolice Metra Świętokrzyska – miejski eksperyment, czyli interaktywna ścieżka bezpieczeństwa. Akcja, podczas której uczestnicy zdobywali wiedzę o bezpieczeństwie w niekonwencjonalny sposób,
- 19.06.2011 r., Łódź Manufaktura, – miasteczko edukacyjne – m.in. symulator dachowania, symulator zderzeniowy, kurs pierwszej pomocy, prezentacja wozów bojowych straży pożarnej i Policji, przejazd grupy motocyklistów,
- 19.06.2011 r., Warszawa – Miejski Eksperyment Bezpieczeństwa – gra miejska,
- 24.06.2011 r., Inowrocław – symulacja wypadku drogowego (bariery ochronne) oraz piknik edukacyjny na Rynku Starego Miasta – m.in. symulacja dachowania, symulator zderzeniowy, kurs pierwszej pomocy, prezentacja wozów bojowych straży pożarnej i policji,
- 24.06.2011 r., Prostki – happening edukacyjny, m.in. symulator dachowania, symulator zderzeniowy, kurs pierwszej pomocy, prezentacja wozów bojowych straży pożarnej i policji,
- 24-26.06.2011 r. Dąbrowa Tarnowska – akcja *Nie bój się ratować życia innym* – szkolenia z pierwszej pomocy,
- 25.06.2011 r., Żałuski pod Płońskiem – symulacja karambolu (samochody ciężarowe z samochodami osobowymi) na drodze krajowej nr 7, ćwiczenia służb ratowniczych, m.in. z udziałem śmigłowca Lotniczego Pogotowia Ratunkowego,
- 25.06.2011 r., Kielce – piknik edukacyjny,
- 25.06.2011 r., Rzeszów – piknik edukacyjny,
- 25.06.2011r., Obwód Utrzymania Autostrady Kończyce, przy autostradzie A4, na terenie miasta Zabrze – piknik edukacyjny, m.in. symulator dachowania, symulator zderzeniowy, kurs pierwszej pomocy, prezentacja wozów bojowych straży pożarnej i policji, ratownicy na motocyklach,
- 25-26.06.2011 r., Warszawa – finałowy piknik edukacyjny w Parku Szcześliwickim: symulatory zderzeniowe i symulatory komputerowe, miasteczko komunikacyjne dla młodszych dzieci w wieku 4-7 lat (*Moje pierwsze prawo jazdy*), a także miasteczko komunikacyjne dla starszych dzieci, gdzie można było zdobyć kartę rowerową. Dodatkowe atrakcje to tor gokartowy, w tym specjalny gokart dla młodszych dzieci, pokazy nowoczesnego sprzętu policyjnego i strażackiego oraz lądowanie śmigłowca Lotniczego Pogotowia Ratunkowego,
- 25.06.2011 r., Międzyzdroje – piknik edukacyjny m.in. nauka pierwszej pomocy, symulator zderzeniowy, symulator dachowania, symulacja uwalniania poszkodowanych w wypadkach drogowych,
- 25.06.2011 r., Lotnisko pod Nową Wsią – Auto Turniej *Bezpieczniej przez Opole*, test z przepisów ruchu drogowego, nauka udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków, jazda po płycie poślizgowej,
- 26.06.2011 r., Łągów – piknik edukacyjny, m.in. symulator dachowania, symulator zderzeniowy, kurs pierwszej pomocy, prezentacja wozów bojowych straży pożarnej i policji, konkursy dla dzieci,
- 28.06.- 01.07. 2011 r., Ustka – konkurs o miano najlepszego kierowcy Sił Zbrojnych RP w 2011 roku, pod honorowym patronatem Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego.

Do Narodowego Eksperymentu Bezpieczeństwa dołączyło też wiele WORD-ów, które w weekend 24-26 czerwca 2011 r. prowadziły także działania edukacyjne. Sprawna współpraca

wszystkich służb pokazała, że możliwa jest synergia działań inżynierskich, edukacyjnych, nadzoru nad ruchem i prędkością oraz ratownictwa medycznego.

- **Drogi zaufania - program ochrony życia i zdrowia ludzi na drogach krajowych** – działania informacyjno-edukacyjne w ramach programu umieszczonego na liście projektów indywidualnych dla Programu Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (PRIORYTET: VIII *Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe* DZIAŁANIE: 8.1 *Bezpieczeństwo ruchu drogowego*). W ramach działań:

- została przeprowadzona kampania edukacyjna, informacyjna i ostrzegawcza w Internecie. Przeprowadzono m.in. kampanię bannerową oraz opublikowano na wielu portalach (gazeta.pl, dziennik.pl, ofeminin.pl, autoswiat.pl, stepstone.pl itp.) teksty edukacyjne i informacyjne poświęcone bezpieczeństwu na drogach krajowych. Materiały zamieszczane były także na specjalnej stronie internetowej programu *Drogi Zaufania* - www.drogizaufania.pl;
- została przeprowadzona kampania edukacyjna i informacyjna w prasie (dzienniki, tygodniki, miesięczniki) ogólnopolskiej, regionalnej i branżowej. W ramach kampanii ukazały się m. in. *advertoriale* z tekstami edukacyjnymi i informacyjnymi, poświęconymi bezpieczeństwu na drogach krajowych;
- została przeprowadzona kampania edukacyjno-informacyjna w wybranych stacjach radiowych i telewizyjnych.

Badania opinii społecznej przeprowadzone w grudniu 2011 roku przez SMG/KRC (CATI, próba 1 000) wskazują, że według 60% respondentów znających program *Drogi zaufania* przyczynia się on do zmniejszenia liczby ofiar na drogach.

Realizatorem była GDDKiA.

- **Złe nawyki dobrych kierowców** – kampania społeczna zrealizowana przez GDDKiA w ramach programu *Drogi zaufania*, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej. Jej celem było uświadamianie ryzyka nieracjonalnych zachowań na drodze, podnoszenie poziomu wiedzy i umiejętności oraz skłanianie kierowców do samooceny własnych zachowań. Kampania została oparta na matrycy edukacyjnej GDE (Goals for Drivers Education), opracowanej w wyniku projektu badawczego zrealizowanego w 1999 roku w Unii Europejskiej pod akronimem GADGET (Guardian Automobile Drivers thought Guidance, Education and Technology). Przekazy koncentrowały się na prezentowaniu dokumentalnych narracji osób zajmujących się zawodowo bezpieczeństwem drogowym: specjaliści medycyny sądowej, ratownika medycznego, prokuratora, księdza. Doświadczenia zawodowe wskazanych bohaterów, pozbawione służbowego uniformu, w kreacjach prezentują prawdziwie wstrząsające relacje o doświadczanych na co dzień dramatach ludzi, ofiarach i sprawcach wypadków oraz ich rodzinach. Różnorodne narracje spięły klamrą uniwersalne przesłanie: przyczyną każdej tragedii drogowej jest nieracjonalne zachowanie użytkownika drogi.
- **Piknik ekologicznej i bezpiecznej jazdy Bądź na czasie! Bądź eko!** – miasteczko ekologicznej i bezpiecznej jazdy to podsumowanie projektu *Akademia Ekojazdy: ekojazda – ale jazda*. Piknik, który odbył się 11 czerwca 2011 r. na warszawskiej Agrykoli, skierowany był zarówno do rodzin z dziećmi, młodzieży, jak i kierowców (doświadczonych oraz początkujących). W miasteczku prowadzone były zajęcia z pierwszej pomocy oraz z akcji ratunkowych. W programie były również atrakcje dla najmłodszych – pod okiem instruktorów pierwszej pomocy dzieci mogły zostać „małym ratownikiem” i poprzez zabawę nauczyć się, jak wezwać pomoc, jak postąpić przy skaleczeniu, złamaniu, oparzeniu.

Piknik przeobraził się także w miasteczko ruchu drogowego, użyczonego przez Sekretariat KRBRD, na którym dzieci mogły sprawdzić swoje umiejętności w bezpiecznym poruszaniu się na rowerze. Mogły także zdobyć kartę rowerową i trenować przejazd po torze przeszkód stworzonym specjalnie dla najmłodszych rowerzystów. Projekt *Akademia Ekojazdy: ekojazda – ale jazda!* realizowany jest w ramach inicjatywy Partnerstwo dla Klimatu, powołanej do życia w 2008 roku przez Ministerstwo Środowiska. Organizatorem akcji było Centrum Informacji o Środowisku UNEP/GRID-Warszawa - Zakład Narodowej Fundacji Ochrony Środowiska.

- **Piknik motoryzacyjny ABC Bezpieczeństwa** odbył się 20 sierpnia 2011 r. w Sopocie przy moście. KRBRD objęła patronat nad tą imprezą. W programie Pikniku było m.in. :

- edukacja najmłodszych uczestników ruchu drogowego,
- jazda ekonomiczna,
- bezpieczny motocyklista,
- pokazy pierwszej pomocy,
- pokazy jazdy precyzyjnej,
- konkursy z nagrodami.

Wszystkie elementy tej rodzinnej imprezy zostały tak zorganizowane, aby łączyły w sobie aspekty edukacyjne z aktywną prezentacją elementów bezpieczeństwa na drodze. Podczas tej edycji pikniku szczególny nacisk położony był na budowanie kultury motoryzacyjnej, czyli podejście do motoryzacji jako szerokiej, rozbudowanej i wielowymiarowej dziedziny życia społecznego, która na co dzień przekłada się na wiedzę i sposób zachowania uczestników ruchu.

Organizatorem była Agencja Link PR.

- **Ciśnienie pod kontrolą 2011** - 3 października 2011 r. rozpoczął się Tydzień Dobrego Ciśnienia – najważniejsze wydarzenie 7. edycji ogólnopolskiej akcji edukacyjnej *Ciśnienie pod Kontrolą*, objętej patronatem KRBRD.

W dniach 3-7.10.2011 organizatorzy akcji sprawdzili ciśnienie w ok. 13 tys. samochodów.

Akcja prowadzona była na 30 stacjach w 21 miastach w Polsce. W 2011 roku oprócz edukowania kierowców, jak dbać o ciśnienie w oponach, organizatorzy zwrócili również uwagę na inne elementy, od których zależy bezpieczeństwo. Podczas *Tygodnia Dobrego Ciśnienia* kierowcy, po bezpłatnym pomiarze ciśnienia, otrzymali na stacjach Statoil wskazówki i informacje na temat prawidłowego ciśnienia w oponach oraz tego, jak nienapompowane opony wpływają na drogę hamowania, przyczepność, żywotność opony, czy zużycie paliwa. Akcję wspierali: KGP oraz Polski Czerwony Krzyż (PCK). Jednocześnie na części stacji pracownicy

Rysunek 27. Plakat pikniku ekologicznej i bezpiecznej jazdy „Bądź na czasie! Bądź eko!”



Rysunek 28. Elementy bezpiecznego koła (źródło: Michelin)



sieci Euromaster zapewnili kierowcom fachowe pomiary bieżnika opon.

Nieprawidłowy poziom ciśnienia w oponach powoduje zmniejszenie przyczepności, wydłużenie drogi hamowania i zwiększa ryzyko eksplozji opony. Testy dowiodły też, że samochód na oponach o ciśnieniu zaniżonym o 1 bar zużywa średnio o 0,5 litra benzyny więcej na każde 100 kilometrów (przy średnim spalaniu 8l/100km). Ponadto, opona o ciśnieniu zaniżonym o 20% (najczęściej spotykany przypadek) ma skrócony przebieg o 20%.

Organizatorzy *Tygodnia Dobrego Ciśnienia* zwrócili uwagę, że spadek ciśnienia w oponie może być spowodowany stosowaniem nieodpowiednich zaworów – mowa o tanich zaworach złej jakości, coraz powszechniejszych na polskim rynku. Zdaniem ekspertów, zużywają się nawet po jednym sezonie i coraz częściej są przyczyną rozerwania opon podczas jazdy.

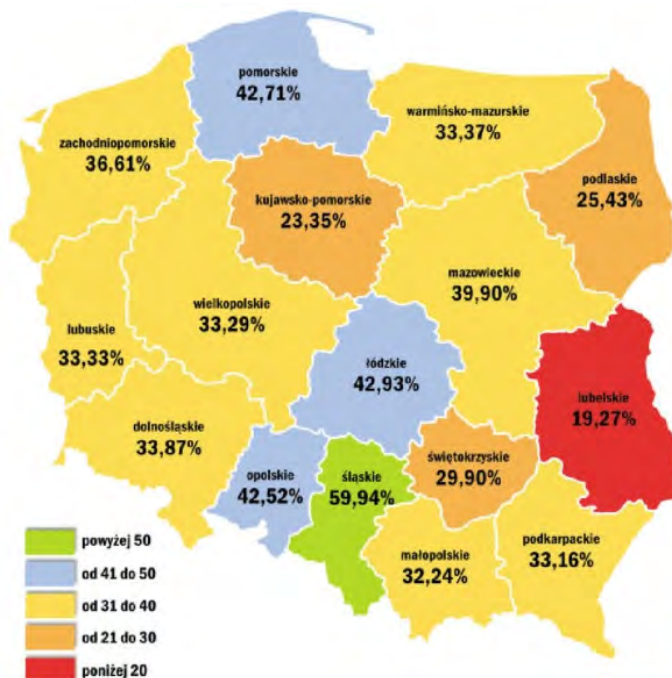
O tych i innych aspektach związanych z bezpieczną jazdą przypominali organizatorzy akcji *Ciśnienie pod Kontrolą*: Michelin i Statoil, europejska sieć serwisowa Euromaster oraz patroni: KRBRD, ITS, Warmińsko-Mazurska WRBRD i WORD-y w Warszawie i Olsztynie.

W ujęciu ogólnokrajowym, pomiary pokazały, że 64,89% kierowców

jeździ na nieprawidłowo napompowanych oponach, co oznacza, że tylko 35,11% kierowców ma prawidłowe ciśnienie w oponach swoich samochodów.

Eksperci radzą, aby ciśnienie w oponach sprawdzać regularnie – raz w miesiącu oraz przed każdą dalszą podróżą. Spadek ciśnienia w oponie następuje w sposób naturalny w wyniku eksploatacji samochodu, ale może być spowodowany także przez obniżenie temperatury otoczenia, a nawet niewielkie uszkodzenie bieżnika.

Rysunek 29. Odsetek samochodów o prawidłowym poziomie ciśnienia powietrza w oponach w 2011 r. (źródło: Michelin)

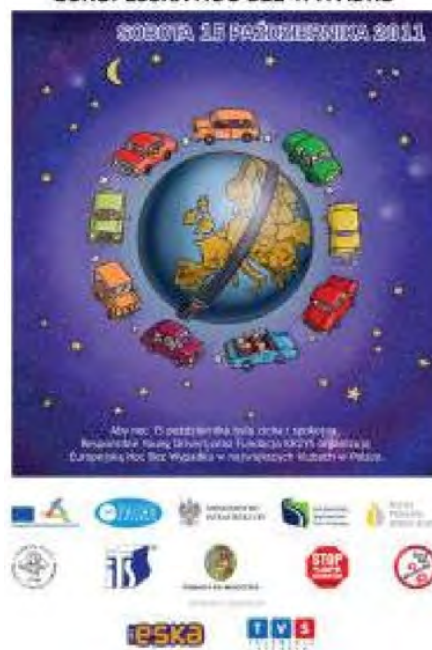


- **Europejska Noc Bez Wypadku** – Fundacja KRZYŚ oraz fundacja *Responsible Young Drivers*, wspólnie z KRBRD oraz innymi partnerami, zorganizowały VIII edycję kampanii *Europejska Noc Bez Wypadku*. Akcja odbyła się jednocześnie we wszystkich krajach Unii Europejskiej 15 października 2011 r. Celem tego międzynarodowego przedsięwzięcia było ograniczenie wypadków dysko-tekowych oraz liczby nietrzeźwych kierowców na drogach. W kampanii wzięło udział ponad 130 wolon-tariuszy, którzy przekonywali uczestników wieczornych imprez, żeby wykazali się odpowiedzialnością i nie spożywali alkoholu, aby móc bezpiecznie odwieźć swoich znajomych po imprezie. Uczestnicy kampanii zakładali niebieską opaskę-bransoletkę, która oznaczała deklarację, iż nie piją alkoholu. W momencie opuszczania klubu osoby z opaskami miały możliwość przebadania się alkomatem. Odpowiedzialni kierowcy zostali nagrodzeni upominkami. Natomiast osoby, u których został wykryty alkohol w wydychanym powietrzu, były

II Ogólnopolski Festiwal Ludzi Drogi *Marynarze Szos* – podczas imprezy, która odbyła się w dniach 18 - 19 czerwca 2011 r. w Strykowie, KRBRD promowała bezpieczeństwo na drogach. Ta oryginalna inicjatywa społeczno-kulturalna proponuje spojrzenie na Stryków i powstające w jego okolicy skrzyżowanie autostrad, jako wyjątkowe miejsce leżące w „samym centrum Europy”. Festiwal powstał przy współpracy z samorządem Miasta Strykowa, Władzami Powiatu Zgierskiego, Wojewodą Łódzkim, pod patronatem Marszałka Województwa Łódzkiego. Inicjatywy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, odnoszące się do szeroko rozumianej „kultury drogi”, były ważnym elementem tej imprezy, w której wzięła udział Policja, a także inne służby mundurowe, które przeprowadziły konkursy m.in. bezpiecznej jazdy, czy z zakresu przepisów ruchu drogowego. MI, Sekretariat KRBRD był partnerem festiwalu.

A. akcje na drogach:

- Rysunek 30. Plakat kampanii „Europejska Noc Bez Wypadku”



Rysunek 31. Stoisko KBRD na II Ogólnopolskim Festiwalu Ludzi Drogi „Marynarze Szos” oraz organizatorzy i uczestnicy imprezy.



■ **Bezpieczny wyjazd nad morze** - skierowana była do kierowców uczęszczających drogami województwa zachodniopomorskiego na letni wypoczynek. W ramach akcji przeprowadzony został pomiar prędkości, zaprezentowany symulator dachowania, umożliwiający kierowcom sprawdzenie, jak działają pasy bezpieczeństwa, zorganizowane zostało także spotkanie z ratownikami medycznymi, którzy przypominali podstawowe zasady udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

■ **Bezpiecznie nad morze** - mająca na celu propagowanie alternatywnych tras dojazdu do miejscowości nadmorskich. Policjanci rozpowszechniali ulotki i plakaty z mapkami, w szczególności w miejscowościach pasa nadmorskiego, gdzie w tym czasie obserwuje się największe nasilenie ruchu. Program został sfinansowany przez Urząd Marszałkowski województwa zachodniopomorskiego.

B. działania skierowane do młodych kierowców:

■ **Odpowiedzialny Młody Kierowca** – projekt zrealizowany wspólnie przez Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki i Wydział Ruchu Drogowego KWP w Bydgoszczy. Jego celem było ograniczenie liczby wypadków i zdarzeń drogowych spowodowanych przez młodych kierowców, którzy stwarzają zagrożenie nie tylko dla siebie, ale i dla innych uczestników ruchu drogowego.

C. programy poświęcone problemom alkoholu i narkotyków w ruchu drogowym:

■ **Trzeźwe województwo** – działania profilaktyczne ukierunkowane na poprawę świadomości uczestników ruchu drogowego, związanej z kierowaniem pojazdami w stanie po spożyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości. Program został opracowany przez Wydział Ruchu Drogowego KWP w Poznaniu.

■ **Sprawdź promile** – akcja polegająca na SMS-owej możliwości przybliżonego sprawdzenia zawartości alkoholu w organizmie, poprzez wykorzystanie tzw. licznika trzeźwości. Program zrealizowany w Poznaniu.

■ **Życie jest zbyt cenne, nie zostawiaj go na drodze** – nagranie i promocja filmu dotyczącego tragicznych skutków wypadków drogowych przez kierowców po spożyciu alkoholu, na drogach woj. świętokrzyskiego. Scenariusz obejmował rozmowy ze sprawcami, pokrzywdzonymi, ich rodzinami, psychologiem, księdzem, rodzinami ofiar. Film wyświetlano m.in. na wyższych uczelniach, w zakładach pracy, na szkolnych wywiadówkach, ale także dla żołnierzy w Centrum Szkolenia na Potrzeby Sił Pokojowych.

■ **Stop narkotykom na drodze** – akcja zorganizowana w Świdnicy w województwie dolnośląskim.

D. Działania medialne w TV, radiu, prasie, Internecie:

■ cykliczne programy telewizyjne w województwie małopolskim: **Jedź bezpiecznie** i **Jak uniknąć mandatu** oraz radiowe **Zapnij pasy**. W programach tych poruszana jest szeroko pojęta tematyka bezpieczeństwa ruchu drogowego, kierowana do całego społeczeństwa, począwszy od najmłodszych dzieci, poprzez młodzież, dorosłych, po najstarszych uczestników ruchu drogowego, kierowców, motocyklistów, rowerzystów i pieszych.

■ Kampania prewencyjna zorganizowana przez WORD w Siedlcach, skierowana do kierujących pojazdami i promująca bezpieczną jazdę (220 spotów radiowych, 45 artykułów prasowych w 2 tygodniach lokalnych). Kampanię zakończono konkursem z nagrodami. Wyemitowano również 12 programów edukacyjno - prewencyjnych w ramach magazynu motoryzacyjnego w TV Vectra.

- Akcja promocyjna w zakresie brd, realizowana przez WORD w Ostrołęce, przeprowadzona wspólnie z *Tygodnikiem Ostrołęckim* i regionalną rozgłośnią radiową OKO, prowadzącą program *Szerokiej drogi*.

5.1.4. Seniorzy i niepełnosprawni

W Polsce działania, kampanie czy akcje edukacyjne skierowane do kierowców seniorów i niepełnosprawnych nie są powszechne.

W 2010 roku ITS podjął inicjatywę opracowania programu edukacyjnego dla kierowców seniorów pod hasłem **Kierowca 50+**. Program ma na celu zapewnienia tej grupie możliwości prowadzenia samochodu jak najdłużej, bez stwarzania przez nich zagrożeń w ruchu drogowym, lub - w razie konieczności – pomocy w podjęciu odpowiedzialnej decyzji o ograniczeniu lub całkowitym zaprzestaniu kierowania pojazdem. Przygotowano pakiet edukacyjny składający się z: programu szkolenia o strukturze modułowej, materiałów dla wykładowców/instruktorów nauki jazdy, obejmujących podręcznik oraz prezentacje w formie elektronicznej, a także materiałów dla osób szkolonych (Kierowców 50+), zawierających broszurę, kwestionariusze samooceny i ulotkę. W 2011 roku w ośrodkach szkolenia kierowców, pod patronatem ITS, został przeprowadzony pilotaż tego programu.

Stowarzyszenie Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom SPiNKA realizuje szereg działań zmierzających do skutecznego zintegrowania oraz reprezentowania środowiska osób niepełnosprawnych, których aktywność życiowa zależy od możliwości poruszania się samochodem. W 2011 roku m.in. zorganizowano kurs dla niepełnosprawnych ruchowo kandydatów na kierowców, dofinansowany przez jeden z banków w Polsce, oraz przeprowadzono kurs dla niesłyszących kandydatów na kierowców, z pilotażowym wdrożeniem w Polsce prototypu urządzenia do komunikowania się instruktora (egzaminatora) z osobą niesłyszącą.

W ramach działań lokalnych kilka województw wykazało aktywność na tym polu:

- W województwie wielkopolskim, w ramach *Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*, w dniu przeznaczonym dla seniorów zorganizowano: test wiedzy z zakresu kodeksu drogowego, sprawdzian psychofizyczny refleksu, ćwiczenie jazdy z występującymi na drogach zagrożeniami na symulatorach drogowych;
- W województwie lubuskim podjęto współpracę z Uniwersytetem III wieku, w ramach której udostępniona została baza WORD-u i pomoc specjalistów w realizacji zagadnień dotyczących problemów bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zorganizowano także konferencję połączoną z warsztatami plenerowymi pn. *Senior bezpieczny na drodze*;
- W województwie pomorskim odbył się *festyn Niepełnosprawni – ale tak samo bezpieczni w ruchu drogowym*.

5.2. Motocykliści

Udział w wypadkach drogowych w Polsce motocyklistów w ostatnich latach wzrósł znacząco. Od 2001 roku liczba ofiar w tej grupie wzrosła o 65 %, a tylko w 2011 roku (w stosunku do 2010 roku) o 13 % (podczas gdy w kraju średni wzrost liczby zabitych to +7 %).

Ofiarami wypadków wśród motocyklistów są w 95 % młodzi mężczyźni. Wypadki z ich udziałem mają miejsce najczęściej w ciągu dnia, na obszarach zabudowanych.

Do najczęstszych błędów popełnianych przez motocyklistów należą:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- nieprawidłowe wykonywanie manewrów takich jak: skręcanie, omijanie, wyprzedzanie,



- jazda pod wpływem alkoholu.

Wypadki z udziałem motocyklistów to **najczęściej zderzenia boczne**.

Podjęcie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa motocyklistów zalecają: IV Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego UE 2011-2020 r. oraz Europejska Rada ds. Bezpieczeństwa Transportu (która w 2008 roku opublikowała raport o zagrożeniach motocyklistów i motorowerzystów na drogach UE).

Stale rośnie popularność motocykli (liczba zarejestrowanych w latach 2001 – 2009 wzrosła o 21%), maleje natomiast liczba małych motocykli o silnikach poniżej 125 cm³.

Warto zwrócić także uwagę na problem postrzegania motocyklistów przez innych uczestników ruchu drogowego. Z jednej strony motocykliści są przez nich źle oceniani i spotykają się z negatywnymi reakcjami, z drugiej strony sami utrwalają stereotyp o sobie i swojej brawurze.

Sytuacja z pewnością wymaga zdecydowanych działań prewencyjnych i edukacyjnych, skierowanych do tej grupy kierowców. Jest to tym ważniejsze, że - jak wskazują doświadczenia innych krajów - należy się spodziewać dalszego wzrostu udziału motocyklistów w ruchu drogowym.

5.2.1. Nauka jazdy

Nauka jazdy dla motocyklistów była prowadzona w dwóch obszarach:

- **szkolenia dla kandydatów na kierowców** na kategorię A1 i A, prowadzone w ośrodkach szkolenia kierowców,
- **szkolenia dla kierowców** prowadzone przez upoważnione ośrodki, w tym: szkolenia dobrowolne mające na celu doskonalenie umiejętności motocyklistów. Takie szkolenia prowadzi np. PZM. W klubach zrzeszonych w PZM można zaczynać naukę jazdy na motorowerze i motocyklu już od 9. roku życia.

5.2.2. Reedukacja

Motocykliści, którzy uzbierali punkty karne, podobnie jak inni kierowcy, mogą odbyć szkolenie w ramach kursów reedukacyjnych dla kierowców, którzy naruszyli przepisy ruchu drogowego. Szkolenia takie są organizowane w WORD-ach. Udział w szkoleniu pozwala zredukować kierowcy 6 punktów karnych. Szkolenia te są wspólne dla kierowców wszystkich kategorii. Nie ma specjalnych kursów reedukacyjnych dla motocyklistów.

5.2.3. Promocja bezpiecznych zachowań na drodze

Na terenie kraju organizowany był szereg imprez kierowanych do miłośników motocykli, takich jak: rajdy, pikniki, festyny.

Na początku i na końcu sezonu motocyklowego (czyli w kwietniu i na przełomie września i października) odbywają się zjazdy motocyklistów. Organizatorami tych imprez są stowarzyszenia motoryzacyjne, automobilkluby, fundacje. W ich organizację włączają się instytucje statutowo zajmujące się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Przy okazji tych imprez promowane są zasady bezpiecznej jazdy na motocyklach oraz pokazywane skutki niebezpiecznych zachowań na drodze. Imprezy motocyklowe odbywające się na drogach mają na celu pokazanie sposobu bezpiecznego zachowania tej grupy uczestników oraz zwrócenie uwagi na zagrożenia, jakie wiążą się z udziałem motocyklistów w ruchu drogowym.

Na terenie kraju działają kluby motocyklowe, gdzie odbywają się spotkania z ekspertami bezpieczeństwa ruchu drogowego, mające na celu zapobieganie wyścigom motocyklowym i promujące zasady wzajemnego szacunku oraz tolerancji wśród uczestników ruchu drogowego. Kluby motocyklowe są zapraszane do udziału w audycjach telewizyjnych. W ramach spotkań klubowych rozpowszechniane są również filmy poświęcone zasadom bezpiecznej jazdy motocyklem, wskazujące błędy i zagrożenia.

- **MOTOPOZYTYWNI** – celem ogólnopolskiej kampanii społecznej, która ruszyła od 1 października 2011 r., była zmiana negatywnego sposobu postrzegania motocyklistów i redukcja liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych z ich udziałem. Inicjatorem akcji była Szkoła Wyższa Psychologii Społecznej, partnerem MI - KRBRD, a koordynatorem – Stowarzyszenie Krajowe Centrum BRD. Za szkolenia przedmedyczne odpowiadała Specjalistyczna Ochotnicza Formacja Ratunkowa – Ochotnicza Straż Pożarna (OSP) Warszawa Ursynów.

MOTOPOZYTYWNI to motocykliści - ochotnicy wyposażeni w apteczki, którzy pełnią funkcję patrolu ratowniczego. Ich zadaniem na miejscu wypadku drogowego jest jego zabezpieczenie, identyfikacja zagrożenia i wezwanie odpowiednich służb ratowniczych, a także udzielenie pierwszej pomocy poszkodowanym i sprawne przekazanie kierownictwa akcją ratunkową zawodowym ratownikom. Uczestnicy programu MOTOPOZYTYWNI rekrutują się z różnych środowisk motocyklowych z całej Polski.

Rysunek 32. Konferencja prasowa kampanii „MOTOPOZYTYWNI”
foto: Adam Władysław Jankowski



5 listopada 2011 r. podczas konferencji prasowej w siedzibie MI odbył się premierowy pokaz kampanii MOTOPOZYTYWNI. Zaprezentowano kamizelki identyfikacyjne motoratowników oraz symulację wypadku drogowego z wykorzystaniem wraków i pomocą PSP, Policji oraz karetki reanimacyjnej. W spotkaniu wzięło udział czterdziestu przeszkolonych MOTOPOZYTYWNI, a dwudziestu z nich, którzy ukończyli szkolenie na poziomie zaawansowanym, odebrało honorowane w całej Europie certyfikaty EFR (*Emergency First Reponse*), jednej z największych światowych organizacji, szkolących w zakresie pierwszej pomocy i ratownictwa).

Rysunek 33. Wręczenie „MOTOPOZYTYWNI” certyfikatów
Emergency First Reponse,
foto: Adam Władysław Jankowski



- **BEZPIECZNI NA DRODZE** – program telewizyjny przygotowywany w województwie kujawsko-pomorskim, z udziałem lokalnych ekspertów od brd. Program jest emitowany w TVP3. W 2011 roku w programach przekazywano informacje profilaktyczne, instruktażowe związane z bezpiecznym poruszaniem się po drogach, poświęcone m.in. motocyklistom.
- **WORD** w Warszawie, za pośrednictwem swojej strony internetowej www.word.waw.pl, udzielał odpowiedzi i porad z zakresu bezpieczeństwa motocyklistów.

- **Festiwal Ludzi Drogi Marynarze szos** – na „skrzyżowaniu autostrad w samym centrum Europy”, w Strykowie w województwie łódzkim, przy wsparciu Sekretariatu KRBRD, drugi rok z rzędu odbyło się letnie społeczno-kulturalne przedsięwzięcie, którym udało się zainteresować nie tylko społeczność lokalną, ale także różne grupy użytkowników dróg, w tym motocyklistów, łącząc rozrywkę z edukacją i promocją bezpiecznych zachowań na drodze. Więcej informacji na temat *Festiwalu Ludzi Drogi Marynarze szos* znajduje się w rozdziale 5.1.3.
- Sekretariat KRBRD nawiązał kontakt z organizacjami zrzeszającymi motocyklistów i jednocześnie promującymi brd: Fundacją *Jednym Śladem* oraz Stowarzyszeniem *Moto-Experience*.
- **Inne imprezy promujące bezpieczne uczestnictwo motocyklistów w ruchu drogowym**
 - *Motocyklowe niedziele na stacjach BP,*
 - *Wiosna motocyklowa,*
 - *Motocyklowe Zaduszki,*
 - *Górskie zawody motocrossowe Enduro,*
 - *Rajd Jesienny.*

5.3. Rowerzyści i motorowerzyści

W 2011 roku liczba zabitych **rowerzystów** na polskich drogach wzrosła – w porównaniu z 2010 roku – o 13 %. Najczęściej ofiarami byli mężczyźni w wieku 60+. 83% potrąceń rowerzystów wydarzyło się na obszarach zabudowanych, 72% w dzień. Większość wypadków z udziałem rowerzystów jest związana z błędami innych kierujących. Wśród powodów takiego stanu rzeczy z pewnością należy wymienić wzrost popularności roweru jako środka komunikacji, sportu i rekreacji, tańszego w eksploatacji, ekologicznego i skuteczniejszego w miejskich korkach, ale także niewystarczającą znajomość przepisów ruchu drogowego.

Od 2000 roku wzrasta także liczba ofiar wypadków drogowych wśród **motorowerzystów**, w 2011 roku była wyższa o 32 %, a liczba rannych - o 135 %. Jedną z przyczyn jest coraz większa popularność motorowerów (liczba zarejestrowanych motorowerów w latach 2001 – 2009 wzrosła o 108 %). Ofiarami wypadków wśród motorowerzystów są głównie młodzi mężczyźni w wieku 15 – 24 lata. Wypadki z ich udziałem mają miejsce głównie na obszarze zabudowanym i w dzień porze dziennej. Są to najczęściej zderzenia boczne. Najczęstsze błędy motorowerzystów to:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- nieudzielanie pierwszeństwa,
- nieprawidłowe wyprzedzanie, skręcanie,
- prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu.

Rowerzyści i motorowerzyści są szczególnie zagrożeni na drodze, ponieważ należą do niechronionych uczestników ruchu drogowego. Także konsekwencje wypadków z ich udziałem są znacznie poważniejsze niż u osób podróżujących w samochodach. Dlatego problem ten wymaga szeregu działań prewencyjnych i edukacyjnych.

W 2011 roku IBDiM przedstawił w ramach Międzynarodowego Forum Transportu OECD/JTRC *Report on Cycling Safety* – raport międzynarodowego zespołu ekspertów nt. bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu miejskim.

5.3.1. Dzieci i młodzież

W organizację działań edukacyjnych związanych z bezpieczną jazdą na rowerze zaangażowane były instytucje takie jak:

- na szczeblu centralnym – MI - Sekretariat KRBRD, MEN, MSWiA, KGP, PZM,



- na szczeblu lokalnym - szkoły, Policja, Straż Pożarna (PSP i OSP), WORD-y, Kuratoria Oświaty, Straż Miejska, Zarządy Okręgowe PZM oraz organizacje społeczne i instytucje pozarządowe.

Podstawową wiedzę, dotyczącą ogółu zagadnień związanych z uczestnictwem w ruchu drogowym, dzieci i młodzież zdobywają w ramach wychowania komunikacyjnego. Wychowanie komunikacyjne jest jednym z elementów systemu brd. Intencją wprowadzenia wychowania komunikacyjnego do szkół było przygotowanie dzieci i młodzieży do bezpiecznego życia, dbałości o zdrowie i życie swoje i innych oraz kształtowanie kultury bezpiecznych zachowań. Konsekwencją tak pojętej edukacji komunikacyjnej powinno być zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych wśród dzieci i młodzieży. Wychowanie komunikacyjne jest integralną częścią, nowej i dotychczasowej podstawy programowej kształcenia ogólnego. W nowej podstawie programowej kształcenia ogólnego uwzględnione zostały treści nauczania dotyczące brd oraz udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej. W celu kształtowania postaw sprzyjających zachowaniom bezpiecznym, w tym zachowaniom dzieci i młodzieży jako uczestników ruchu drogowego, w nowej podstawie programowej podkreśla się znaczenie rozwijania i wzmacniania u uczniów postaw takich jak odpowiedzialności oraz dbałości o bezpieczeństwo własne i innych. Treści nauczania dotyczące wychowania komunikacyjnego, w tym brd, zostały uwzględnione w stopniu odpowiadającym zakresowi wiekowi, wiedzy i potrzebom uczniów, w szczególności w podstawie programowej *Zajęć technicznych, Przyrody, Informatyki, Geografii, Wiedzy o społeczeństwie, Wychowania fizycznego oraz Edukacji dla bezpieczeństwa*.

Na I etapie edukacyjnym w ramach Zajęć technicznych uczniowie kończący klasę I są przygotowani do bezpiecznego poruszania się na drogach (w tym na rowerze) i korzystania ze środków komunikacji, znają zasady postępowania w sytuacji wypadku (znajomość telefonów alarmowych). Natomiast uczeń kończący klasę III będzie wiedział, jak należy bezpiecznie poruszać się po drogach (w tym na rowerze) i jak korzystać ze środków komunikacji, pozna zasady zachowania się w sytuacji wypadku. Na II etapie edukacyjnym uczniowie będą przygotowywani do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym w roli pieszego, pasażera i rowerzysty, w tym do uzyskania karty rowerowej. Istotnym celem realizacji zajęć technicznych jest umożliwienie każdemu chętnemu uczniowi zdobycia karty rowerowej – w przypadku uczniów szkoły podstawowej lub karty motorowerowej – w przypadku uczniów gimnazjum.

Treści nauczania dotyczące wychowania komunikacyjnego określone w podstawie programowej poszczególnych przedmiotów są obowiązkowe i muszą być uwzględnione w programach nauczania. Nauczyciel ma prawo do swobody stosowania metod nauczania w realizacji wybranego przez siebie programu nauczania, który jednak powinien być dostosowany do potrzeb i możliwości uczniów, dla których jest przeznaczony. Szkolne programy powinny uwzględniać także lokalne warunki i zagrożenia (np. podczas pokonywania drogi do szkoły), których wystąpienie na danym terenie wydaje się najbardziej prawdopodobne. Zaleca się rozwijanie umiejętności praktycznych również poza pracownią szkolną takich, jak bezpieczna jazda na rowerze, nauka jazdy na motorowerze, stosowanie zasad ruchu drogowego w praktyce czy zdobycie umiejętności udzielania pierwszej pomocy w nagłych wypadkach. Istotne znaczenie ma tu stosowanie metody projektu edukacyjnego, realizowanego indywidualnie lub zespołowo, który może również dotyczyć brd. Uczniowie na podstawie obserwacji i przeprowadzonych samodzielnie badań wnioskuje, analizują, poszukują rozwiązania problemu, stając się jednocześnie bardziej odpowiedzialnymi uczestnikami ruchu drogowego.

Na realizację nowej podstawy programowej zajęć technicznych na II etapie edukacyjnym (począwszy od 1 września 2012 r.) – zgodnie z rozporządzeniem Ministra Edukacji Narodowej z dnia 7 lutego 2012 r. w sprawie ramowych planów nauczania (Dz. U. poz. 204) – przewiduje się co najmniej 95 godzin w trzyletnim cyklu kształcenia. Dotychczas zajęcia edukacyjne technika są

realizowane w wymiarze 2 godzin tygodniowo w trzyletnim okresie nauczania. Jak widać planowana zmiana spowoduje, że o godzinę tygodniowo zwiększy się liczba godzin przewidzianych na realizację zajęć technicznych. Przeprowadzone w kwietniu 2010 r. w 633 gimnazjach i w czerwcu 2011 r. w 640 gimnazjach *Monitorowanie wdrażania podstawy programowej* wykazało, że wychowanie komunikacyjne jest jedną z najczęściej wybieranych form realizacji zajęć technicznych w gimnazjach. W roku szkolnym 2010/11 zajęcia techniczne odbywały się w 307 gimnazjach w klasach I i w 481 gimnazjach w klasach II. Najbardziej popularną formą ich realizacji było wychowanie komunikacyjne: uczestniczyło w nich 41,3% uczniów wszystkich badanych klas I i 49,73% uczniów wszystkich badanych klas II. Uczniowie realizujący treści w przedmiocie technika powinni umieć korzystać z dróg zgodnie z obowiązującymi zasadami jako pasażerowie, piesi i rowerzyści oraz dbać o prawidłowy stan techniczny roweru z uwzględnieniem obowiązkowego wyposażenia.

Zadaniem szkoły jest umożliwienie uczniom zdobycia karty rowerowej od 10 roku życia i karty motorowerowej od 13 roku życia. Uzyskanie karty rowerowej przez uczniów szkół podstawowych i karty motorowerowej przez uczniów gimnazjów stanowi ważny aspekt wychowania komunikacyjnego w zakresie brd.

Działania prowadzone w zakresie nauki jazdy dotyczyły głównie organizowania szkoleń i egzaminów na kartę rowerową i motorowerową. Były one prowadzone przez nauczycieli wychowania komunikacyjnego, przy udziale Policji. Wydano ponad 200 tys. kart rowerowych i ponad 70 tys. kart motorowerowych.

*Tabela 31. Karty rowerowe oraz motorowerowe wydane w poszczególnych typach szkół w latach szkolnych: 2010/2011 oraz 2009/2010**

Typ szkoły	Liczba wydanych kart rowerowych w roku szkolnym 2010/2011**	Liczba wydanych kart motorowerowych w roku szkolnym 2010/2011**	Liczba wydanych kart rowerowych w roku szkolnym 2009/2010***	Liczba wydanych kart motorowerowych w roku szkolnym 2009/2010***
Szkoły podstawowe	232 050	4 854	238 174	4 810
Gimnazja	3 768	67 507	4 209	64 644
Szkoły ponadgimnazjalne	875	915	604	965
O g ó ł e m	236 693	73 276	242 987	70 419

* wg Systemu Informacji Oświatowej

** wg stanu na dzień 30 września 2011 r.

*** wg stanu na dzień 30 września 2010 r.

Nauka jazdy na rowerze oraz egzamin odbywają się w miasteczkach ruchu drogowego, stacjonarnych lub przenośnych. Jest to zestaw edukacyjny przeznaczony do praktycznej nauki przepisów ruchu drogowego dzieci i młodzieży, jeden z popularniejszych środków wykorzystywanych podczas nauki prawidłowego zachowania się w ruchu drogowym.

W miejscowościach, gdzie miasteczka już są, instytucje i organizacje lokalne finansują zajęcia tam prowadzone. Jest także wiele lokalnych inicjatyw budowy nowych miasteczek ruchu drogowego.

Niektóre instytucje regionalne są w posiadaniu objazdowych miasteczek ruchu drogowego, które docierają do szkół wiejskich nieposiadających możliwości korzystania z obiektów zamkniętych do nauki jazdy na rowerze bądź motorowerze.

Nauczyciele wychowania komunikacyjnego mogli brać udział w szkoleniach realizowanych przez władze oświatowe oraz WORD-y.

- **Mobilne miasteczka ruchu drogowego** – w ramach projektu realizowanego przez Sekretariat KRBRD pn. *Kampanie społeczne promujące bezpieczne zachowania wśród uczestników ruchu drogowego*, na wiosnę 2011 roku w całej Polsce pojawiło się 29 nowych mobilnych miasteczek ruchu drogowego. Zostały one użyte WORD-om w całej Polsce, które wcześniej zgłosiły akces do udziału w projekcie.

Miasteczka składają się z:

- gumowych mat z zaznaczonymi przejściami dla pieszych,
- ścieżkami i rondami,
- oznakowania wykonanego z folii odblaskowej,
- sygnalizacji świetlnej,
- rowerowego toru przeszkód,
- 10 rowerów,
- kasków rowerowych.

Instytucjami posiadającymi doskonałe kwalifikacje do przeprowadzenia powyższych działań są WORD-y, które w ramach swej działalności, realizując zadania określone w *Prawie o ruchu drogowym*, podejmują zadania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projekt był współfinansowany ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) w latach 2010-2012.

Rysunek 34. Mobilne miasteczko ruchu drogowego



Tabela 32. Lista WORD-ów dysponujących mobilnymi miasteczkami ruchu drogowego

Lp.	Nazwa	Województwo
1	WORD w Białej Podlaskiej	lubelskie
2	WORD w Białymstoku	podlaskie
3	WORD w Bydgoszczy	kujawsko-pomorskie
4	WORD w Częstochowie	śląskie
5	WORD w Elblągu	warmińsko-mazurskie
6	WORD w Gorzowie Wlkp.	lubuskie
7	MORD w Krakowie	małopolskie
8	WORD w Legnicy	dolnośląskie
9	WORD w Lesznie	wielkopolskie
10	WORD w Lublinie	lubelskie
11	WORD w Łodzi	łódzkie
12	MORD w Nowym Sączu	małopolskie
13	WORD w Opolu	opolskie
14	WORD w Piotrkowie Tryb.	łódzkie
15	WORD w Radomiu	mazowieckie
16	WORD w Rzeszowie	podkarpackie
17	WORD w Sieradzu	łódzkie
18	WORD w Skierniewicach	łódzkie
19	WORD w Słupsku	pomorskie
20	WORD w Suwałkach	podlaskie
21	WORD w Szczecinie	zachodniopomorskie
22	WORD w Tarnobrzegu	podkarpackie
23	MORD w Tarnowie	małopolskie
24	WORD w Toruniu	kujawsko-pomorskie
25	WORD w Wałbrzychu	dolnośląskie
26	WORD w Warszawie	mazowieckie
27	WORD we Włocławku	kujawsko-pomorskie
28	WORD we Wrocławiu	dolnośląskie
29	WORD w Zamościu	lubelskie
30	Sekretariat KRBRD	mazowieckie

- **Budujemy miasteczka ruchu drogowego** – kontynuacja projektu MSWiA w ramach POLiŚ.
- **Międzynarodowy wyścig kolarski Solidarności i Olimpijczyków** – organizatorem wydarzenia co roku jest Region Ziemi Łódzkiej NSZZ *Solidarność*. Dużemu wyścigowi co roku towarzyszy Mini-Wyścig *Solidarności*, przeznaczony dla dzieci do lat 12., w czterech kategoriach wiekowych:
 - a) przedszkolna – poniżej 7 lat;
 - b) uczniowska młodsza – 7-8 lat;
 - c) uczniowska średnia – 9-10 lat;
 - d) gimnazjalna – 11-12 lat.

Poszczególne etapy Mini-Wyścigu odbywały się od 28 czerwca do 2 lipca 2011 r. w Nowym Sączu, Krośnie, Jaśle, Jędrzejowie, Kielcach, Radomsku i Łodzi. MI - Sekretariat KRBRD uzyskał tytuł Partnera Mini-Wyścigu *Solidarności*. W ramach tej współpracy popularyzował wśród uczestników wyścigu i ich opiekunów kampanie *Zapnij pasy. Włącz myślenie*, w tym stosowanie fotelików dla dzieci. W porozumieniu z partnerem, organizator przeprowadził także konkurs dla dzieci na temat brd.

- **Kampania promocyjna *Rowerem bezpiecznie na wakacje*** – Mazovia MTB Marathon to dynamicznie rozwijający się cykl maratonów rowerowych w Polsce. Ma 11 tys. zarejestrowanych uczestników. Organizator Mazovia MTB Marathon przeprowadził kampanię promocyjną *Rowerem bezpiecznie na wakacje*. Jej celem była edukacja rowerzystów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. ostatnich zmian dotyczących ruchu rowerowego w ustawie *Prawo o ruchu drogowym*, oraz popularyzacja roweru jako alternatywnego środka transportu.

Rysunek 35. Kampania promocyjna „Rowerem bezpiecznie na



wakacje” – Mazovia MTB Marathon

Etapy *Rowerem bezpiecznie na wakacje* odbyły się podczas maratonu Mazovia 24 w Waliszewie w dniach 2 - 3 lipca 2011 r. oraz podczas cyklu Mazovia MTB Maraton w Szydłowcu w dniu 10 lipca 2011 r.

- MI - Sekretariat KRBRD uzyskał tytuł Partnera kampanii ***Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów*** oraz ***Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny*** – w ramach doskonalenia jazdy na rowerze i motorowerze dzieci ze szkół podstawowych brały udział w eliminacjach strefowych, powiatowych, wojewódzkich oraz w finale turniejów. Turnieje organizowane były przez PZM z udziałem MSW, KGP i MI - KRBRD.
- ***Rowerem bezpiecznie do celu*** – 29 maja 2011 r. w Centrum Olimpijskim Polskiego Komitetu Olimpijskiego (PKOl) w Warszawie rozpoczęto kolejną edycję akcji organizowanej przez MSWiA. Po konferencji inaugurującej kampanię uczestnicy imprezy wzięli udział w przejeździe rowerami ulicami Warszawy spod siedziby PKOl do Parku Agrykoli (Łazienki Północne), gdzie przez cały dzień odbywały się warszawskie obchody Międzynarodowego Dnia Dziecka. Dzieci i młodzież, które wzięły udział w peletonie, otrzymały elementy odbłaskowe i kaski ochronne. W peletonie wzięli udział m.in. olimpijczycy: floreciści Adam Krzesiński i Marian Sypniewski, pięcioboista nowoczesny Dariusz Goździak oraz lekkoatletka Grażyna Rabsztyń.

Działania lokalne:

- konkursy:
 - ***Bezpiecznie poruszam się rowerem*** – województwo lubelskie,
 - ***Bezpieczeństwo pieszego i rowerzysty w ruchu drogowym*** – województwo lubelskie,
 - ***Skuterem bezpiecznie*** – konkurs dla szkół gimnazjalnych polegający na przygotowaniu projektów związanych z bezpieczeństwem na drogach - województwo świętokrzyskie,
 - ***Zmagania na dwóch kółkach*** – rowerowy tor przeszkód dla dzieci ze szkół podstawowych i gimnazjalnych Miasta Rzeszowa,
 - ***Rowerem bezpiecznie*** – województwo kujawsko-pomorskie.

- rajdy:
 - **Cyklady** – cykliczny, rodzinny rajd rowerowy pracowników Politechniki Opolskiej na trasie Opole – Turawa – Opole,
 - **Rajd Ślązański** – województwo dolnośląskie,
 - **Czar dwóch kółek** – województwo kujawsko-pomorskie.
- programy w mediach:
 - **Program TV Jednym śladem** – województwo kujawsko-pomorskie.

5.3.2. Dorośli

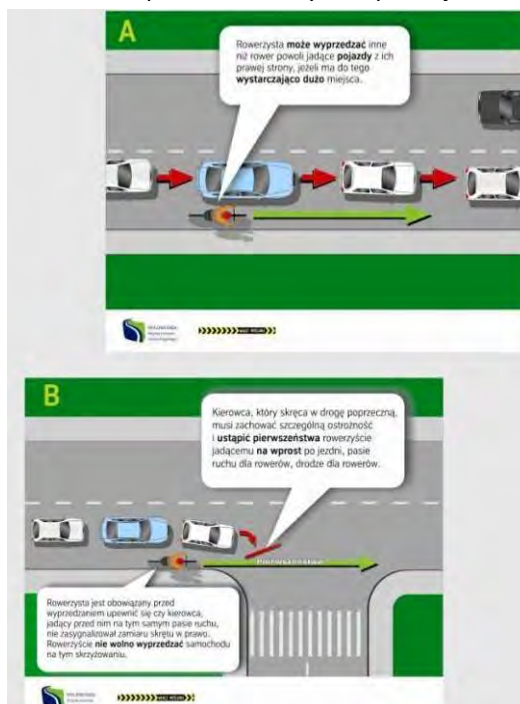
Szczególnym wydarzeniem dla środowiska rowerowego w Polsce były zmiany w ustawie - *Prawo o ruchu drogowym*, dotyczące m.in. ruchu rowerowego. W tym kontekście, ale także w związku ze wzrostem popularności roweru jako środka transportu, pojawiła się potrzeba wzmocnionych działań informacyjno – edukacyjnych.

- **Kampania Nowe prawo. Rowerzysta z prawej** – w ramach tej kampanii, realizowanej przez Sekretariat KRBRD, informowano o nowych przepisach:
 - specjalnych pasach ruchu dla rowerów;
 - służach rowerowych na skrzyżowaniach;
 - możliwości omijania rowerem pojazdów jadących w korku z prawej strony;
 - przewożeniu dzieci w specjalnych przyczepkach;
 - jeździe po chodniku przy złej pogodzie;
 - kierowca musi częściej ustępować pierwszeństwa rowerzyście;
 - zakaz postoju pojazdów na drogach dla rowerach i zatokach rowerowych;
 - w niektórych sytuacjach rowery mogą jechać obok siebie.

Narzędzia komunikacyjne:

- 200 tys. egz. dwustronnych ulotek przedstawiających cztery sytuacje drogowe,
- reklama typu outdoor - na tyłach 72 autobusów komunikacji miejskiej przez okres 14 dni w 13 miastach (Warszawa - 15, Katowice - 4, Sosnowiec - 2, Gliwice - 2, Kraków - 3, Łódź - 6, Poznań - 11, Trójmiasto (Gdańsk, Sopot, Gdynia) - 14, Szczecin - 5, Wrocław - 6, Bydgoszcz - 4),
- reklama internetowa o zasięgu 5 mln odsłon,
- współpraca z sektorem NGO - Stowarzyszenie Wrocławska Inicjatywa Rowerowa przygotowało i prze-

Rysunek 36. Plakaty towarzyszące kampanii „Nowe prawo. Rowerzysta z prawej”



prowadziło ogólnopolską kampanię informacyjną i edukacyjną dotyczącą nowelizacji ustawy *Prawo o ruchu drogowym* i związanych z tym kwestii ruchu rowerowego. Kampania była skierowana do szerokiej grupy kierowców. MI - Sekretariat KRBRD uzyskał tytuł Partnera akcji,

- działania prowadzone w ramach akcji organizowanych przez WORD-y, komendy wojewódzkie, miejskie i powiatowe Policji, GDDKiA, organizacje i stowarzyszenia zajmujące się bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym zraszające rowerzystów.
- Spotkania pod auspicjami KRBRD z przedstawicielami środowisk związanych z rowerami: producentami, dystrybutorami, sprzedawcami, aktywnymi rowerzystami. Podczas kilku spotkań dyskutowano o możliwościach uczynienia jazdy na rowerze i samego roweru jeszcze bezpieczniejszymi (np. jazda w kamizelkach i kaskach, stałe wmontowanie elementów odblaskowych, światła).
- Inne przykłady działań:
 - **Z kamizelką światłoodblaskową – Bądź widoczny na drodze 2011**, program skierowany głównie do rowerzystów wiejskich, realizowany przy pomocy księży dziekanów i proboszczów dekanatów (rozdawanie kamizelek odblaskowych) – województwo wielkopolskie,
 - akcja **Święto Cykliczne - Rowerowy Szczecin** połączona z Piknikiem Rowerowym,
 - **WIDOCZNIE – EKOLOGICZNIE** - promocja korzystania z rowerowych ciągów komunikacyjnych – województwo zachodniopomorskie.

5.3.3. Seniorzy i niepełnosprawni

- **Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Specjalnych oraz Specjalnych Ośrodków Szkolno-Wychowawczych** – główne wydarzenie propagujące podnoszenie świadomości społeczeństwa i działanie na rzecz poprawy stanu brd, w tym bezpieczeństwa dzieci i młodzieży niepełnosprawnej. Celem turnieju jest popularyzowanie przepisów i zasad bezpiecznego poruszania się po drogach, kształtowanie partnerskich zachowań wobec innych uczestników ruchu, popularyzowanie podstawowych zasad i umiejętności udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, popularyzowanie roweru jako środka transportu, rekreacji i sportu.
- Lokalne imprezy integracyjne z udziałem osób niepełnosprawnych, np. **Sprawni przez sport** - województwo lubelskie.
- Zajęcia **Uniwersytetu Trzeciego Wieku** - propagowano brd poprzez używanie przez seniorów-rowerzystów lusterek wstecznych oraz kamizelek odblaskowych i kasków ochronnych – województwo lubuskie.

5.4. Pasażerowie

Pasażerowie pojazdów stanowią 20% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce, z czego:

- 89% to pasażerowie samochodów osobowych (17% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych),
- 56% dzieci wieku 0 - 6 lat - śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, to pasażerowie pojazdów,
- 40% dzieci wieku 7 - 14 - śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, to pasażerowie pojazdów.

W przypadku tej grupy niezwykle ważna jest edukacja w zakresie prawidłowego stosowania urządzeń ochronnych w samochodzie, głównie pasów bezpieczeństwa i fotelików dla dzieci.

Przeciętny Polak wie, że prawo nakazuje *zapinanie pasów w samochodach*. **Pomimo, że 85% kierowców i 81% pasażerów zapina pasy bezpieczeństwa z przodu pojazdu, to zaledwie połowa kierowców (49%) i pasażerów (54%) zapina pasy siedząc z tyłu samochodu⁸.** Wyniki badań pokazują, że kierowcy w Polsce nie mają wykształconego nawyku zapinania pasów przed wyruszeniem w drogę i nie traktują ich jako sposobu na zwiększenie bezpieczeństwa. Jako wymówkę niezapinania pasów traktują jazdę na krótkiej trasie, ufność w umiejętności kierowcy, czy niewygodę. Z kolei foteliki dziecięce, choć zazwyczaj stosowane, nie są dobrze dobierane do dziecka, często nie są także prawidłowo mocowane w samochodzie. Inspekcje fotelików pokazują, że **70% rodziców przewozi swoje dzieci nieprawidłowo, a 9 na 10 kierowców nie zna możliwości ochrony, które stwarza im ich własny samochód.**

Krąży wiele stereotypów dotyczących stosowania pasów bezpieczeństwa, na przykład:

- **Mit** Zapięte pasy mogą uniemożliwić wydostanie się z płonącego pojazdu.
Fakt Tylko 0,5% wypadków drogowych wiąże się z pożarem auta.
- **Mit** Po mieście i na krótkich trasach jeździ się wolno. W związku z tym, w razie wypadku nic im się nie stanie.
Fakt Przy zderzeniu z prędkością 50 km/h ciało jest wyrzucane z siedzenia z siłą 1 tony. Przy uderzeniu w stałe elementy samochodu skutki mogą być śmiertelne, również dla pasażera z przodu.
- **Mit** Poduszki powietrzne są wystarczające.
Fakt Poduszka powietrzna redukuje ryzyko śmierci o 50% tylko wtedy, gdy podczas wypadku działa wspólnie z pasami bezpieczeństwa.
- **Mit** Na tylnych siedzeniach samochodu jest bezpieczniej.
Fakt Pasażerowie na tylnym siedzeniu są tak samo narażeni na poważne obrażenia, jak osoby siedzące z przodu samochodu. Ponadto, stanowią oni śmiertelne zagrożenie dla podróżujących z przodu pojazdu.
- **Mit** Trzymanie dziecka na kolanach zabezpieczy je przed konsekwencjami wypadku w takim samym lub większym stopniu, jak usadowienie w foteliku.
Fakt Rodzic nie jest w stanie utrzymać w rękach dziecka, które w momencie nieoczekiwanego uderzenia przybiera masę... słonia. Co więcej, w czasie wypadku, rodzic może przygnieść dziecko własnym ciałem zmniejszając jego szansę na przeżycie.

W ramach licznych działań prewencyjnych, jak: imprezy masowe, pikniki, kampanie społeczne, podnoszony jest problem konieczności zapinania pasów, także z tyłu pojazdu, oraz przewożenia dzieci w odpowiednich urządzeniach ochronnych. Zagrożenia, jakie niesie nieprzestrzeganie tego obowiązku, są często prezentowane w ramach spotów filmowych, czy pokazów na symulatorach zderzeń. W czasie kontroli drogowych prowadzonych przez policję egzekwowane są prawidłowe zabezpieczenia pasażerów, w tym dzieci.

Szczególne cenne okazują się bezpłatne porady, jak wybrać bezpieczny fotelik dla dziecka i jak go prawidłowo montować.

⁸ **Pasy bezpieczeństwa** – raport z wyników badań jakościowych i ilościowych przeprowadzonego przez PBS DGA na zlecenie KRBRD w ramach kampanii *Zapnij pasy. Włącz myślenie*.
Raport jest dostępny na www.krbrd.gov.pl/kampanie/zapnij_pasy_2011.htm

5.4.1. Dzieci

Edukacja dzieci jako najmłodszych pasażerów pojazdów ukierunkowana była przede wszystkim na wyrobienie u nich nawyku korzystania z urządzeń zabezpieczających w pojeździe. Wartością dodaną było to, że dzieci bardzo skutecznie potrafią wpływać na zachowania rodziców.

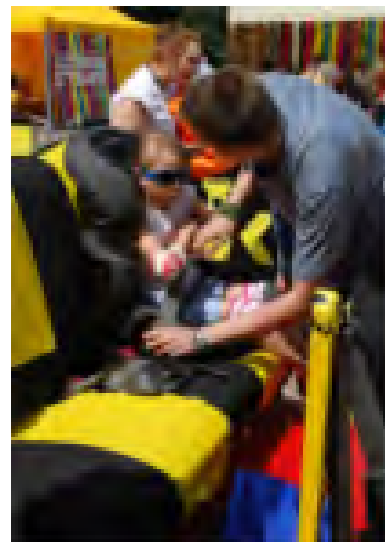
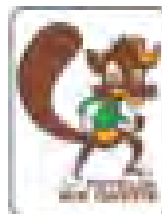
Działania wobec tej grupy odbywały się wielotorowo, np. poprzez:

- prelekcje na temat urządzeń zabezpieczających w pojeździe, organizowane w szkołach i przedszkolach;
- szkolenia np. *Bezpieczne Wakacje, Żegnaj szkoło na wesoło, a witajcie bezpieczne wakacje 2011*);
- zajęcia praktyczne w ośrodkach komunikacji publicznej (np. Tramwaje Warszawskie we współpracy z KRBRD zorganizowały zajęcia poświęcone bezpiecznemu korzystaniu ze środków komunikacji miejskiej (filmy, pokaz zajezdni tramwajowej, niekonwencjonalna lekcja przepisów ruchu drogowego z okien wagonu tramwajowego);
- spotkania w WORD-ach;
- konkursy;
- Stowarzyszenie *Misie Ratują Dzieci* przekazało maskotki *Misia Ratownika* dla dzieci poszkodowanych w wypadkach drogowych, ułatwiające im pokonanie traumatycznych przeżyć - województwo wielkopolskie;

- **Fotelik nie gryzie** – akcja prowadzona w ramach kampanii *Zapnij pasy. Włącz myślenie* przez KRBRD, mająca na celu promowanie bezpieczeństwa dzieci na drodze. 22 maja 2011 r. pod Pałacem Kultury i Nauki w Warszawie odbyło wydarzenie kulturalno-edukacyjne dla dzieci i ich opiekunów pn. *Dziecięca Stolica*. Ekspersi KRBRD i policjanci zaprezentowali w formie zabawy, jak prawidłowo powinno się przypiąć foteliki dziecięce w samochodzie oraz jak działają pasy bezpieczeństwa. Wśród atrakcji były pokazy, pogadanki, zabawy i konkursy z nagrodami dotyczące bezpieczeństwa w podróży, przeznaczone dla wszystkich uczestników, niezależnie od wieku: zainteresowani mogli sprawdzić napięcie pasów bezpieczeństwa w swoim samochodzie oraz prawidłowe umocowanie fotelików. Ekspert w dziedzinie szkolenia psów pokazywał, jak bezpiecznie przewozić w aucie zwierzaka i skutecznie oswoić go z autem.

Rodzice i opiekunowie mogli wziąć udział w spotkaniu z psychologiem dziecięcym, aby omówić powody niechęci najmłodszych do podróżowania w foteliku i zastanowić się, jak najskuteczniej dziecko do tego przekonać. Odbył się konkurs na montowanie fotelika dziecięcego w samochodzie na czas, a także konkursy plastyczne dla najmłodszych z wykorzystaniem surowców wtórnych. Przy stanowiskach komputerowych każdy odwiedzający mógł zapoznać się z testami bezpieczeństwa fotelików i pasów dla dzieci.

Rysunek 37. Logo akcji „Fotelik nie gryzie” oraz przykłady aktywności podczas wydarzenia pn. „Dziecięca Stolica”.



■ **Bezpieczne dziecko w podróży i na drodze** – Fundacja Jedź Bezpiecznie zorganizowała 5 czerwca 2011 r. piknik rodzinny, którego podstawowym celem była edukacja dorosłych w zakresie zapewnienia optymalnego bezpieczeństwa najmłodszym uczestnikom ruchu drogowego - zarówno jako pasażerom, jak i rowerzystom oraz pieszym. Patronat honorowy nad Piknikiem objęli: MI, KRBRD i Prezydent M. St. Warszawy. Podczas Pikniku odbyły się m.in.

- porady specjalistów w zakresie odpowiedniego doboru fotelików samochodowych dla dzieci,
- praktyczne ćwiczenia z montażu różnych typów fotelików samochodowych dla dzieci w różnych modelach samochodów,
- porady specjalistów dotyczące odpowiedniego wykorzystania fabrycznie montowanych elementów podnoszących bezpieczeństwo dzieci podczas podróży samochodem,
- miasteczko ruchu drogowego,
- egzamin na kartę rowerową,
- pokazy obowiązkowego i zalecanego wyposażenia rowerów,
- porady ekspertów dotyczące pakowania bagażu na wyjazdy rodzinne oraz bezpiecznego przewożenia rowerów samochodem,
- ćwiczenia z udzielania pierwszej pomocy medycznej - zarówno dzieciom, jak i osobom dorosłym,
- pokazy symulatorów dachowania i zderzenia,
- pokazy pojazdów elektrycznych,
- wystawa pojazdów i sprzętu ratownictwa drogowego,
- wiele konkursów, zabaw i atrakcji dla dzieci i dorosłych.

Piknik przypisany został do programu *Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa*, koordynowanego przez GDDKiA oraz do ogólnoswiatowej *Dekady Na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Drogowego*. Partnerami Pikniku byli m.in.: Biuro Ruchu Drogowego KGP, GDDKiA, GITD, ITS, PCK i PKP Polskie Linie Kolejowe. 10 sierpnia 2011 r. w warszawskim Wola Parku odbyły się warsztaty edukacyjne *Bezpieczne dziecko w podróży i na drodze*. Podczas warsztatów przekazywano informacje o fotelikach samochodowych dla dzieci, przeprowadzono warsztaty z prawidłowego montażu fotelików w różnych modelach samochodów, informowano jak optymalnie wykorzystać systemy podnoszące bezpieczeństwo dziecka w samochodzie. Sekretariat KRBRD udostępnił miasteczko ruchu drogowego, w którym prowadzono egzamin na kartę rowerową, informowano o przepisach i rowerach. Ponadto zaprezentowano symulatory dachowania i zderzenia oraz przeprowadzono konkursy, zabawy i wiele innych atrakcji.

Rysunek 38. Plakat pikniku „Bezpieczne dziecko w podróży i na drodze”



- **Wiewióśław na drodze** – w ramach kampanii społecznej *Zapnij pasy. Włącz myślenie*, prowadzonej przez KRBRD, powstała gra dla najmłodszych uczestników ruchu drogowego pt: *Wiewióśław na drodze*. Głównym celem gry jest zwrócenie uwagi dzieci na konieczność zapinania pasów w samochodzie oraz edukacja w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Gracz, wykonując różne zadania, takie jak bezpieczne przewożenie osób i przedmiotów z miejsca na miejsce, musi przestrzegać przepisów ruchu drogowego i unikać zderzeń z postaciami oraz obiektami w otoczeniu drogi. W grze liczy się także czas przejazdu i zebrane punkty. Gra powstała z inicjatywy Sekretariatu KRBRD i jest opublikowana na stronie www.krbrd.gov.pl. Jest także dostępna na płytach CD dystrybuowanych podczas różnych imprez dla dzieci, na których poruszane są tematy zwiększenia bezpieczeństwa na drodze.

Rysunek 39. Okładka gry „Wiewióśław na drodze.”



- **Kampania Pierwszy fotelik** – w ramach kampanii, zorganizowanej przez Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego (któremu patronuje KRBRD) oraz Global Road Safety Partnership, popularni bohaterowie z serialu *Ulica Sezamkowa* zachęcali do zapisania się na bezpłatny e-learning dotyczący doboru pierwszego fotelika. Celem kampanii jest edukacja rodziców i personelu medycznego w zakresie doborów fotelików zabezpieczających do przewożenia dzieci, a także wyjaśnienie zagadnień związanych z pierwszą podróżą noworodka ze szpitala do domu, zbyt ciasno zapiętą uprzężą fotelika, czy podróżowaniem dziecka tyłem do kierunku jazdy. W ramach inicjatywy została uruchomiona specjalna platforma e-learningowa, dostępna po polsku, angielsku, węgiersku, rosyjsku i ukraińsku, skierowana. Platforma umożliwia zdobycie i ugruntowanie wiedzy dotyczącej fotelików. Kampania rozpoczęła się 14 listopada 2011 r. w czasie trwania Światowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Projekt został uruchomiony i przeprowadzony jednocześnie na terenie trzech krajów: Polski, Węgier oraz Ukrainy. Idea bezpiecznego transportu najmłodszych była propagowana poprzez szkolenia, internetową platformę edukacyjną, pokazy zderzeniowe i lobbying na rzecz wprowadzenia odpowiednich przepisów. Akcja była promowana poprzez plakaty, ulotki wręczone w szkołach rodzenia oraz na oddziałach położniczych, na portalach internetowych oraz w mediach. Do tej pory akcja zaistniała w tysiącach szpitali i szkołach rodzenia.

- **Klub Pancernika Klika w Fotelikach** – kolejna edycja kampanii organizowanej przez ITS w ramach POLiŚ. Celem kampanii jest zwrócenie uwagi rodziców i ich dzieci na bezpieczne podróżowanie w samochodzie, stosowanie odpowiednio dobranych do wzrostu, wagi i wieku dziecka urządzeń zabezpieczających dla dzieci. Foteliki powinny być stosowane zawsze, niezależnie od długości trasy przejazdu, rodzaju drogi i potencjalnej niewygody dziecka.

Rysunek 40. Plakat kampanii „Klub Pancernika Klika w Fotelikach”



5.4.2. Młodzież i dorośli

■ **Kampania Zapnij pasy. Włącz myślenie** jest kampanią społeczną przygotowaną na zlecenie KRBRD, skupioną wokół problemu niezapięcia pasów bezpieczeństwa, zwłaszcza przez pasażerów na tylnych siedzeniach samochodu, oraz konsekwencji, jakie to stwarza dla kierowcy i innych współpasażerów. Przygotowany w dwóch wersjach spot filmowy w obrazowy sposób uświadamia, że w chwili zderzenia pasażer siedzący z tyłu osiąga masę zderzeniową wielokrotnie przewyższającą jego wagę. To sprawia, że życie nie tylko jego, lecz także osób jadących z przodu – kierowcy i pasażera – jest zagrożone. Fabuła została tak skonstruowana, by przypomnieć kierowcy, że to on w głównej mierze odpowiada za bezpieczeństwo wszystkich w samochodzie, ma zatem prawo i obowiązek wymagać od innych zapięcia pasów, czego – jak również wynika z badań – kierowcy zwykle nie robią.

Rysunek 41. Plakat towarzyszący kampanii „Zapnij pasy. Włącz myślenie.”



Rysunek 42. Plakat towarzyszący kampanii „Zapnij pasy. Włącz myślenie.”



Podsumowanie badań przeprowadzonych przed kampanią⁹

Wyniki badań wskazały, że kierowcy i pasażerowie siedzący z przodu samochodu w większości zapinają pasy, natomiast pasażerowie jadący z tyłu pojazdu robią to znacznie rzadziej.

- Około 40% pasażerów podróżujących na tylnej kanapie zapina pasy jedynie czasami, rzadko lub wcale.
- Aż 13% badanych zadeklarowało, że siedząc na tylnej kanapie samochodu, nigdy nie zapina pasów bezpieczeństwa.
- Wiedza o obowiązku zapięcia pasów przez pasażerów z tyłu pojazdu okazała się niewielka.

Narzędzia komunikacyjne:

- spoty TV emitowane w ogólnopolskich i tematycznych stacjach telewizyjnych,
- spoty radiowe,
- Internet – dedykowana strona www.bez-pieczniwpassach.pl,
- wsparcie w prasie,
- reklamy na billboardach,

⁹ Kampanię poprzedziły przeprowadzone przez firmę PBS DGA badania postaw i zwyczajów Polaków, związanych z korzystaniem z pasów bezpieczeństwa.

- rodzinne wydarzenia na stoisku akcji w ramach pikników *Lata z Radiem*, połączone z instruktażem prawidłowego zapinania pasów bezpieczeństwa oraz montażu fotelików dziecięcych w samochodzie.

Zasięg kampanii:

- 19,5 mln widzów,
 - ponad 200 publikacji,
 - 12,5 mln radiosłuchaczy,
 - ponad 7 mln indywidualnych użytkowników w Internecie www.bezpieczeniwpasach.pl,
 - 9 mln czytelników prasy,
 - ponad 260 tys. widzów w kinach,
 - 26 tys. gości stoiska z aktywnościami podczas pikników *Lato z Radiem* w 12 miastach (Wągrowiec, Płock, Jasło, Krynica Morska, Świnoujście, Stegna, Krynica Zdrój, Gniezno, Mieleno, Świeradów Zdrój, Szcztyno, Konin).
- **Symulatory zderzeń i dachowania** – urządzenia prezentowane podczas imprez masowych bardzo skutecznie działają na wyobraźnię starszych uczestników ruchu drogowego. Dzięki nim mogą przekonać się o wytrzymałości pasów w sytuacji zagrożenia i poczuć ich działanie już przy niewielkich prędkościach. Symulatory cieszą się bardzo dużą popularnością podczas imprez masowych.
- **Krótkie filmy o zagrożeniach w środkach komunikacji miejskiej**, skierowane do młodzieży i osób dorosłych. Filmy były wyświetlane na monitorach w tramwajach i autobusach - województwo małopolskie.

Rysunek 43. Strona internetowa kampanii „Zapnij pasy. Włącz myślenie.”



5.4.3. Seniorzy i niepełnosprawni

Edukacja i działania prewencyjne skierowane do seniorów i osób niepełnosprawnych jako pasażerów nie są zjawiskiem powszechnym. Zaledwie kilka województw adresowało kampanie społeczne do tej grupy odbiorców.

Lokalne miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne przeprowadziły akcję szkoleniową dla osób starszych, mając na uwadze obsługę różnych urządzeń w tramwaju dostępnych dla pasażera, jak również bezpieczeństwo przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdów komunikacji miejskiej (woj. małopolskie).

Odębne szkolenia z osobami niepełnosprawnymi prowadzone były m.in. w Polskim Związku Głuchych, czy specjalnych ośrodkach szkolno-wychowawczych (woj. podkarpackie).

5.5. Piesi

Piesi należą do najbardziej zagrożonej grupy uczestników ruchu drogowego, są bowiem „najstabsi” na drodze: niechronieni konstrukcją pojazdu, pasami bezpieczeństwa, zagłówkami, poduszkami powietrznymi, czy innymi urządzeniami zwiększającymi bezpieczeństwo pasażerów

pojazdu. Konsekwencje wypadków z udziałem pieszych są znacznie poważniejsze, niż u innych uczestników ruchu.

W 2011 roku piesi brali udział w 36% wypadków drogowych w Polsce i stanowili najliczniejszą grupę ofiar śmiertelnych (33 % ogółu ofiar wypadków drogowych). Zagrożenie pieszych na przełomie lat 2010/2011 wzrosło o 13 % (średnio w kraju 7 %). W tej grupie szczególnie narażone na ryzyko wypadku są dzieci, młodzież, osoby starsze 60+ i niepełnosprawne.

Wypadki z udziałem pieszych w większości mają miejsce na obszarze zabudowanym (89 %). Do najczęstszych błędów popełnianych przez pieszych należą:

- **nieostrożne wejście na przejście,**
- **nietrzeźwość pieszego.**

Najczęstsze błędy popełniane przez kierujących pojazdami, którzy potrącili pieszych, to:

- **nieudzielanie pieszemu pierwszeństwa,**
- **nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych.**

W 2011 roku działania na rzecz pieszych koncentrowały się na bezpiecznej drodze do szkoły (bezpiecznym przejściu przez jezdnię) oraz zwiększeniu widoczności na drodze poprzez promocję różnego rodzaju materiałów odblaskowych. KRBRD wspierała takimi materiałami członków Rady, a także szkoły, organizacje samorządowe czy organizacje pozarządowe, dbając przy tym, aby akcje edukacyjne z wykorzystaniem tych materiałów nie ograniczały się do ich rozdawania, ale żeby towarzyszyła temu aktywna edukacja (np. konkursy wiedzy).

Zgodnie z przepisami *Prawa o ruchu drogowym*, każde dziecko do 15. roku życia, poruszające się po zmroku po drodze, ma obowiązek noszenia elementów odblaskowych w widocznym miejscu. Noszenie elementów odblaskowych jest w Polsce obowiązkowe także dla: osób wykonujących roboty lub inne czynności na drodze oraz osób poruszających się w kolumnach po lewej stronie na początku i końcu kolumny dłuższej niż 20 metrów, w warunkach niedostatecznej widoczności.

Materiały na temat bezpieczeństwa pieszych były szeroko kolportowane podczas imprez masowych, jak pikniki, festyny rodzinne, koncerty. W całej Polsce prowadzone były pogadanki i konkursy na temat bezpieczeństwa pieszych wśród społeczności lokalnych, w placówkach oświatowych. Emitowane były również audycje radiowe, telewizyjne, a w prasie ukazywały się artykuły dotyczące bezpieczeństwa pieszych. W ten sposób, poprzez różne media, upowszechniano wiedzę na temat działania i znaczenia materiałów odblaskowych, m.in. że noszenie odblasków znacznie poprawia widoczność, a tym samym bezpieczeństwo na drodze:

- Osoba w ciemnym ubraniu jest widoczna w nocy w światłach samochodu tylko z 20 metrów.
- Osoba w jasnym ubraniu jest widoczna z 30 metrów, ale droga hamowania samochodu przy jego średniej prędkości to aż 40 metrów!
- Osoba używająca odblasków jest widoczna w światłach reflektorów z odległości 150-300 metrów, co powoduje, że kierowca może ją ominąć lub wyhamować.

W Polsce prowadzonych jest bardzo wiele działań w odniesieniu do pieszych, w tym do najmłodszych uczestników ruchu drogowego.

W szkołach, w ramach wychowania komunikacyjnego, były realizowane programy edukacyjne obejmujące zagadnienia związane z bezpieczeństwem pieszych. Często szkoły prowadziły pedagogizację rodziców na zebraniach ogólnych, na temat zasad bezpiecznego poruszania się po drogach publicznych.

WORD-y organizowały imprezy z okazji Dnia Dziecka, otwarcia sezonu rowerowego, początku wakacji, czy inauguracji roku szkolnego. W ramach tych wydarzeń uczestnicy otrzymywali różnego

rodzaju materiały, jak: ulotki, gry, odbłaski, plecaki, kamizelki, mające służyć poprawie ich bezpieczeństwa.

Do nauki bezpiecznego poruszania się po drogach wykorzystywane są stacjonarne i przenośne miasteczka ruchu drogowego, coraz popularniejsza forma kształcenia młodych rowerzystów, a w perspektywie – potencjalnych kierowców.

5.5.1. Dzieci

■ Działania ogólnopolskie

- **Konkurs na projekt naklejki odblaskowej *Moda na odbłaski. Włącz myślenie*** – w lutym 2011 roku, MI - Sekretariat KRBRD ogłosiło konkurs na projekt naklejki odblaskowej. Celem konkursu było pozyskanie projektu praktycznego, estetycznego i przyjaznego dzieciom elementu odblaskowego. Wykonana na podstawie projektu naklejka odblaskowa miała służyć poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zachęcać dzieci do noszenia materiałów odblaskowych. W konkursie wzięli udział uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych z całej Polski. Do konkursu zostało zgłoszonych ponad 1 000 prac wykonanych najróżniejszymi technikami. Komisja Konkursowa zdecydowała o wyłonieniu trzech zwycięzców, którym przyznano nagrody rzeczowe. Wręczenie nagród odbyło się w Dniu Dziecka.

Rysunek 44. Prace nagrodzone w konkursie na projekt naklejki odblaskowej „Moda na odbłaski. Włącz myślenie”.



I nagroda:
Odblaski
Agata Grabowska



II nagroda:
Idę
Anna Głód



II nagroda:
Odblaskowy pająk
Weronika Wojciechowska

Konkurs związany był z inauguracją *Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w latach 2011-2020*, ogłoszonej przez Organizację Narodów Zjednoczonych i był częścią kampanii społecznej *Moda na odbłaski. Włącz myślenie*.

- **Konkurs *Bezpieczeństwo dla wszystkich* Renault** – KRBRD udzieliła patronatu 11. edycji ogólnopolskiego konkursu plastycznego organizowanego w ramach międzynarodowego programu edukacyjnego *Bezpieczeństwo dla wszystkich* Renault. W konkursie udział wzięło prawie 1 350 klas i kół przedmiotowych z 400 szkół podstawowych z całej Polski. Zadanie konkursowe polegało na przygotowaniu - dowolną techniką plastyczną - plakatu ilustrującego hasło *Bezpieczna droga do szkoły*. Jury złożone z przedstawicieli Organizatorów, KRBRD, MEN, Biura Rzecznika Praw Dziecka, KGP, ITS oraz patronów medialnych, zakwalifikowało do finału 5 najlepszych plakatów, a także przyznało 25 wyróżnień. Nagrodą główną w konkursie był kilkudniowy wyjazd do Parku EuroDisneyland pod Paryżem oraz umieszczenie zwycięskiego plakatu na billboardach w całej Polsce. Zwycięzcą konkursu zostali uczniowie klasy 6b z Zespołu Szkół w Kołbaczu (województwo zachodniopomorskie). Nagroda za zwycięski plakat oraz program artystyczny

zatytułowany *SOS dla bezpieczeństwa!!!* został przyznany podczas krajowego Finału konkursu 27 kwietnia 2011 r. w Teatrze Buffo w Warszawie.

■ **Moda Na Odblaski. Włącz Myślenie - Bezpiecznie - Chce się żyć!** – KRBRD włączyła się w akcję społeczną *Bezpiecznie - Chce się żyć!* – program edukacyjny dla dzieci *Moda na odblaski*, adresowaną do uczniów szkół podstawowych klas I – III, odbywającą się w dniach od 30 listopada do dnia 12 grudnia 2011 r., na terenie miast: Inowrocław, Gdynia, Sępólno Krajeńskie, Bydgoszcz i Elbląg. Jednym z celów akcji była popularyzacja idei brd wśród *niechronionych uczestników* ruchu poprzez edukację dzieci, budowę wizerunku świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, realizację akcji promujących bezpieczeństwo oraz promocję używania elementów odblaskowych. Przedmiotowe działania miały na celu przede wszystkim poprawę brd w Polsce. Podczas akcji został zrealizowany szeroki program edukacyjny dla dzieci, który ma na celu uświadomienie zagrożenia, jakie czeka młodych uczestników ruchu na drogach. MI - Sekretariat KRBRD uzyskało tytuł Partnera Programu.

Rysunek 45. Pokaz odblasków w ramach akcji „Moda Na Odblaski. Włącz Myślenie. Bezpiecznie - Chce się żyć!”



■ **Moda na odblaski. Włącz myślenie - Widoczny powrót do szkoły** – celem akcji była popularyzacja idei brd wśród dzieci i młodzieży, profesjonalna edukacja dzieci i młodzieży, jak bezpiecznie poruszać się po zmroku w ruchu drogowym i być widocznym dla kierowców oraz zwiększenie skuteczności działań prowadzonych na rzecz poprawy brd w Polsce. Akcja była prowadzona w formie przejazdu po zmroku odblaskobusa na drogach gminnych, w pobliżu małych miejscowości na terenie dwóch województw: łódzkiego oraz mazowieckiego. Sekretariat KRBRD podczas akcji *Widoczny powrót do szkoły* propagował przesłanie kampanii *Moda na odblaski. Włącz myślenie*. MI - Sekretariat KRBRD został partnerem akcji.

Rysunek 46. Odblaskobus w ramach akcji „Moda Na Odblaski. Włącz Myślenie. Widoczny powrót do szkoły”



■ **Bezpiecznie i modnie** – od 30 listopada do 12 grudnia 2011 r. dzieci z Inowrocławia, Gdyni, Sępólna Krajeńskiego, Bydgoszczy i Elbląga mogły wziąć udział w kampanii *Moda na odblaski. Włącz myślenie*, realizowanej na zlecenie MTBiGM – Sekretariatu KRBRD podczas akcji *Bezpiecznie - Chce się żyć!* Akcja

skierowana była do uczniów szkół podstawowych klas I – III. Ten szeroki program edukacyjny miał na celu uświadomienie zagrożeń, jakie mogą czekać młodych uczestników ruchu drogowego, a także naukę właściwych zachowań na drodze poprzez zabawę, w tym gry i konkursy, podczas których promowane były materiały odblaskowe. Organizatorem całej akcji było Krajowe Centrum BRD. Przedsięwzięcie wpisane było w *Tydzień BRD*, ogłoszony przez KRBRD, który przypadł w dniach 5-11 grudnia 2011 r.

- ***Bezpieczna Droga z Radami SpongeBoba*** – kampania społeczna na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym dzieci. Poprzez zabawę i interakcję wyrabiającą nawyk bezpiecznego zachowania dzieci na drodze egzekwowano od pieszych i rowerzystów znajomości przepisów ruchu drogowego oraz właściwych relacji pomiędzy nimi a kierującymi pojazdami silnikowymi. Organizatorami kampanii byli: stacja telewizyjna Nickelodeon, Biuro Ruchu Drogowego KGP oraz Ministerstwo Zdrowia wraz z partnerami - magazynem *Mamo to ja* i firmą *Newsoutdoor*.

■ Działania lokalne

A. konkursy plastyczne

- ***Żyjmy zdrowo i bezpiecznie ze znajomością przepisów ruchu drogowego*** - województwo dolnośląskie,
- ***Bezpiecznie na wsi*** - województwo lubelskie,
- ***Bezpieczni na drodze*** - województwo lubelskie,
- ***Bądź widoczny na drodze*** - województwo wielkopolskie, województwo kujawsko-pomorskie,
- ***Bezpieczeństwo w ruchu drogowym w moich oczach*** - województwo kujawsko-pomorskie,
- ***Bezpieczny Pierwszak*** - województwo kujawsko-pomorskie,
- ***Bezpieczne wakacje 2011*** - województwo podkarpackie,

B. turnieje:

- ***Bezpieczny Przedszkolak*** - województwo lubelskie,
- ***Bezpieczne Wakacje z Lupo*** - województwo lubuskie,

C. festyny:

- ***Żegnaj Szkoło na wesoło, a witajcie bezpieczne wakacje 2011*** - województwo lubuskie,
- ***Bezpieczne Wakacje*** - województwo lubuskie,

D. akcje:

- ***Bezpieczne Wakacje*** - województwo małopolskie,
- ***Bezpieczna Droga do Szkoły*** - województwo małopolskie,
- ***Odblaskowy pierwszak*** - województwo małopolskie,
- ***Przedszkolaki znają znaki*** - województwo kujawsko-pomorskie ,
- ***Zebra w paski też nosi odblaski*** - województwo mazowieckie,

E. przedstawienia:

- ***Jestem bezpieczny*** - IX Międzyprzedszkolny Przegląd Scenek Dramowych - województwo kujawsko-pomorskie.

5.5.2. Młodzież i dorośli

■ Działania ogólnopolskie

- **Daj sygnał kierowcy. Noś odblaski. Włącz myślenie** - od 1 lutego 2011 r., w czasie ferii zimowych, ruszyła kolejna odsłona kampanii społecznej *Moda na odblaski. Włącz myślenie*, realizowanej przez Sekretariat KRBRD. Ta odsłona była rozłożona w czasie i opierała się na przekazie w ogólnopolskich stacjach telewizyjnych o największym zasięgu. Zasięg stacji został zwiększony poprzez stacje miejskie i niszowe, co pozwoliło na podniesienie częstotliwości kontaktów z przekazem reklamowym. Grupą docelową kampanii były osoby w wieku 16+ (liczebność tej grupy wynosi 31,2 mln osób). Tak zaplanowana kampania dotarła do około 78,2% grupy docelowej, tj. 24,4 mln osób.

Rysunek 47. Kadr ze spotu kampanii „Daj sygnał kierowcy. Noś odblaski. Włącz myślenie.”



Tej odsłonie kampanii towarzyszyła pogadanka edukacyjna dla dzieci z klas II i III Szkoły Podstawowej nr 210 w Warszawie. Poprzez połączenie zabawy i konkursów z edukacją, najmłodszy poznali zasady stosowania odblasków i prawidłowego poruszania się po drodze.

- **Razem bezpiecznie** – rządowy program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań obowiązujący w latach 2007-2015 ustanowiony został na podstawie Uchwały Nr 218/2006 Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań *Razem bezpiecznie* oraz uchwały zmieniającej Nr 219/2009 z dnia 7 grudnia 2009 r. Realizację Programu koordynuje Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (MSW/Departament Analiz i Nadzoru). Na poziomie województwa zadania wynikające z programu koordynuje wojewoda przy pomocy zespołu, w skład którego wchodzi przede wszystkim przedstawiciele administracji samorządowej, Policji, PSP i SG.

Zgodnie z założeniami Programu, w 2011 roku realizowano działania zmierzające do ograniczenia skali zjawisk i zachowań, które budzą powszechny sprzeciw i poczucie zagrożenia. Jednym z obszarów wskazanych w Programie, zakwalifikowanych do przeprowadzenia stosownych działań w omawianym zakresie, jest *bezpieczeństwo w ruchu drogowym*. W obszarze tym wskazano następujące problemy:

- dużą liczbę wypadków drogowych, szczególnie ze skutkiem śmiertelnym,
- dużą ilość przypadków kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka,
- nadmierną prędkość pojazdów i liczne przypadki nieużywania pasów bezpieczeństwa.

Do niezbędnych zadań zmierzających do ograniczenia skali występujących zagrożeń i nieprawidłowości, a także sposobów ich wsparcia, wyszczególnionych w ich realizacji, zaliczono:

- zwiększenie liczby i aktywności patroli policyjnych na drogach, szczególnie w rejonie dużych miast (zintensyfikowanie wykrywania substancji psychoaktywnych u kierowców, intensyfikacja kontroli prędkości pojazdów wraz z ciągłym wdrażaniem nadzoru automatycznego),

- usprawnienie działań z zakresu kontroli technicznej pojazdu,
- intensyfikacja kontroli przewoźników pod względem przestrzegania przepisów ustawy *o transporcie drogowym* (współpraca Policji z ITD),
- edukacja w celu kształtowania świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego prawo i szanującego prawa innych uczestników tego ruchu,
- upowszechnianie zasad ratownictwa drogowego oraz z zakresu udzielania pierwszej pomocy,
- promowanie działań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- zaostreżenie przepisów prawa w stosunku do sprawców łamiących przepisy ruchu drogowego, których naruszanie jest przyczyną lub skutkiem najcięższych i najczęstszych wypadków drogowych (np. tych, którzy kierują pojazdem pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, nie używają pasów bezpieczeństwa),
- usprawnienie systemu ściągalności mandatów karnych w celu wykształcenia w kierowcach przeświadczenia o surowości i nieuchronności kary za naruszanie przepisów,
- włączenie *Wychowania komunikacyjnego* do Programu *Edukacji dla bezpieczeństwa*,
- realizacja programów profilaktycznych na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- opracowanie i wdrożenie zasad kształtowania bezpiecznej przestrzeni w ruchu drogowym.

Najciekawsze projekty *Programu* zamieszczane są w *Banku Dobrych Praktyk* na stronie internetowej Programu. Strona ta jest na bieżąco modyfikowana. Została również wyposażona w interaktywną *mapę dobrych praktyk* oraz dział *multimedia* (materiały filmowe, w tym o tematyce dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz pomocy przedlekarskiej), będąc miejscem porównawczym województw w zakresie zaangażowania w realizację *Programu*.

■ **Bądźmy razem bezpieczni** to kampania społeczna zorganizowana przez Spółkę Tramwaje Warszawskie, wspierana przez KRBRD, która miała na celu uświadomienie zagrożeń wynikających z nierozważnego zachowania w ruchu drogowym pieszych i kierowców samochodów, którzy powodują wypadki z udziałem tramwajów. Jeden tramwaj dwuwagonowy waży około 40 ton. Droga zatrzymania, która w przypadku tramwaju wynosi ok. 60 m przy prędkości 50 km/h, jest dwukrotnie dłuższa niż droga zatrzymania samochodu osobowego. Dlatego użytkownicy dróg powinni zwrócić szczególną uwagę na tramwaje poruszające się w ruchu miejskim zwłaszcza, że za 88 % wypadków z udziałem tramwajów odpowiadają piesi i kierowcy samochodów.

14 września 2011 r. rozpoczęła się III edycja kampanii *Bądźmy Razem Bezpieczni*. Na terenie zajezdni tramwajowej Wola w Warszawie odbyła się

Rysunek 48. Plakat kampanii „Bądźmy razem bezpieczni”

(źródło: Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.)



konferencja prasowa nt. bezpieczeństwa w ruchu drogowym, podczas której osoby odpowiedzialne za komunikację miejską i bezpieczeństwo przedstawiły działania swoich instytucji. Zaprezentowana została także symulacja zderzenia samochodu z tramwajem oraz widowiskowa akcja ratownicza służb miejskich. W tym roku Spółka Tramwaje Warszawskie zorganizowała pierwsze ogólnopolskie seminarium z udziałem wszystkich przedstawicieli spółek tramwajowych na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W hali tramwajowej odbyło się przedstawienie dla najmłodszych o bezpieczeństwie w ruchu tramwajowym, przygotowane przez aktorów Teatru Bajka. Ponadto harcerze z Harcerskiej Grupy Ratownictwa Medycznego *Piaseczno* uczyli przybyłą młodzież (22 klasy - ponad 500 osób) zasad udzielania pierwszej pomocy. Dzieci mogły także obejrzeć wyposażenie karetki ratownictwa medycznego.

Nośniki III edycji kampanii społecznej *Bądźmy Razem Bezpieczni*:

- na powierzchni zewnętrznej na tramwajach – 40 wagonów,
- na monitorach LCD 19" w tramwajach typu 120,
- na plakatach – 3 tys. sztuk (zawieszonych w tramwajach i szkołach), oddziałach TUiR WARTA, Falck Warszawa, Wydziałów Policji Warszawa),
- na ulotkach – około 200 tys. sztuk w środkach komunikacji miejskiej,
- w radiu – emisja spotu radiowego,
- w telewizji – emisja spotu telewizyjnego,
- podczas widowisk teatralnych dla dzieci (wrzesień - styczeń).

Organizator: Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.

Patronat honorowy: MI, KRBRD, Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy

Patronat: Komenda Stołeczna Policji (KSP), Partnerzy: Zarząd Transportu Miejskiego, Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji Warta, FALCK Ratownictwo Medyczne, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej. Partnerzy medialni: TVP Warszawa, Radio Dla Ciebie

Partner kulturalny: TEATR Bajka

- **Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego** – ogólnopolskie działanie Policji, mające na celu ograniczenie liczby wypadków drogowych z udziałem m.in. pieszych, zainicjowane przez KGP i prowadzone 4-krotnie w terminach określonych w ogólnopolskim harmonogramie na 2011 roku. W trakcie działań kontrolnych ujawniano wykroczenia zarówno kierujących, jak i pieszych.
- **Piesi** – jedenaście razy przeprowadzono działania zainicjowane przez KGP i MSWiA, których celem była poprawa bezpieczeństwa w zakresie niechronionych uczestników ruchu drogowego.
- **Bezpieczne Wakacje** - działania realizowane przez policjantów z wykorzystaniem miasteczka ruchu drogowego i toru przeszkód.

Działania lokalne

- **Trzeci krok – Rok pieszego – Rozsądny i widoczny pieszy** – kampania mająca na celu ograniczenie tragicznych zdarzeń drogowych z udziałem pieszych, w tym inauguracja i promocja filmu profilaktyczno - edukacyjnego pt. *Bez powrotu* - województwo śląskie,
- **Bezpieczne przejścia** – akcja informacyjno-kontrolna wsparta tematycznymi pokazami filmowymi na mobilnym telebimie - województwo wielkopolskie,
- **Widocznie – ekologicznie** - akcja, w ramach której piesi otrzymywali od policjantów ruchu drogowego ekologiczne torby na zakupy z elementami odbłaskowymi – województwo zachodniopomorskie.



Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Działania realizowane w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2011 roku oraz rekomendacje na rok 2012

5.5.3. Seniorzy i niepełnosprawni

Znaczny udział w zdarzeniach drogowych na terenach większości województw w Polsce mają piesi w wieku 64+. Do wypadków z ich udziałem dochodziło najczęściej z winy kierujących, którzy nie ustępowali pierwszeństwa pieszym, znajdującym się już na przejściu. I choć wielokrotnie winę przypisuje się również pieszym, to należy pamiętać, że osoby starsze mają szereg ograniczeń w poruszaniu się, związanych ze zmianami występującymi z wiekiem – pogarsza się ich wzrok, słuch, sprawność ruchowa czy umysłowa. Dodatkowo ryzyko odniesienia poważnych urazów, a nawet śmierci z wiekiem rośnie. Dlatego podejmowane działania na rzecz tej grupy mają na celu podniesienie świadomości dotyczącej bezpieczeństwa na drodze nie tylko osób starszych, ale także kierowców, którzy powinni być przygotowani na obecność ludzi starszych na drogach, czyli **wzajemna edukacja pokoleń**.

- Kształtowanie życzliwych postaw wśród młodszych osób w stosunku do starszych użytkowników dróg, poprzez uświadamianie im potencjalnych ograniczeń seniorów.
- Uświadamianie seniorom niebezpieczeństw związanych z ruchem drogowym oraz sposobów na ich unikanie.
- Kształtowanie przyjaznego im środowiska drogowego, infrastruktury drogowej.

Działania:

- **Bezpieczny senior** – województwo mazowieckie,
- **Bezpieczna Jesień Życia** - województwo zachodniopomorskie,
- **Odblask dla seniora** – województwo lubelskie,
- **Człowiek – najlepsza inwestycja** – województwo wielkopolskie,
- **Trzeci krok - rok pieszego - rozsądny i widoczny pieszy** - kampania społeczna poświęcona bezpieczeństwu ludzi starszych przy zastosowaniu elementów odblaskowych na ubiorze po zmroku - województwo śląskie,
- zajęcia **Uniwersytetu Trzeciego Wieku**, podczas których propagowano zasady bezpiecznego poruszania się po drogach w roli pieszych – województwo lubuskie,
- **Kochani dziadkowie, bądźcie widoczni na drodze** - akcja w przedszkolach i domach opieki dla osób starszych - województwo dolnośląskie, piknik integracyjny dla osób niepełnosprawnych - województwo lubelskie.

5.6. Inne działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego

- **Krajowy koordynator akcji Włącz myślenie! - Dekada BRD** – na posiedzeniu KRBRD 28 marca 2011 r., stosownie do wystąpienia Światowej Organizacji Zdrowia (WHO), KRBRD wyznaczyła posła Beatę Bublewicz do pełnienia funkcji Krajowego Przedstawiciela do Kontaktu dla Akcji na rzecz Dekady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011 – 2020. Poseł Beata Bublewicz od 3 lat kieruje pracą Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który zajął się także harmonogramem Dekady Działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Podstawowym założeniem projektu jest dążenie do zintegrowania działań na polu brd wielu organizacji i instytucji.

Inauguracja polskiej edycji projektu pn. *Włącz myślenie! - Dekada BRD* odbyła się 11 maja 2011 r. w Warszawie.

Rysunek 49. Logo akcji „Włącz myślenie! - Dekada BRD 2011 - 2020”.



Również tego dnia Dekada Działań została oficjalnie rozpoczęta w pozostałych 93 krajach świata, biorących udział w projekcie. Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych ogłosiło lata 2011–2020 *Dekadą Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*. Jej celem jest zmniejszenie liczby śmiertelnych wypadków na drogach w skali globalnej. Rezolucję podpisały 93 kraje na świecie, w tym Polska.

Rysunek 50. Konferencja inaugurująca akcję „Włącz myślenie! - Dekada BRD”



- **Światowy Dzień Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych** – w 2005 roku Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych proklamowało *Światowy Dzień Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych*, obchodzony corocznie w trzecią niedzielę listopada (w 2011 roku był to 20 listopada 2011 r.). Ofiarą wypadku jest ten, kto zginął lub odniósł rany, ale także jego najbliżsi, którzy utracili Kogoś ważnego. KRBRD w tym dniu przypominała, że najczęstszą przyczyną wypadków drogowych jest brawura kierowców oraz nadmierna prędkość, niedostosowana do warunków jazdy. Poważnym problemem jest także prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu lub na tzw. kacu.

- **Tydzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** – stosownie do wniosku partnerów społecznych KRBRD, Rada podjęła uchwałę w sprawie ustanowienia *Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*, który obchodzony był w Polsce w dniach 5 – 11 grudnia 2011 r. Do tej pory działania te były koordynowane na szczeblu ONZ, w 2011 roku każde państwo samodzielnie podjęło decyzję w tej sprawie. Wobec tego KRBRD zwróciła się do swoich członków oraz partnerów działających na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego z apelem o efektywne wykorzystanie tej inicjatywy do podnoszenia świadomości społecznej w naszym kraju na temat odpowiedzialnych zachowań na drodze. Zachęcała także do wykorzystania tego szczególnego czasu (Mikołajki, zakupy przedświąteczne, końcówka polskiego przewodnictwa w Radzie UE) do popularyzacji bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz prowadzenia wzmożonych działań na rzecz jego poprawy.

5.6.1. Targi

- **KRBRD na Targach Turystyki i Wypoczynku LATO 2011** – egzaminy na kartę rowerową w mini miasteczku ruchu drogowego, spacer w alkogoglach oraz liczne gry, zabawy i konkursy o tematyce brd, to atrakcje zorganizowane wspólnie przez Sekretariat KRBRD wraz z policjantami z Biura Ruchu Drogowego KGP i z sekcji profilaktyki społecznej Wydziału Ruchu Drogowego KSP, na targach Turystyki i Wypoczynku LATO 2011 w Warszawie. Do sprawdzianu wiedzy ze znajomości przepisów drogowych i umiejętności praktycznych przystąpiło około 70 osób.

Rysunek 51. Egzamin na kartę rowerową prowadzony na stoisku KGP i KRBRD w ramach „Targów Turystyki i Wypoczynku LATO 2011”.



- **KRBRD na Targach INFRASTRUKTURA 2011 w Warszawie** – podczas IX Międzynarodowych Targów Infrastruktury Miejskiej i Drogowej INFRASTRUKTURA, które odbyły się w dniach 15-17.11.2011 r. w Warszawie, Sekretariat KRBRD zorganizował dwudniowe seminarium pt. *Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej: kto, co, kiedy, jak, dlaczego*, a także przygotował dla zwiedzających wiele atrakcji związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego w ramach swojego stoiska w Salonie BRD.

Tematem wiodącym seminarium była implementacja Dyrektywy UE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, jako podstawa działań systemowych dla poprawy bezpieczeństwa ruchu na polskich drogach. Podczas warsztatów uczestnicy z całej Polski, w tym przedstawiciele samorządów lokalnych i zarządców dróg, mogli poznać procedury Dyrektywy oraz przekonać się, jak identyfikuje się i eliminuje błędy projektowe przy pomocy audytu brd. Swoimi doświadczeniami z tego zakresu podzielili się także eksperci z Austrii i Szwecji.

Stoisko KRBRD otwarte było dla gości przez całe targi. Mogli oni wziąć udział m.in. w konkursie na synonim słowa PIESZY. Mogli także spróbować swoich sił w grze Kinect, wykorzystującej mechanikę sterowania ciałem, która uzmysławia uczestnikom, że z prędkością nikt nie wygra. Swoją publiczną premierę miała gra edukacyjna dla dzieci *Wiewiółław na drodze*. Na stoisku KRBRD promowano alternatywną formę transportu, jaką jest rower. Omawiano jego prawidłowe oświetlenie i wyposażenie, a także prezentowane były najnowsze zmiany legislacyjne w prawie, ważne dla rowerzystów.

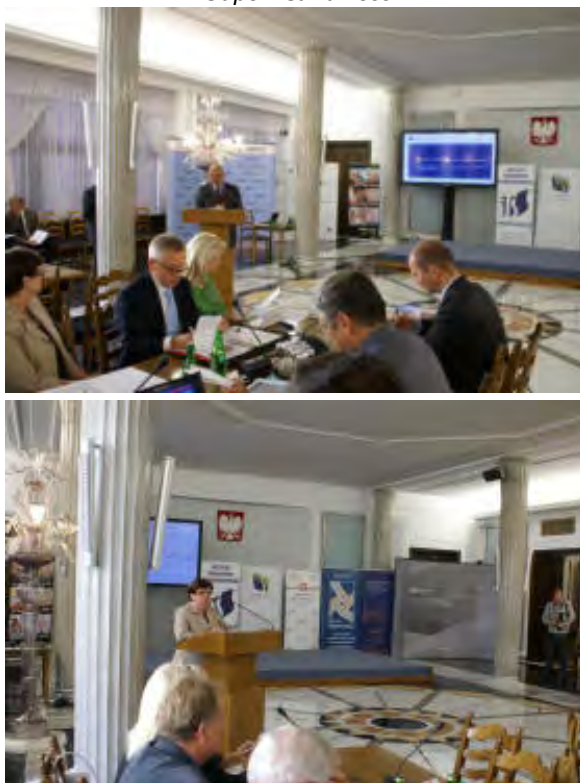
- **Targi Motoryzacyjne MOTO SHOW** w Szczecinie. Pracownicy WORD umożliwili uczestnikom targów skorzystanie z symulatora dachowania.

5.6.2. Konferencje

- **Ofiary wypadków drogowych - Nasza Wspólna Odpowiedzialność** – tematem przewodnim III międzynarodowej konferencji z cyklu *Ofiary wypadków drogowych - Nasza Wspólna Odpowiedzialność* była edukacja komunikacyjna dzieci i młodzieży. MI – KRBRD było współorganizatorem przedsięwzięcia. Konferencja odbyła się w Sejmie RP 21 września 2011 r. Po części referatowej goście wzięli udział w 4 warsztatach tematycznych:

1. Najmłodszy na rowerach – odpowiedzialna ochrona w ruchu drogowym: Polska Izba Ubezpieczeń,
2. Edukacja w zakresie brd: MEN, poseł Beata Bublewicz, Przewodnicząca Parlamentarnego Zespołu ds. BRD, KGP,
3. Profilaktyka w zakresie brd – MI – KRBRD, MSWiA, ITS,
4. Przestłuchania dzieci ofiar wypadków drogowych – Ministerstwo Sprawiedliwości, Fundacja *Dzieci Niczyje*.

Rysunek 52. III Międzynarodowa Konferencja „Ofiary wypadków drogowych - Nasza Wspólna Odpowiedzialność”



■ **Międzynarodowy Kongres Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** – zorganizowany przez GDDKiA w grudniu 2011 roku w Toruniu. Tematem przewodnim kongresu była *Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako wynik synergii podejmowanych działań*. Kongresowi towarzyszyła debata pt. *Bezpieczeństwo Drogowe. Wydatek czy inwestycja* emitowana na antenie TVN CNBC.

■ **Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – nagrody dla liderów brd** – 24 listopada 2011 r. w Warszawie miała miejsce uroczystość wręczenia nagród *Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*. Była to już druga edycja nagrody, którą przyznaje Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. Współorganizatorem konkursu jest KRBRD. Kapituła Nagrody dokonała wyboru laureatów w 5 kategoriach: osoba roku, organizacja pozarządowa roku, instytucja publiczna roku, firma roku oraz media roku. W 2011 roku przyznano również dwie nagrody specjalne.

W kategorii osoba roku nagrodzona została Barbara Oleksiewicz – Wicedyrektor Zespołu Szkół Samochodowych i Licealnych nr 2 w Warszawie, za aktywną działalność na rzecz edukacji młodych ludzi w zakresie brd. W 2009 r. szkoła, jako jedyna szkoła zawodowa w Europie, została sygnatariuszem Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a w 2010 roku nawiązała ścisłą współpracę z Wydziałem Ruchu Drogowego KSP, która obejmuje patronatem klasę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Nagrodę w kategorii organizacja pozarządowa otrzymała Fundacja Krzyś, która działa tylko wyłącznie na zasadzie wolontariatu i jest organizatorem ogólnopolskich kampanii na rzecz brd np. *Europejska Noc Bez Wypadku*, czy *Symulator Bezpiecznej Jazdy*.

PSP za sprawny udział w interwencjach ratujących kierowców i pasażerów pojazdów uczestniczących w wypadkach drogowych otrzymała nagrodę w kategorii instytucja publiczna roku.

Firmą roku została Spółka Tramwaje Warszawskie, za realizowaną od kilku lat kampanię społeczną *Bądźmy Razem Bezpieczni*, która ma na celu zwiększenie świadomości społecznej uczestników ruchu drogowego w zakresie bezpieczeństwa i docelowo zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych. Organizatorzy popularyzują temat brd wśród wszystkich grup uczestników ruchu drogowego: kierowców, pieszych, w tym dzieci, oraz mediów.

W kategorii media roku statuetkę otrzymało Polskie Radio Program Pierwszy, nagrodzone za bieżące i sprawne informowanie o zagrożeniach w ruchu drogowym na drogach krajowych i lokalnych oraz o sytuacjach na przejściach granicznych. Radio Kierowców to znana od wielu lat audycja, która angażuje uczestników ruchu poprzez włączanie samych kierowców do przekazywania informacji o utrudnieniach, co przyczynia się do budowy poczucia odpowiedzialności za pozostałych uczestników ruchu.

Jedną z nagród specjalnych zdobyła Agata Szczech – dyrektor PR firmy Renault Polska, za zaangażowanie i wybitne osiągnięcia w przeprowadzaniu częstych i bardzo efektywnych działań edukacyjnych z zakresu brd wśród dzieci i młodzieży, a drugą - posłanka Beata Bublewicz, inicjatorka i liderka pierwszego w historii Sejmu Zespołu Parlamentarnego ds. BRD, za zaangażowanie w działania na rzecz poprawy brd, za zbudowanie koalicji instytucji, organizacji pozarządowych, firm i osób dla przeprowadzenia aktywności związanych z Dekadą Działań ONZ na rzecz BRD w Polsce i objęcie funkcji koordynatora Dekady w Polsce.

■ **Konferencja prasowa w ramach kampanii *Prędkość zabija. Włącz myślenie*** – 20 kwietnia 2011 r. w MI odbyła się konferencja prasowa podczas której zostały przedstawione :

- skutki społeczne i ekonomiczne wypadków drogowych,
- diagnoza sytuacji panującej na polskich drogach,
- raport KRBRD nt. stosunku Polaków do prędkości oraz ich postaw i zachowań na drodze.

- **Warsztaty dla dziennikarzy z zakresu bezpiecznej jazdy** – 20 kwietnia 2011 r. na autodromie w Sochaczewie k. Warszawy dziennikarze wzięli udział w warsztatach, których formuła przybliżyła konsekwencje przekraczania prędkości.

Psycholog przeprowadził wśród uczestników test zachowań za kierownicą oraz zmierzył ich poziom stresu i agresji towarzyszący prowadzeniu pojazdu. Ponadto uczestnicy mogli zweryfikować swoje umiejętności pod opieką profesjonalnych instruktorów na specjalnym asfaltowym autodromie, w tym m.in. na płytach poślizgowych oraz ekstremalnych odcinkach trasy zawierającej specjalnie przygotowane proste i zakręty.

- **Konferencja prasowa *Szybcy i martwi! Jak okiełznać demony prędkości?* w ramach kampanii *Prędkość zabija. Włącz myślenie.*** – 3 czerwca 2011 r. w Warszawie odbyła się konferencja prasowa, której celem było:

- uświadomienie kierowcom, że prędkość, z którą jeżdżą na co dzień wynika z ich niewłaściwych postaw oraz prowadzi do tragicznych w skutkach wypadków,
- prezentacja najnowszej edycji kampanii *Prędkość zabija. Włącz myślenie.*

Podczas konferencji zorganizowanej przy jednej z najbardziej ruchliwych ulic w Warszawie, odbył się pokaz z wykorzystaniem radaru mierzącego prędkość przejeżdżających pojazdów. **Konferencja prasowa *Jak skutecznie wpływać na wyobraźnię kierowców w ramach kampanii *Prędkość zabija. Włącz myślenie**** – 4 sierpnia 2011r. w siedzibie MI odbyła się konferencja podsumowująca dotychczasowe rezultaty najnowszej edycji kampanii *Prędkość zabija. Włącz myślenie.*

Na spotkaniu przedstawione zostały najnowsze wyniki badań TNS Pentor nt. wpływu kampanii na stosunek Polaków do prędkości oraz ich zachowań na drodze.

- **Konferencja *Razem bezpiecznie*** przygotowana przez MSWiA w ramach rządowego programu ograniczania przestępczości i społecznych zachowań *Razem bezpiecznie* (więcej informacji o Programie *Razem bezpiecznie* znajduje się w podrozdziale 5.5.2.).
- **Konferencja *Rowerem bezpiecznie do celu*** (29 maja 2011 r.) inaugurująca kolejną edycję kampanii *Rowerem bezpiecznie do celu*. W inauguracji kampanii wzięli udział współpracujący z MSWiA w ramach programu przedstawiciele MI i KRBRD, Ministerstwa Sportu i Turystyki, Żandarmerii Wojskowej (ŻW), Miasta Stołecznego Warszawa, ITS oraz służb: PSP, SG, KSP. W konferencji wzięli ponadto udział m.in. przedstawiciele PCK, Stołecznej Estrady, PKOl, Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów. (więcej informacji o kampanii *Rowerem bezpiecznie do celu* znajduje się w podrozdziale 5.3.1.).

Rysunek 53. Konferencja prasowa „Szybcy i martwi! Jak okiełznać demony prędkości?” w ramach kampanii „Prędkość zabija. Włącz myślenie”.



Rysunek 54. Konferencja prasowa „Jak skutecznie wpływać na wyobraźnię kierowców” w ramach kampanii „Prędkość zabija. Włącz myślenie”.



■ **Spotkanie Okrągłego Stołu Bezpieczeństwa Drogowego** zorganizowane 29 lipca 2011 r.

przez Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. Spotkanie miało na celu odpowiedź na pytanie: *Czy możliwa jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce?* W spotkaniu zorganizowanym przy współpracy z biurem Banku Światowego w Polsce wzięło udział wielu przedstawicieli instytucji państwowych, ekspertów, członków Partnerstwa oraz osób związanych z problematyką brd. Ekspertci przedstawili ostatnie dane, dotyczące stanu brd w Polsce i Euro-

pie oraz podkreślili konieczność współpracy międzyresortowej i traktowania poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w kategorii inwestycji, a nie oszczędności. W trakcie spotkania Okrągłego Stołu przedstawiciel Banku Światowego podkreślił m.in. konieczność uaktualnienia programu poprawy bezpieczeństwa drogowego w Polsce i wyraził gotowość dalszego wspierania działań związanych z bezpieczeństwem drogowym przez BŚ.

Rysunek 55. Spotkanie Okrągłego Stołu Bezpieczeństwa Drogowego



- **Konferencja ICTCT** (International Co-operation on Theories and Concepts In Traffic Safety) zorganizowana w Warszawie w dniach 27 – 28 października 2011 r., we współpracy z ITS. Celem konferencji roku było przedstawienie istotnych aspektów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, takich jak: planowanie systemów transportowych, programy bezpieczeństwa ruchu drogowego, audyt bezpieczeństwa, gromadzenie danych, nadzór nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego, rozwiązania inżynierskie, kampanie społeczne, inteligentne systemy transportowe oraz inne istotne działania prewencyjne, w tym specyficzne rozwiązania dla starszych i niechronionych użytkowników dróg.

- **Konferencja *Jak sprostać potrzebom mobilności starzejących się społeczeństw? Projekty: Kierowca 50+. Pakiet edukacyjny i SOL (Save Our Live). Kompleksowa Strategia bezpieczeństwa ruchu drogowego dla Europy Środkowej*** – przedstawienie ogólnych rozwiązań, jakie proponuje projekt *Kierowca 50+. Pakiet edukacyjny* oraz najnowszych osiągnięć związanych z działalnością projektu SOL. Na temat potrzeb mobilności starzejących się społeczeństw dyskutowano 16 grudnia 2011 r. podczas konferencji zorganizowanej przez Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS w Warszawie. Konferencja zgromadziła specjalistów zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego, przedstawicieli policji oraz mediów.

- **III Ogólnopolska Konferencja Transportowa – poświęcona zmianom w funkcjonowaniu transportu drogowego w Polsce po wejściu w życie rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady Europy ustanawiających wspólne zasady wykonywania przewozów drogowych**, adresowana była do środowiska przewoźników drogowych oraz administracji samorządowej. Konferencja została zorganizowana 20 września 2011 r. w Kujawsko-Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim.

- **Aktywne Inteligentne Bariery Drogowe i Mostowe** – prezentacja nowatorskiego rozwiązania, jakim jest aktywna i inteligentna bariera drogowa, i jego wpływu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (16.11.2011 r. w ramach IX Międzynarodowych Targów Infrastruktury Miejskiej i Drogowej 2011 r., Warszawa).

- **Inteligentne Systemy Transportowe ITS - możliwości, projekty i wdrożenia** - omówienie doświadczeń Instytutu Badawczego Dróg i Mostów (IBDIM) w dziedzinie badania oraz wdrażania Inteligentnych Systemów Transportowych w Polsce oraz przedstawienie sposobów

wykorzystania ITS w celu zwiększenia bezpieczeństwa na drogach i poprawy efektywności transportu (12.04.2011 r., IBDiM).

- **Green Urban Transport System (GUTS)** – przedstawienie rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego w krajach Europy Środkowej poprzez wdrażanie rozwiązań bezpiecznych dla uczestników ruchu drogowego i przyjaznych środowisku (16 – 22 września 2011 r. w Warszawie, w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu).
- Specjalistyczne seminaria dotyczące problematyki brd – GDDKiA trzykrotnie przeprowadziła seminaria dla profesjonalistów z dziedziny brd, w tym jedno dla dziennikarzy oraz *study tour* na terytorium Ukrainy dla polskich dziennikarzy zajmujących się tematyką brd.

■ Konferencje regionalne:

- **Razem bezpiecznie - Dobre praktyki w województwie pomorskim** – podsumowanie kampanii *Kieruj bez procentów w 2011 roku*,
- **Bezpieczeństwo na drogach województwa wielkopolskiego** – IV Międzynarodowa Konferencja,
- **Senior bezpiecznym kierowcą na drodze** - woj. wielkopolskie,
- **Pieszy w ruchu drogowym – jak zmniejszyć liczbę ofiar** - woj. wielkopolskie,
- konferencja z udziałem dyrektorów szkół na temat zagrożenia dzieci w ruchu drogowym - woj. mazowieckie,
- konferencja z udziałem samorządów szczebla powiatowego (pow. garwoliński) dla przedstawicieli służb porządkowych, dyrektorów szkół, przedstawicieli samorządów lokalnych i instruktorów nauki jazdy - woj. mazowieckie,
- regionalna konferencja brd dla pełnomocników powiatowych i gminnych rad bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie wdrażania postanowień GAMBIT-u Mazowieckiego - woj. mazowieckie,
- **Rekordowo Bezpieczni z A-4 Katowice-Kraków** - konferencja prasowa poświęcona podsumowaniu akcji - woj. śląskie,
- **Szacunek na drodze – bezpieczeństwo dla każdego** - konferencja prasowa poświęcona akcji realizowanej pod tym hasłem w ramach *Dekady działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego ONZ*,
- **Razem Bezpieczniej w Regionie** - IV Międzynarodowa Konferencja - woj. śląskie.

5.6.3. Szkolenia

- **Szkolenie PCK dla młodych instruktorów brd** – PCK zorganizował w sierpniu 2011 roku Ogólnopolskie Szkolenie dla Społecznych Instruktorów Młodzieżowych PCK w Sulejowie dla 60 wolontariuszy z całej Polski. Tematem przewodnim było brd, dlatego Sekretariat KRBRD aktywnie włączył się w to przedsięwzięcie. Zorganizowano wykłady i konkurs dla uczestników obozu na scenariusz kampanii społecznej poświęconej bezpieczeństwu na drodze. Wykłady dotyczyły kampanii społecznych KRBRD, znaków drogowych i przepisów ruchu drogowego.

Rysunek 56. Szkolenie PCK dla młodych instruktorów brd



Młodzi słuchacze dostali także zadanie zorganizowania akcji dla dzieci i dorosłych pod nazwą *Bezpieczeństwo na Drodze* podczas festynu z okazji Dni Sulejowa.

Ta inicjatywa społeczna Zarządu Głównego PCK przeznaczona była dla wolontariuszy i miała na celu wykształcenie kadry instruktorów, którzy staną się m.in. potencjalnymi liderami w grupach młodzieżowych, inicjatorami działań edukacyjnych i społecznych w środowiskach szkolnych i społecznościach lokalnych oraz edukatorami brd.

Uczestnictwo w obozie wiązało się ze zobowiązaniem każdego uczestnika do upowszechniania wiedzy o brd i przeprowadzenia zajęć dla dzieci i młodzieży na temat bezpieczeństwa na drogach w miejscowościach, z których pochodzą. Szkolenie w formie wykładów i zajęć praktycznych dostarczyło wolontariuszom niezbędnych informacji i potrzebnych narzędzi, aby mogli organizować zajęcia brd dla dzieci w wieku 7-11 lat. Każdy z uczestników ukończył również kurs pierwszej pomocy oraz szkolenie z metodyki nauczania dzieci i form współpracy ze środowiskiem lokalnym.

- **Ratujemy i Uczymy Ratować** – szkolenie nauczycieli nauczania początkowego w ramach programu Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.
- Szkolenia nauczycieli realizujących w szkołach zajęcia z wychowania komunikacyjnego w szkołach.
- **MOTOPOZYTWINI** – szkolenie ratowników – ochotników na motocyklach (więcej o projekcie pilotażowym w rozdziale 5.2.3.).

5.6.4. Projekty badawcze

- **Przekraczanie prędkości** – raport z wyników badania jakościowego przeprowadzonego przez TNS Pentor na zlecenie KRBRD w ramach kampanii *Prędkość zabija. Włącz myślenie*.
- **Postawy i zachowania polskich kierowców** – raport z wyników badania ilościowego przeprowadzonego przez TNS Pentor na zlecenie KRBRD w ramach kampanii *Prędkość zabija. Włącz myślenie*.
- **Pasy bezpieczeństwa** – raport z wyników badań jakościowych i ilościowych przeprowadzonego przez PBS DGA na zlecenie KRBRD w ramach kampanii *Zapnij pasy. Włącz myślenie*,
- **Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu** raport z wyników badań przeprowadzonego przez TNS OBOP na zlecenie KRBRD w ramach kampanii *Nie jedź na kacu. Włącz myślenie*,
- **Kierowca 50+. Pakiet Edukacyjny** – realizator: ITS – szczegółowy opis projektu znajduje się w rozdziale 6.1.1.
- **EuroRAP** – Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach (European Road Assessment Programme), który umożliwia niezależną ocenę poziomu zagrożenia zdrowia i życia uczestników ruchu – organizatorzy: PZM, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej oraz Politechnika Gdańska.
- **DRUID** – alkohol, narkotyki i lekarstwa – badanie skali zjawiska w całej Europie i stworzenie rekomendacji dla Komisji Europejskiej z zakresu polityki unijnej wobec zagrożeń, jakie niosą za sobą te środki w ruchu drogowym – realizator: ITS.
- **SHLOW** – europejski konkurs dla studentów, polegający na opracowaniu rozwiązań z zakresu zarządzania prędkością – realizator: ITS.
- **Dakota** – doskonalenie europejskiego system zbierania, opracowywania i udostępniania danych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (zebranie w całość badań

w bezpieczeństwie ruchu drogowego) – realizator: ITS.

- **SAFE WAY 2 SCHOOL** – tworzenie założeń dla bezpiecznej drogi do szkoły „od drzwi do drzwi” przy wykorzystaniu inteligentnych systemów transportowych – realizator: ITS.
- **SARTRE IV** – czwarta edycja cyklicznego projektu Komisji Europejskiej, badającego postawy i zachowania kierowców w Europie – realizator: ITS.
- **SOL** – aktywizacja społeczności lokalnych do działań poprawiających brd w swoim regionie poprzez szkolenia i pomoc merytoryczną specjalistów z zakresu brd – realizator: ITS.
- **ISEMOA** – poradnik, jak zapewnić większy dostęp przestrzeni publicznej i transportu publicznego dla osób z ograniczoną mobilnością – realizator: ITS.
- **BESTPOINT** – stworzenie rekomendacji dla Komisji Europejskiej dot. ujednolicenia systemu punktów karnych dla kierowców w Europie – realizator: ITS.
- **ICARUS** – badanie opinii, postaw i zachowań młodych uczestników ruchu drogowego (17 – 25 lat) – realizator: KGP, ITS.
- **COST 358** (Pedestrian Quality Needs) – opracowanie standardów organizacji i projektowania ciągów pieszych na terenach zurbanizowanych, w celu zwiększenia bezpieczeństwa i atrakcyjności poruszania się po mieście pieszo – realizator: IBDiM
- **COST TU0602** (Land Management for Urban Dynamics) – opracowanie standardów rozwoju przestrzennego miast, z uwzględnieniem aspektów organizacji systemu transportu generującego mniej wypadków drogowych – realizator: IBDiM,
- **COST TU1003** (Operation and Safety of Tramways in Integration with Public Space) – organizacja bezpiecznego ruchu tramwajowego w przestrzeni miejskiej – realizator: IBDiM.

5.7. Podsumowanie i wnioski

Wszyscy uczestnicy ruchu drogowego w Polsce mają prawo czuć się bezpieczni na drodze. Temu prawu muszą być podporządkowane starannie zaplanowane i koordynowane działania zapobiegawcze, realizowane poprzez informację o zasadach ruchu drogowego, edukację w tym zakresie oraz promocję bezpiecznych zachowań na drodze.

W połączeniu z bezpieczną infrastrukturą drogową „wybaczącą” błędy człowieka, inteligentnymi systemami transportowymi (ITS), czy nowymi rozwiązaniami w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów, ważna jest także profilaktyka prowadzona w formie działań świadomościowych, np. kampanii społecznych, akcji na różnym szczeblu terytorialnym, usprawniania kanałów komunikacji ze społeczeństwem czy dialogu z decydentami, jak politycy czy zarządcy dróg.

Działania prewencyjne i edukacyjne w 2011 roku polegały głównie na wychowaniu komunikacyjnym dzieci i młodzieży, prowadzeniu szkoleń kandydatów na kierowców i kierowców oraz szkoleń doskonalących dla kadry pracowników administracji państwowej i lokalnej, zajmującej się bezpieczeństwem ruchu drogowego, a także likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach oraz realizacji kampanii i akcji społecznych skierowanych do różnych grup uczestników ruchu drogowego, o zasięgu ogólnopolskim lub lokalnym.

Charakterystykę działań na rzecz brd można przedstawić następująco:

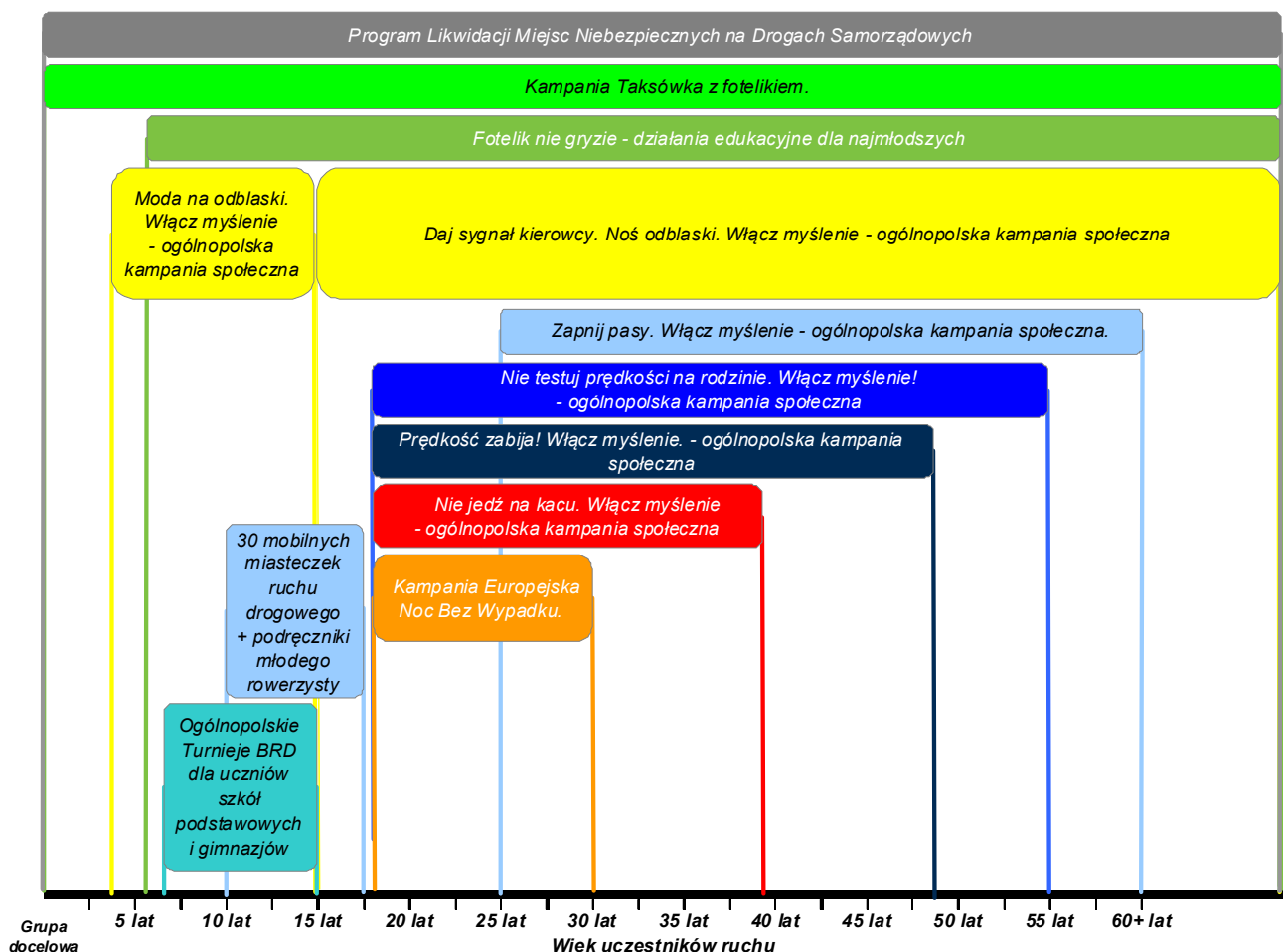
- każde działanie powinno mieć cel, strategię oraz sposób ewaluacji,
- powinno być prowadzone dla wszystkich grup wiekowych, począwszy od najmłodszych uczestników ruchu drogowego po seniorów,
- z wykorzystaniem edukacji rówieśniczej,
- poprzez zaangażowanie jak najliczniejszego grona partnerów z różnych sektorów: rządowego,

- pozarządowego, samorządowego, biznesowego, medialnego itd.,
- zintegrowanych wspólną ideą, a także wokół takich wydarzeń, jak: *Tydzień BRD* w całym kraju, Światowy Dzień bez Samochodu, Światowy Dzień Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych itp.,
- koordynowanych na poziomie centralnym.

Planowanie działań profilaktycznych powinno opierać się przede wszystkim na:

- analizie problemów bezpieczeństwa w ruchu drogowym (na podstawie statystyk i przyczyn wypadków),
- analizie zachowań i percepcji poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego (z uwagi na środek komunikacji (kierowcy, piesi, rowerzyści, motorowerzyści, motocykliści), z uwagi na stopień zabezpieczenia na drodze (kierowcy i pasażerowie pojazdów oraz niechronieni w różnych grupach wiekowych), z uwagi na wiek (dzieci i młodzież, dorośli, seniorzy) oraz osoby niepełnosprawne),
- prognoz demograficznych (np. z uwzględnieniem faktu, że z roku na rok przybywa uczestników ruchu drogowego w wieku 65+),
- wytycznych krajowych, jak Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT czy programy regionalne,
- doświadczeniach innych krajów,
- wytycznych o zasięgu międzynarodowym, jak Dekada Działań Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020, Europejska Polityka Transportowa, IV Europejski Program Bezpieczeństwa Drogowego.

Rysunek 57. Grupy docelowe poszczególnych działań profilaktycznych



6. Infrastruktura drogowa

Sieć dróg krajowych, dla których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, wynosiła na koniec 2011 roku **ponad 16 960,04 km, w tym:**

- **ponad 1064,4 km autostrad i**
- **ponad 738,6 km dróg ekspresowych.**

Długość ta stanowi jedynie około 5% długości wszystkich dróg w Polsce, ale realizowane jest na niej ponad 40% pracy przewozowej wykonywanej na wszystkich drogach publicznych. Długość dróg wojewódzkich to **28 465,8 km¹⁰**.

W 2011 roku GDDKiA realizowała działania na rzecz poprawy brd kontynuując - w ramach programu *Drogi Zaufania* - rozpoczęty w 2007 roku *Program Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych na Drogach Krajowych*. W 2011 roku realizowano także wydzielony program budowy chodników, którego fundusze w kwocie 16,2 mln zł pozwoliły na zrealizowanie 28 zadań i wybudowanie ciągów pieszo-rowerowych o długości ok. 38,1 km.

Stosowane do roku 2008, działania inżynierskie „punktowe” zastąpiono inżynierskimi działaniami systemowymi, wykonywanymi na całych ciągach drogowych o największej liczbie ofiar śmiertelnych.

Program Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych na Drogach Krajowych został rozpoczęty w I półroczu 2007 roku i dotyczył działań pilotażowych wyłącznie na drodze krajowej nr 8 od przejścia granicznego w Kudowie – Słonym do przejścia granicznego w Budzisku.

Politechnika Gdańska, Politechnika Krakowska i Fundacja Rozwoju Inżynierii sporządziły dla GDDKiA opracowanie pt.: *Program bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dróg krajowych na lata 2007 – 2013 „GAMBIT – Drogi Krajowe..* Celem opracowania było przygotowanie szczegółowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako narzędzia do ochrony życia uczestników ruchu drogowego na drogach krajowych. Działania te mają wynikać z diagnozy obecnego i prognozowanego stanu brd na drogach krajowych. Program *GAMBIT- Drogi Krajowe* bazuje na założeniach wynikających z Krajowego Programu BRD *GAMBIT 2005* i realizuje jego zadania priorytetowe w zakresie infrastruktury drogowej dotyczących dróg krajowych.

W ramach Programu Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych w 2011 roku zrealizowano na drogach krajowych 88 zadań, których koszt realizacji wyniósł 137,4 mln zł.

W zakresie rzeczowym wykonano m.in. następujące inwestycje i obiekty inżynierskie:

- skrzyżowania – 53 szt.,
- zatoki autobusowe – 70 szt.,
- sygnalizacja świetlna – 14 szt.,
- chodniki, ciągi pieszo-rowerowe (-jezdne) – ponad 48,3 km¹¹,
- poprawa brd z uspokojeniem ruchu – w 32 miejscach,
- bariery ochronne – na ponad 3,4 km,

¹⁰ Według danych Komendy Głównej Policji.

¹¹ W ramach wydzielonego programu wykonano 28 zadań budowy chodników na kwotę 16,2 mln zł o długości 38,1 km. Pozostałą część zbudowanych chodników (ok. 10,2 km) zrealizowano w ramach *Programu Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych*.

- przejścia dla pieszych – 45 szt.,
- oświetlenie przejść dla pieszych – 42,
- kładki dla pieszych – 1 szt.

6.1. Budowa nowych dróg

W 2011 roku oddano do ruchu **435,3 km dróg krajowych**, w tym:

- 218,1 km autostrad (w tym 168,3 km w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego),
- 96,8 km dróg ekspresowych (razem z obwodnicami w ciągu dróg ekspresowych),
- 31,6 km obwodnic.

6.2. Remonty i przebudowy dróg

W roku 2011 poza Programem Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych wykonano 235 dodatkowych zadań poprawiających jakość i bezpieczeństwo dróg krajowych o wartości prawie 312 mln zł.

W ramach tych zadań:

- wzmocniono i przebudowano 88 km dróg krajowych,
- przebudowano i wyremontowano ok. 38 km ciągów pieszych,
- poddano renowacji ok. 138 km rowów odwadniających,
- wykonano lub odnowiono 75 przepustów,
- wykonano 5 obiektów inżynierskich,
- przebudowano i poprawiono warunki ruchu na 137 skrzyżowaniach,
- zastosowano elementy uspokojenia ruchu w 23 miejscowościach.

6.3. Utrzymanie dróg krajowych

Właściwy poziom utrzymania ma zdecydowany wpływ na trwałość dróg oraz zapewnienie bezpiecznych warunków jej użytkowania. Z uwagi na funkcje drogi, tj. jej znaczenie dla funkcjonowania transportu i gospodarki kraju, prowadzone są działania mające na celu zapewnienie na odpowiednim poziomie bieżącego utrzymania sieci dróg krajowych poprzez bieżące utrzymanie:

- oznakowania pionowego,
- oznakowania poziomego,
- odtworzenie systemu odwodnienia dróg,
- nawierzchni dróg,
- urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- czystości i estetyki pasa drogowego,
- zieleni przydrożnej,
- drogowych obiektów inżynierskich,

celem niedopuszczenia do ich degradacji oraz zapewnienia wysokiego poziomu eksploatacji dla użytkowników.

Istotną częścią działań jest również ich utrzymanie w okresie zimowym. GDDKiA zapewnia użytkownikom optymalne warunki jazdy w tym trudnym okresie poprzez unowocześnienie zaplecza i sprzętu do zimowego utrzymania dróg, w tym poprzez ich optymalizację w ramach działań rynkowych.

Podstawą prawidłowej działalności jest zapewnienie ciągłego monitorowania stanu dróg przez:

- systematyczne patrolowanie dróg,
- szybkie reagowanie na zauważone nieprawidłowości,
- likwidację zagrożeń w trybie awaryjnym lub ich oznakowanie i zabezpieczenie.

Dokonywanie objazdów i kontroli dróg ma na celu sprawdzenie pod względem stanu technicznego dróg, w tym: drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń oraz instalacji stanowiących całość techniczno – użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego a także urządzeń brd, odwodnienia, stałego i tymczasowego oznakowania poziomego i pionowego. Częstotliwość objazdów uzależniona jest od ważności ciągów komunikacyjnych, istniejącego ruchu, stanu technicznego drogi, rzeźby terenu i występujących warunków atmosferycznych, i przedstawia się następująco:

- autostrady i drogi ekspresowe – min. 2 x dziennie (pierwszy objazd do godz. 12.00, drugi objazd po godz. 14.00),
- drogi główne – min. 1 x dziennie,
- pozostałe drogi – 2 x w tygodniu.

6.4. Punkty informacji Drogowej

W Oddziałach i Centrali GDDKiA funkcjonują Punkty Informacji Drogowej (PID). W ramach obowiązującego systemu komunikacji PID-y oddziałowe przekazują na bieżąco informacje o:

- zdarzeniach drogowych,
- objazdach w oparciu o dane na temat prowadzonych robót,
- aktualnych warunkach pogodowych,
- stanie utrzymania drogi w całej Polsce PID-owi Centrali GDDKiA. Stąd różnymi kanałami technicznymi (telefonicznie, elektroniczne, fax-em) informacje te przekazywane są zainteresowanym mediom, jak również on-line zamieszczane na interaktywnej mapie drogowej znajdującej się na stronie internetowej GDDKiA.

Punkty Informacji Drogowej spełniają bardzo ważną rolę informacyjno-koordynacyjną dla firm transportowych, jak i prywatnych użytkowników dróg krajowych w okresach poważnych utrudnień w ruchu spowodowanych katastrofami czy klęskami żywiołowymi.

6.5. Podsumowanie i wnioski

Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla dróg krajowych na lata 2007-2013 GAMBIT-Drogi Krajowe, który zakładał zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych na drogach krajowych do poziomu 500 ofiar w 2013 roku, zakładał wydatkowanie na działania wpływające na poprawę brd kwoty ok. 6 mld 600 mln zł.

W okresie 2007-2011 GDDKiA, w ramach realizowanego programu mającego na celu redukcję liczby ofiar śmiertelnych *Drogi Zaufania*, w okresie lat 2007- 2011 GDDKiA mogła przeznaczyć kwotę ok. 968,5 mln zł, co stanowi tylko ok. 14% założonej kwoty.

Tabela 33. Statystyka kosztów oraz wypadków

Rok	Koszty zrealizowanych zadań poprawy brd (w mln zł)	Liczba wypadków		Liczba zabitych		Liczba rannych	
			Różnica		Różnica		Różnica
2007	252,3	10 536	xxx	2 024	xxx	14 944	xxx
2008	296,2	9 652	-884	1 901	-123	13 304	-1 640
2009	89,2	8 589	-1 063	1 461	-440	11 955	-1 349
2010	219,3	8 906	317	1 416	-45	11 263	-692
2011	137,4	9 455	549	1 544	128	12 491	1228

Analiza powyższych danych pozwala na stwierdzenie, iż w latach 2007 i 2008, przy rosnących nakładach inwestycyjnych, nastąpił wyraźny trend spadkowy w zakresie liczby wypadków i ich ofiar na drogach krajowych.

W latach 2010-2011 nastąpiło odwrócenie tego trendu spadkowego w zakresie wypadkowości. W części zjawisko to można uzasadnić osłabionym frontem inwestycyjnym w działania mające na celu poprawę brd, a także jeszcze niefunkcjonującym systemem automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

W związku z powyższym, chcąc osiągnąć znacząco przyspieszony spadek wskaźników wypadkowości w kierunku maksymalnego zbliżenia się do założonej liczby ofiar śmiertelnych 500 osób w możliwie najbliższym czasie, należałoby rozważyć zdecydowane podniesienie wielkości funduszy przeznaczonych na realizację zadań poprawy brd w kolejnych latach.

7. System ratownictwa drogowego w Polsce

System ratownictwa drogowego w Polsce jest oparty na działaniu jednostek ratowniczo – gaśniczych PSP i OSP, należących do Krajowego Systemu Ratowniczo – Gaśniczego (KSRG), oraz jednostek wchodzących w skład Państwowego Ratownictwa Medycznego (PRM).

7.1. System powiadamiania ratunkowego

Minister Zdrowia współpracował z MSWiA¹² w zakresie wdrożenia nowych rozwiązań organizacyjnych i technicznych dla **Systemu Powiadamiania Ratunkowego**, wykorzystujących najnowsze dostępne rozwiązania, w celu utworzenia informatycznego systemu wspomagania dowodzenia na poziomie Wojewódzkich Centrów Powiadamiania Ratunkowego oraz na stanowiskach dyspozytorskich służb PSP, Policji i PRM. W wyniku realizacji powyższej koncepcji po stronie PRM docelowo zostaną utworzone skoncentrowane dyspozytornie medyczne, które będą dysponować większą liczbą zespołów ratownictwa medycznego (ZRM). W planach jest przewidziane stopniowe przeorganizowanie *Systemu Powiadamiania Ratunkowego* po stronie PRM:

- obecnie jest 338 dyspozytori medycznych z 417 stanowiskami dyspozytorskimi zarządzającymi 1 448 ZRM,
- docelowo będzie 42 skoncentrowanych dyspozytori medycznych z ok. 200 stanowiskami dyspozytorskimi.

Nowe rozwiązania są wdrażane stopniowo od 1 lipca 2011 r., w różnym czasie w różnych województwach. Pozwolą one na udoskonalenie sposobu przyjmowania i dystrybucji powiadomień o zdarzeniach, przekazywanych za pośrednictwem numerów alarmowych, a także na zabezpieczenie od strony logistycznej sprawnego działania jednostek systemu PRM. Zgodne są one również z przepisami ustawy *o ochronie przeciwpożarowej* i rozporządzenia *zmieniającego rozporządzenie w sprawie organizacji i funkcjonowania centrów powiadamiania ratunkowego i wojewódzkich centrów powiadamiania ratunkowego*, zakładającymi m.in., że **jedno stanowisko dyspozytora medycznego będzie przypadać na każde 200 tys. mieszkańców, a liczba stanowisk dyspozytorskich w jednej lokalizacji nie będzie mniejsza niż dwa**.

Wdrażane zmiany korespondują z działaniami MSWiA związanymi z realizacją projektów dla Systemu Informatycznego Powiadamiania Ratunkowego (SIPR):

- OST 112 – Ogólnopolska Sieć Teleinformatyczna Numeru 112,
- SWD PRM – System Wspomagania Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego,
- OCSŁ-STAP – Ogólnokrajowy Cyfrowy System Łączności – budowa Sytemu Teleinformatycznego Administracji Państwowej.

Realizacja projektu SIPR wpłynie na poprawę funkcjonowania instytucji publicznych realizujących zadanie ochrony życia i zdrowia obywateli, usprawni także przekazywanie danych pomiędzy służbami ratownictwa i porządku publicznego (przyjmowanie zgłoszeń z numeru alarmowego 112 i kierowanie ich do właściwej jednostki Policji, PSP i dysponenta zespołów ratownictwa medycznego), a także przyczyni się do rozwoju zintegrowanego systemu ratownictwa medycznego. Przyjęte rozwiązania techniczne SIPR zapewniają możliwość integracji z systemem eCall – paneuropejskim samochodowym systemem elektronicznego powiadamiania ratunkowego

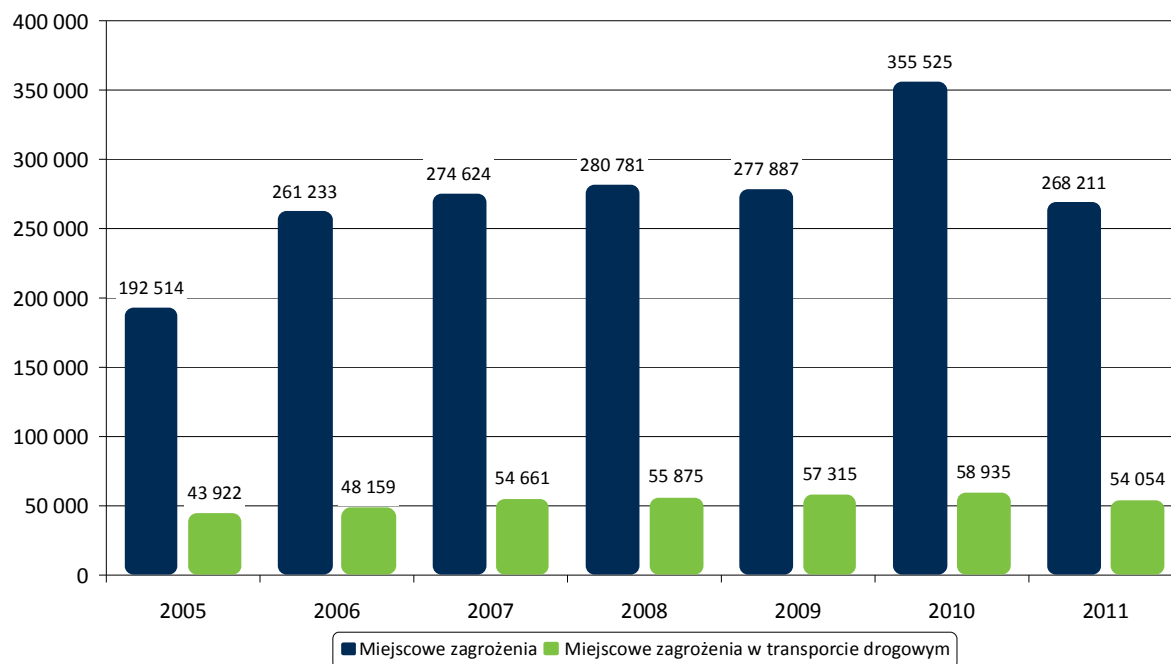
¹² Obecnie Ministerstwo Zdrowia współpracuje w zakresie wdrożenia nowych rozwiązań dla *Systemu Powiadamiania Ratunkowego* z Ministerstwem Administracji i Cyfryzacji, przy wsparciu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

służb ratunkowych, wzywanych do udzielania pomocy w wypadkach drogowych (poprzez automatyczne połączenie z numerem alarmowym 112).

7.2. Ratownictwo podczas miejscowych zagrożeń w transporcie drogowym

Analiza danych statystycznych pokazuje, że od roku 2005 liczba miejscowych zagrożeń w transporcie drogowym¹³ stale rosła, aż do ubiegłego roku, w 2011 roku spadła o 4 881 (-8,3 %).

Rysunek 58. Miejsce zagrożenia i miejscowe zagrożenia w transporcie drogowym w latach 2005 – 2011



Spośród wszystkich rodzajów miejscowych zagrożeń te w transporcie drogowym są najliczniejsze. W roku 2011 było ich ponad 54 tys., co stanowi 20% wszystkich miejscowych zagrożeń w skali kraju i około 12% ogółu interwencji jednostek ochrony przeciwpożarowej. Procentowy wskaźnik akcji z zakresu ratownictwa na drogach na tle ogółu miejscowych zagrożeń waha się w granicach 20%. Na tej podstawie można stwierdzić, że **co roku wśród zdarzeń niebędących pożarem, co piąta interwencja związana jest z likwidacją i usuwaniem zdarzeń powstałych na drogach.**

W roku 2011 było ponad 10 tys. przypadków interwencji podczas miejscowych zagrożeń w transporcie drogowym więcej niż w roku 2005, ale mniej niż w roku 2010.

Jednostki straży pożarnej rzadziej wyjeżdżały do wypadku drogowego: co 9 minut i 42 sekundy, tj. o 48 sekund rzadziej niż w roku 2010.

¹³ Według nomenklatury stosowanej w PSP miejscowe zagrożenia (MZ) to inne niż pożar zdarzenia wynikające z rozwoju cywilizacyjnego, działań człowieka lub naturalnych sił przyrody, stwarzające zagrożenie dla życia, zdrowia, mienia lub środowiska. MZ dodatkowo dzieli się według rodzaju zagrożenia, na: silne wiatry, przybory wód, opady śniegu, opady deszczu, infrastruktury, chemiczne, ekologiczne, radiologiczne, budowlane, medyczne, **w transporcie drogowym** (zniszczenia, uszkodzenia, kolizje środków transportu drogowego w trakcie ich ruchu lub postoju, mające miejsce na szlakach komunikacyjnych drogowych, parkingach, których skutki stwarzają zagrożenie dla życia, zdrowia lub mienia; do zdarzeń w transporcie drogowym należy zaliczyć również zdarzenia z udziałem pojazdów szynowych komunikacji miejskiej), w transporcie kolejowym, w transporcie lotniczym, na obszarach wodnych.

Biorąc pod uwagę rodzaj środków transportu, największy udział w wypadkach drogowych mają samochody osobowe – 44 025 zdarzeń (mniej o 1 682 zdarzenia, czyli - 3,7% w porównaniu z 2010 rokiem) oraz samochody ciężarowe – 6 237 zdarzeń (- 2 921 zdarzeń, czyli - 32% w porównaniu z 2010 rokiem).

Mniej było także zdarzeń z udziałem autobusów: 690 zdarzeń w stosunku do 1328 w roku 2010.

Tabela 34. Liczba miejscowych zagrożeń w transporcie drogowym w podziale na grupy środków transportu

		Zagrożenia w transporcie drogowym					
		małe	lokalne	średnie	duże	gigantyczne	razem
Motocykle		788	818	263	0	0	1 869
Autobusy		275	360	47	8	0	690
Samochody ciężarowe		2 667	3 242	323	5	0	6 237
Samochody osobowe		19 406	21 209	3 395	15	0	44 025
Zdarzenia drogowo z udziałem	pociągów pasażerskich	9	23	0	0	0	32
	pociągów towarowych	5	2	1	0	0	8
	tramwajów	16	23	2	0	0	41

W 2011 roku najwięcej miejscowych zagrożeń w transporcie drogowym odnotowano w województwach:

- małopolskim – 6 142,
- mazowieckim – 6 100,
- wielkopolskim – 5 341.

Najmniej zdarzeń wystąpiło w województwach:

- opolskim – 1 372,
- świętokrzyskim – 1 447,
- podlaskim – 1 549.

Łącznie w działaniach z zakresu ratownictwa drogowego uczestniczyło 281 978 strażaków PSP i 74 028 różnego typu pojazdów. Ponad 35% (25 601 samochodów) stanowiły specjalistyczne zastępy ratownictwa drogowego i technicznego.

Działania jednostek PSP podczas likwidacji miejscowych zagrożeń w transporcie drogowym najczęściej polegały na:

1. zabezpieczaniu miejsca zdarzenia – 53 750 przypadków,
2. zbieraniu, neutralizowaniu i usuwaniu substancji chemicznych – 41 840 przypadków,
3. rozcinaniu, podnoszeniu i przemieszczaniu pojazdów – 18 343 przypadki.

Równocześnie jednostki ochrony przeciwpożarowej wykonywały szereg czynności mających na celu ratowanie ludzi i opiekę nad rannymi. Do najczęściej powtarzających się należą:

1. umożliwienie dostępu do poszkodowanych – 2 639 przypadków,
2. opatrywanie ran i postępowanie przeciwwstrząsowe – 2 232 przypadki,
3. unieruchamianie złamań – 1 895 przypadków,
4. zabezpieczanie przed utratą ciepła – 1 766 przypadków.

Podczas zdarzeń niebezpiecznych w transporcie drogowym, w likwidacji których brały udział jednostki ochrony przeciwpożarowej, odnotowano 1 991 ofiar śmiertelnych (w tym 41 dzieci) i 42 968 rannych (w tym 3 368 dzieci). W porównaniu do roku 2010 nastąpił wzrost liczby ofiar

śmiertelnych o 9%. Podczas interwencji 1 ratownik poniósł śmierć, a 81 odniosło obrażenia.

Powyższe zadania jednostek PSP są realizowane z użyciem sprzętu:

- lekkich samochodów ratownictwa drogowego – w 941 przypadkach,
- średnich i ciężkich samochodów ratownictwa technicznego oraz żurawi samojezdnych i ciężkich samochodów ratownictwa drogowego typu „Mega City” – ogółem w 24 660 przypadkach,
- samochodów ratownictwa chemiczno-ekologicznego różnych klas – w 541 przypadkach.

PSP sukcesywnie kupuje nowy sprzęt i wycofuje ten starzejący się. Wykorzystanie nowych samochodów ratowniczo-gaśniczych i specjalnych przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, pomaga bowiem skrócić czas dojazdu do zdarzenia. Jednostki organizacyjne PSP w roku 2011 wprowadziły do użytkowania 149 samochodów ratowniczo-gaśniczych i specjalnych.

Tabela 35. Rodzaje samochodów ratowniczo-gaśniczych i specjalnych wprowadzonych do użytkowania przez jednostki organizacyjne PSP w 2011 r.

L.p.	Rodzaj – nazwa	Oznaczenie	Ilość
1	samochód ratowniczo-gaśniczy /ciężki/	GCBA	41
2	samochód ratowniczo-gaśniczy /średni/	GBA	55
3	samochód ratowniczo-gaśniczy /lekki/	GLBA	7
4	samochód specjalny - dźwig /ciężki/	SCDz	2
5	samochód specjalny - ratownictwa chemicznego /ciężki/	SCRch	2
6	samochód specjalny - ratownictwa drogowego /ciężki/	SCRd	1
7	samochód specjalny - rozpoznawczo-ratowniczy	SLRr	23
8	samochód specjalny - ratownictwa technicznego /ciężki/	SCRt	11
9	samochód specjalny - ratownictwa technicznego /średni/	SRt	3
10	samochód specjalny - ratownictwa technicznego /lekki/	SLRt	3
11	samochód specjalny - ratownictwa medycznego /średni/	SRmed	1
RAZEM			149

7.3. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe

W grudniu 2010 roku zakończyła się wymiana statków powietrznych Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (LPR). Obecnie wszystkie 17 stałych Baz Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego jest wyposażonych w śmigłowce Eurocopter EC 135, pozwalające na pracę w systemie całodobowym (dotychczas loty HEMS wykonywane były od świtu do zmierzchu). Stopniowo wydłuża się zatem czas pracy kolejnych załóg LPR.

Kolejnym krokiem w budowie infrastruktury niezbędnej do wykorzystania nowych śmigłowców jest realizacja projektu indywidualnego pn. **Budowa i remont oraz doposażenie baz Lotniczego Pogotowia Ratunkowego**, w ramach Priorytetu XII **Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia** Działania 12.1. **Rozwój systemu ratownictwa medycznego POIiŚ**. Zgodnie z założeniami projektu, **wybudowanych lub wyremontowanych zostanie 11 baz LPR a 16 baz doposażonych**. Nowoczesna infrastruktura baz, w tym odpowiednie ich wyposażenie, zwiększy skuteczność funkcjonowania lotniczych służb ratownictwa medycznego, co pozwoli na skrócenie czasu dotarcia do zdarzenia oraz zwiększenie zasięgu oddziaływania, przyczyniając się tym samym do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych.

W ramach poprawy infrastruktury naziemnej LPR, Minister Zdrowia wspiera realizację inwestycji polegających na budowie i remoncie lądowisk dla helikopterów, które mają ułatwiać dostęp do szpitalnych oddziałów ratunkowych. Projekt ten także realizowany jest w ramach Działania 12.1. POIiŚ.

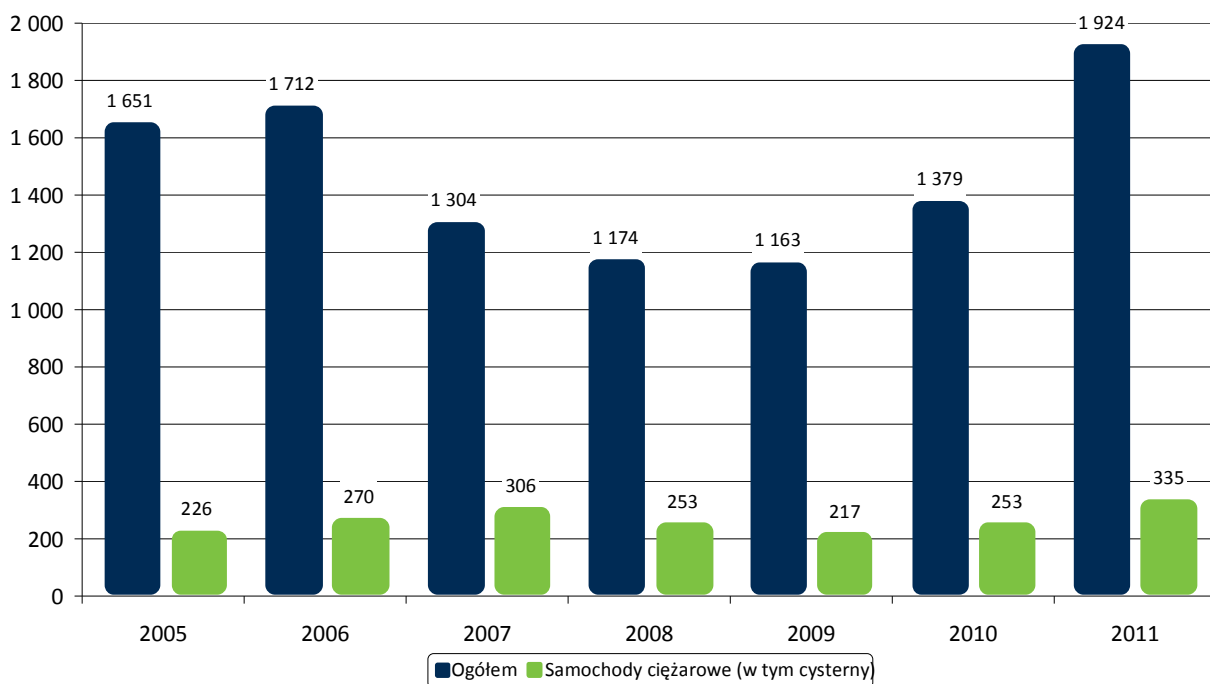
Szacuje się, iż w wyniku obu ww. projektów zostanie wybudowanych lub wyremontowanych ok. 65 lądowisk dla śmigłowców ratunkowych przystosowanych do lądowania w trudnych warunkach atmosferycznych, a także w nocy.

Obecnie, na podstawie informacji przedstawionych przez Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej LPR, działają 24 lądowiska przyszpitalne (w tym dwa są tylko dzienne), wpisane do rejestru Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Dodatkowo, w Instrukcji Operacyjnej SP ZOZ LPR znajduje się 100 lądowisk i innych miejsc przystosowanych do startów i lądowań śmigłowców przy szpitalach (ponad połowa jest całodobowa).

7.4. Ratownictwo chemiczno-ekologiczne podczas zdarzeń w komunikacji drogowej

Liczba zdarzeń drogowych o charakterze chemiczno – ekologicznym w ciągu ostatnich pięciu lat nie zmienia się i waha w granicach 1,1 ÷ 1,4 tys. akcji rocznie. Od 2009 roku występuje coraz więcej miejscowych zagrożeń chemiczno-ekologicznych w transporcie drogowym. W roku 2011 liczba ta wzrosła o ponad 545 (w sumie 1 924 zdarzenia). W porównaniu z rokiem 2010 wzrosła o ponad 32% liczba zdarzeń tego typu z udziałem pojazdów ciężarowych (w tym autocystern, które stanowią największe zagrożenie chemiczno-ekologiczne na drogach).

Rysunek 59. Miejscowe zagrożenia chemiczne i ekologiczne w transporcie drogowym oraz udział samochodów ciężarowych, w tym cystern, w latach 2005 – 2011



7.5. Ratownictwo medyczne w 2011 roku w liczbach

Polskie ratownictwo medyczne plasuje w ścisłej czołówce europejskiej dzięki licznym inwestycjom w sprzęt oraz konsekwentnemu kształceniu kadry medycznej:

- 224 Szpitalne Oddziały Ratunkowe (SOR - o 4 więcej w stosunku do roku 2010),
- Zespoły Ratownictwa Medycznego – 1 448,47¹⁴, w tym:
 - 846,14 to zespoły podstawowe złożone z co najmniej dwóch ratowników medycznych i/lub pielęgniarek,
 - 602,33 to zespoły specjalistyczne, minimum trzyosobowe, z lekarzem,
- lekarze zatrudnieni w ZRM – 5808, w tym 3 712 lekarzy systemu,
- lekarze w Polsce spełniający wymogi dla lekarzy systemu - 39 499,
- pielęgniarki zatrudnione w ZRM – 4 304, w tym pielęgniarki systemu – 3 158,
- ratownicy medyczni zatrudnieni w ZRM - 11 179,
- finansowanie SOR - 630 484 668 zł (o 70 732 418 zł więcej niż do roku 2010 (559 752 250 zł).

Działania prowadzone obecnie przez wojewodów pod nadzorem Ministra Zdrowia mają na celu głównie dalszą alokację Zespołów Ratownictwa Medycznego w terenie, co poprawi dostępność do świadczeń pozaszpitalnych z zakresu ratownictwa medycznego.

Poziom wymiany ambulansów na nowe, które (także w zakresie wyposażenia) spełniają wymagania określone w Polskich Normach, był niezadowolający. Zakup nowych pojazdów odbywał się głównie w ramach POIiŚ; w ramach tego programu zakupiono 328 ambulansów, z czego 118 w roku 2011.

7.6. Szkolenie

7.6.1. Szkolenie strażaków

KGPSP zorganizowała cztery szkolenia w zakresie kierowania ruchem drogowym podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczych, które objęło 48 funkcjonariuszy zatrudnionych w szkołach i ośrodkach szkolenia PSP. Szkolenia odbyły się w kwietniu i maju 2011 roku w Centrum Szkolenia Policji w Legionowie.

Ponadto w ramach szkoleń podstawowych strażaka jednostki ochrony przeciwpożarowej, realizowanych przez szkoły PSP i ośrodki szkolenia komend wojewódzkich PSP, przeszkolono 986 funkcjonariuszy PSP z zakresu kierowania ruchem drogowym i kwalifikowanej pierwszej pomocy.

Dodatkowo, na bazie szkół i ośrodków szkolenia PSP przeprowadzono:

- szkolenia z zakresu kwalifikowanej pierwszej pomocy dla 373 osób,
- egzamin potwierdzający uprawnienia w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy dla 14 125 osób,
- szkolenie doskonalące z zakresu ratownictwa medycznego dla 251 osób,
- warsztaty z zakresu ratownictwa medycznego dla 29 osób,
- szkolenie w zakresie kierowania ruchem drogowym podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczych dla 69 osób.

W ramach działań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego przedstawiciele KGPSP uczestniczyli w sympozjum *Teoretyczne i praktyczne aspekty kierowania pojazdem*

¹⁴ Ułamki w liczbach ZRM wynikają z tego, że NFZ zakontraktował jeden zespół ratunkowy np. na 8 lub 12 godz./dobę i wtedy ilość ambulansów wskazywana jest w ułamku dziesiętnym. W dokumentacji Ministerstwa Zdrowia nie wskazuje się ilości ambulansów, ale liczbę zakontraktowanych przez NFZ dobokaretek.

uprzywilejowanym w warunkach codziennej służby strażaka, zorganizowanym w Wiechlinach - Tomaszowie k. Żagania w dniach 16-18 listopada 2011 r.

Ponadto w 2011 roku 16 osób zatrudnionych w KGSP uczestniczyło w kursie doskonalenia techniki jazdy samochodem.

7.6.2. Szkolenie personelu ratownictwa medycznego

Minister Zdrowia dnia 29.09.2009 r. zatwierdził do realizacji projekt systemowy pn. *Wsparcie systemu ratownictwa medycznego poprzez kształcenie zawodowe lekarzy, ratowników medycznych i dyspozytorów medycznych* finansowany z Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, w ramach którego przewidziano dofinansowanie szkolenia (cykl obowiązkowych kursów specjalizacyjnych dla lekarzy oraz kursy doskonalące dla ratowników medycznych i dyspozytorów medycznych) personelu pracującego w systemie PRM. Od 1.09.2009 r. do 31.12.2011 r. w szkoleniach w zakresie ratownictwa medycznego wzięło udział:

- 353 lekarzy specjalizujących się w medycynie ratunkowej,
- 3 380 ratowników medycznych w kursach doskonalących,
- 490 dyspozytorów medycznych w kursach doskonalących.

Do czerwca 2015 r. w ramach projektów planuje się przeszkolić łącznie 919 lekarzy, 8,5 tys. ratowników medycznych i 1 920 dyspozytorów medycznych. Na ten cel przeznaczonych zostało 35 534 180,09 zł.

Dodatkowo w ramach projektu *Wsparcie systemu ratownictwa medycznego poprzez kształcenie zawodowe lekarzy, ratowników medycznych i dyspozytorów medycznych*, realizowanego przez Centrum Medyczne Kształcenia Podyplomowego (CMKP), w celu poprawy jakości nauczania na kursach, w Zakładzie Medycyny Ratunkowej CMKP utworzono **Centrum Symulacji** (CS), które jest obecnie najbardziej zaawansowanym i największym tego typu przedsięwzięciem w Polsce i jednym z kilku w Europie. Centrum wyposażone jest w fantomy, które są skonstruowane w sposób umożliwiający zaprogramowanie symulacji poszczególnych urazów i chorób. Manekiny reagują na zmiany temperatury, a żrenice - na zmiany światła. Możliwe jest wywołanie np. zatrzymania czynności serca, które widać na monitorach, i wprowadzenie leków za pomocą komputera. Manekinom można też założyć dożylne, cewnikować pęcherz moczowy, nakłuć otrzewną lub opłucną. Ponadto, w CS znajduje się symulator ambulansu ze specjalistycznym wyposażeniem umożliwiającym prowadzenie ćwiczeń z zakresu udzielania pierwszej pomocy oraz medycznych czynności ratunkowych w czasie transportu. Dzięki nowatorskiemu modelowi nauczania uczestnicy szkoleń mogą pokonać stres i wielokrotnie przećwiczyć daną procedurę medyczną. Czynności wykonywane przez uczestników kursów mogą być również nagrywane i odtwarzane w celu omówienia błędów.

W dniu 30.09.2009 r. Minister Zdrowia wydał Decyzję w sprawie dofinansowania projektu *Profesjonalne pielęgniarstwo systemu ratownictwa medycznego w Polsce – wsparcie kształcenia podyplomowego* – współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, *Działania 2.3. Wzmocnienie potencjału zdrowia osób pracujących oraz poprawa jakości funkcjonowania systemu ochrony zdrowia*. Wartość projektu wynosi 20 284 744,58 zł.

Celem projektu jest podniesienie umiejętności i kwalifikacji z zakresu pielęgniarstwa ratunkowego przez 3 678 pielęgniarek/pielęgniarzy w okresie 5 lat. Zadaniem projektu jest wsparcie systemu ratownictwa medycznego w Polsce poprzez sfinansowanie kształcenia pielęgniarek/pielęgniarzy w ramach bezpłatnego kursu kwalifikacyjnego *Pielęgniarstwo ratunkowe* oraz kursu specjalistycznego *Resuscytacja krążeniowo-oddechowa*.

Projektem zostaną objęte pielęgniarki i pielęgniarze, spełniający podstawowe wymogi formalne do uczestniczenia w kursie kwalifikacyjnym, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 29 października 2003 r. w sprawie kształcenia podyplomowego pielęgniarek i położnych (Dz. U. Nr 197, poz. 1923). Z kształcenia mogą skorzystać osoby zarówno zatrudnione w Systemie Ratownictwa Medycznego, jak i spoza Systemu. Dla części pielęgniarek i pielęgniarzy (2 054 miejsca), którzy zadeklarują chęć udziału w kursie kwalifikacyjnym w dziedzinie *pielęgniarstwa ratunkowego*, istnieje również możliwość sfinansowania kształcenia w ramach kursu specjalistycznego *Resuscytacja krążeniowo-oddechowa*, którego ukończenie jest warunkiem przystąpienia do kursu kwalifikacyjnego.

Kursy będą prowadzone przez podmioty posiadające uprawnienia do realizacji kształcenia podyplomowego pielęgniarek i pielęgniarzy w ramach w/w kursów, wyłonione w trybie zamówień publicznych. Projekt został opracowany w Centrum Kształcenia Podyplomowego Pielęgniarek i Położnych.

Projekt obejmuje swoim zasięgiem obszar całej Polski. Od 2010 roku do końca 2014 roku zostanie przeszkolonych 3 678 pielęgniarek/pielęgniarzy. Od początku trwania projektu kurs kwalifikacyjny ukończyły już 2 032 osoby, z czego 549 osób ukończyło również kurs specjalistyczny. Kwota, jaką wydano na ten cel wynosi 7 372 733,20 zł.

8. System informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego

W działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu jednym z najważniejszych elementów jest współpraca, wymiana informacji oraz transfer wiedzy. Nie warto tracić czasu na naukę na własnych błędach, bo błędy w tej dziedzinie to więcej zabitych i rannych. Należy badać i sprawdzać, jakie działania przynoszą najlepsze efekty i jakie metody należy stosować, aby w możliwie krótkim czasie uzyskać najlepsze efekty, czyli zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych. Dla uzyskania tych efektów niezbędny jest sprawny i powszechnie dostępny **system informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego**, w którego skład wchodzi:

- strony i portale internetowe,
- wydawnictwa i publikacje.

8.1. Europejskie strony internetowe

1. **DG MOVE / ERSO** - European Commission Directorate-General for Mobility and Transport Road Safety (European Road Safety Observatory - ERSO)

Europejskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zostało opracowane jako pierwszy etap pilotażowego projektu RTD SafetyNet w okresie 2004 – 2008. Jest to baza wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego w Unii Europejskiej, obejmująca wszystkie aspekty, zagadnienia, analizy i porównania. Strona zawiera analizy problemowe wykonane na podstawie danych o wypadkach drogowych zgromadzonych w bazie CARE.

Kontynuacją strony www.erso.eu jest portal funkcjonujący na stronach Komisji Europejskiej DG MOVE http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/index_en.htm

2. **IRTAD** International Road Transport Accident Data – <http://www.internationaltransportforum.org/irtad/index.html>

IRTAD to międzynarodowa baza danych o wypadkach drogowych z 29 krajów. Specjaliści IRTAD Group współpracują w ramach Międzynarodowego Forum Transportu państw OECD. Są to eksperci ds. bezpieczeństwa drogowego renomowanych instytutów badań nad bezpieczeństwem, infrastruktury drogowej i administracji transportu, organizacji międzynarodowych, uniwersytetów.

3. **Europejska Karta BRD** – <http://www.erscharter.eu/>

Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest platformą, w której uczestniczą przedsiębiorstwa, stowarzyszenia, instytucje badawcze oraz organy administracji publicznej, które zobowiązały się podjąć konkretne działania i dzielić się dobrymi praktykami, w celu rozwiązania problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego, z którymi spotykają się na co dzień. Celem działań sygnatariuszy Karty jest zmniejszenie liczby śmiertelnych wypadków drogowych. Kartę podpisało już ponad 2 000 organizacji i instytucji, w tym KRBRD.

4. **Swov Dutch Institute for Road Safety Research** – <http://www.swov.nl/>

Holenderski instytut badawczy posiadający informacje na temat badań naukowych i dobrych praktyk w zakresie brd.

5. **VTI Swedish National Road and Transport Research Institute** – <http://www.vti.se>



Szwedzki instytut badawczy posiadający informacje na temat badań naukowych i dobrych praktyk w zakresie brd.

6. The National Interministerial Road Safety Observatory – <http://www.securiteroutiere.gouv.fr/>

Francuskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego posiadające bazę danych o zagrożeniach i podejmowanych działaniach w bezpieczeństwie ruchu drogowego.

8.2. Polskie strony internetowe

8.2.1. Instytucje publiczne

■ Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – <http://www.krbrd.gov.pl>

Portal prowadzony przez Sekretariat KRBRD, dotyczący działań podejmowanych przede wszystkim w Polsce, zawierający informacje w zakresie: aktów prawnych, kampanii społecznych, wydarzeń w dziedzinie brd, linków do partnerów zajmujących się drogową tą problematyką.

■ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – <http://www.gddkia.gov.pl/>

Portal poświęcony nowym i istniejącym inwestycjom drogowym. Serwis zawiera m. in. mapy stanu budowy dróg, planu podróży dla kierowców, map warunków pogodowych, bieżących i planowanych utrudnień na drogach krajowych. Uzupełnieniem głównej strony GDDKiA jest portal programu *Drogi zaufania-program ochrony życia i zdrowia ludzi na drogach krajowych*, realizowanego przez GDDKiA <http://www.drogizaufania.pl/>

■ Komenda Główna Policji – <http://dlakierowcow.policja.pl/portal/dk/807/>

Serwis dla kierowców, zawierający informacje dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym, statystyki wypadków drogowych, profilaktyki, programów interwencyjnych i pierwszej pomocy.

■ Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (MSW) – <http://msw.gov.pl/>

Na stronach internetowych MSW znajdują się informacje nt. programów profilaktycznych obejmujących również tematykę brd:

- Rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań *Razem bezpieczniej – ograniczanie przestępczości i aspołecznych zachowań* <http://razembezpieczniej.msw.gov.pl/>

- Programu budowania miasteczek ruchu drogowego na terenie całej Polski. http://razembezpieczniej.msw.gov.pl/portal/rb/433/Miasteczka_Ruchu_Drogowego.html

■ Główny Inspektorat Transportu Drogowego – <http://gitd.gov.pl/>

Portal poświęcony działalności ITD, zawierający najnowsze dane z zakresu transportu drogowego, jak również informacje o funkcjonowaniu systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, wraz z działem pytań i odpowiedzi dotyczących fotoradarów.

■ Ministerstwo Edukacji Narodowej (MEN) – http://men.gov.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=1705&Itemid=1.

Na stronie internetowej MEN znajdują się informacje na temat programów edukacyjnych realizowanych w placówkach oświatowych.



8.2.2. Instytuty naukowe

1. Instytut Transportu Samochodowego – <http://www.its.waw.pl>

Instytut prowadzi, koordynuje i popularyzuje badawczo-wdrożeniową działalność naukową w dziedzinie transportu samochodowego, m.in. poprzez ograniczenie szkodliwości skutków rozwoju transportu samochodowego i ruchu drogowego pod kątem bezpieczeństwa.

2. Instytut Badawczy Dróg i Mostów – <http://www.ibdim.edu.pl/>

IBDiM jest placówką naukową zajmującą się problematyką infrastruktury komunikacyjnej. Wykonuje prace naukowe, wdrożeniowe, ekspertyzy i konsultacje w dziedzinie modernizacji, remontów dróg i mostów.

3. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – <http://www.pimot.org.pl/>

Przedmiotem działania Instytutu jest prowadzenie prac naukowo badawczych i prac rozwojowych w dziedzinie motoryzacji.

8.2.3. Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Na stronach Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (WRBRD) publikowane są najczęściej: informacje na temat stanu bezpieczeństwa na drogach województwa, posiedzeń Rady, jej aktualnych działań, serwisy informacyjne, plany wydatków na poprawę brd, przepisy prawa o ruchu drogowym, kontakty, porady z zakresu brd itp.

1. Dolnośląska Wojewódzka Rada BRD – www.wrbrd.wroc.pl
2. Mazowiecka Wojewódzka Rada BRD – www.mrbrd.mazovia.pl
3. Podlaska Wojewódzka Rada BRD – www.word.4lomza.pl
4. Pomorska Wojewódzka Rada BRD – www.prbrd.gda.pl
5. Świętokrzyska Wojewódzka Rada BRD – www.word.kielce.pl/brd
6. Zachodniopomorska Wojewódzka Rada BRD – [zwrbrd.pl](http://www.zwrbrd.pl)
7. Warmińsko-Mazurska Wojewódzka Rada BRD – www.wrbrd.olsztyn.pl
8. Kujawsko-Pomorska Wojewódzka Rada BRD – http://www.krbrd.word.torun.pl/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1
9. Wielkopolska Wojewódzka Rada BRD – www.brd.poznan.pl
10. Lubelska Wojewódzka Rada BRD – <http://www.brd.lublin.pl/aktualnosci.htm>
11. Opolska Wojewódzka Rada BRD – <http://www.wrbrd.opole.pl/>
12. Lubuska Rada BRD – <http://www.zgora.wordy.pl/index.php?id=252&lng=pl>
13. Podkarpacka Wojewódzka Rada BRD – <http://www.word.rzeszow.pl/note/121/2/pwrbrd.html>
14. Małopolska Wojewódzka Rada BRD – http://mord.krakow.pl/bezpieczenstwo_ruchu/

8.2.4. Inne przykłady polskich stron internetowych

- <http://www.klubpancernika.pl/> – serwis poświęcony bezpiecznemu przewozowi dzieci w pojeździe, stworzony w Instytucie Transportu Samochodowego.
- <http://www.wychowaniekomunikacyjne.org/> – wspólne przedsięwzięcie wojewódzkich



ośrodków ruchu drogowego; portal edukacyjny służy popularyzacji wśród dzieci, rodziców i nauczycieli zasad bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym oraz upowszechnieniu skutecznych instrumentów wychowania komunikacyjnego w domu i w szkole.

- <http://www.predkoscza.bija.pl/> – Kampania KRBRD i MI mająca na celu uzmysłowić wszystkim, że poprawa bezpieczeństwa drogowego w Polsce może nastąpić wtedy, gdy zmieni się świadomość wszystkich użytkowników dróg, a kierowcy zrozumieją, że wypadek jest konsekwencją osobistych decyzji.
- <http://www.gambit.fril.org.pl> – strona Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej, zawierająca informacje i publikacje związane z cyklicznymi seminariami GAMBIT.

8.3. Publikacje krajowe

- ***Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego*** - czasopismo, kwartalnik,
- ***Wypadki drogowe w Polsce w 2010 roku*** - KGP Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2010 – podstawowe dane statystyczne o wypadkach drogowych z danego roku oraz zmiany, jakie nastąpiły w stosunku do roku poprzedniego, z krótkim komentarzem. Wydawnictwo zawiera również ogólne dane o motoryzacji, działaniach Policji i podstawowe dane międzynarodowe,
- ***Mapa fotoradarów na drogach krajowych*** – została przygotowana przez GDDKiA, przy współudziale GITD, jako insert w dzienniku *Fakt*, w dodatku *Fakt TV*, (1 grudnia 2011 roku),
- Specjalne wydawnictwo o brd dla młodzieży – insert przygotowany przez GDDKiA do dziennika *Fakt* (10 grudnia 2011 r.) oraz do dziennika *Gazeta Wyborcza* (15 grudnia 2011 r.).

9. Współpraca międzynarodowa

W 2011 roku prowadzono współpracę międzynarodową związaną z wymianą doświadczeń, najlepszych praktyk, podejmowaniem wspólnych działań na rzecz poprawy brd, a także przyjmowano plany działań na kolejne lata.

Organizacja wydarzeń w związku z inauguracją Dekady Działań na rzecz Brd 2011-2020, ogłoszoną przez ONZ.

Sekretariat KRBRD włączył się w prace Grupy Inicjatywnej, która pod przewodnictwem posłanki Beaty Bublewicz, zorganizowała w Polsce inaugurację *Dekady Działań na rzecz Brd 2011-2020*. Posłanka Beata Bublewicz, uchwałą KRBRD, wyznaczona została do pełnienia funkcji Krajowego Przedstawiciela do Kontaktu dla Akcji na rzecz Dekady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011 – 2020. Decyzja została podjęta na posiedzeniu KRBRD 28 marca 2011 r. Celem Dekady BRD jest zmniejszenie liczby śmiertelnych wypadków na drogach w skali globalnej poprzez intensyfikację działań prowadzonych na szczeblu krajowym, regionalnym i globalnym. Inauguracja Dekady miała miejsce 11 maja 2011 r. (z tej okazji Sekretariat KRBRD zorganizował w Sejmie RP oficjalne rozpoczęcie kampanii *Zapnij pasy. Włącz myślenie!*).

Rysunek 60. Logo akcji „Włącz myślenie! - Dekada BRD 2011 - 2020”



Współpraca z WHO. W związku z rozpoczęciem prac przez Światową Organizację Zdrowia (WHO) w 2011 roku nad *Drugim Światowym Raportem w zakresie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* zaistniała potrzeba wyznaczenia Krajowego Koordynatora Danych, którym została konsultantka ds. promocji i współpracy międzynarodowej w Sekretariacie KRBRD. Do najważniejszych zadań koordynatora należało zgromadzenie i opracowanie danych odnośnie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz ich przekazanie do WHO, stworzenie zespołu ekspertów z dziedziny brd i koordynowanie prac ww. zespołu, a także przekazanie ostatecznej wersji wkładu do *Drugiego Światowego Raportu*, będącego efektem prac całego zespołu ekspertów, do WHO. Poszczególni członkowie KRBRD wyznaczyli swoich przedstawicieli do udziału w pracach zespołu. Zarówno drugi, jak i następne Raporty WHO posłużą do monitorowania postępów państwa we wdrażaniu celów Dekady BRD.

Udział w spotkaniu Grupy Wysokiego Szczebla ds. BRD, działającej przy Komisji Europejskiej. Przedstawicielki KRBRD, w tym Sekretarz KRBRD, wzięły udział w spotkaniu Grupy Wysokiego Szczebla ds. BRD, działającej przy Komisji Europejskiej. Członkami High Level Group są przedstawiciele wszystkich państw członkowskich UE. Spotkanie koncentrowało się wokół najważniejszych obecnie wyzwań stojących przed Komisją Europejską oraz wszystkimi państwami członkowskimi UE, związanych z realizacją zapisów IV Programu BRD UE, który ma na celu zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych do 2020 roku. Na spotkaniu przedstawione zostały plany KE osiągnięcia tego zamierzenia. Tematami głównymi spotkania były: nowy Regulamin Grupy Wysokiego Szczebla oraz założenia i cele IV Europejskiego Programu BRD na lata 2011-2020. Osoby delegowane zgłosiły uwagę do Regulaminu Grupy oraz, odnośnie do Celu 1 Programu, poinformowały o działaniach na rzecz udoskonalenia systemu szkolenia i treningu dla użytkowników dróg w Polsce. Informacja dotyczyła zmian w przepisach prawnych wprowadzonych w nowej *Ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2011 r. Nr 30, poz. 151 z późn. zm.)*. W nawiązaniu do Celu 6: Polepszenie pomocy powypadkowej dla ofiar oraz Celu 7: Ochrona niechronionych uczestników ruchu, delegacja KRBRD poinformowała o tym, że

w 2011 roku oraz w latach ubiegłych KRBRD i inne podmioty działające na rzecz brd przeprowadziły wiele różnorodnych działań edukacyjnych i informacyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz że obecnie wdrażana jest w Polsce nowatorska inicjatywa poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg oraz zmiany negatywnego postrzegania motocyklistów, pod nazwą *Motopozytywni*. Inicjatywa polega na szkoleniu motocyklistów z zakresu brd oraz pomocy drogowej, tak, aby mogli jej udzielać w razie wypadku. Delegacja KRBRD zachęcała pozostałe kraje członkowskie do wdrażania podobnych pomysłów oraz do korzystania z naszych doświadczeń. Osoby delegowane podkreśliły, że ochrona niechronionych uczestników ruchu drogowego: pieszych, dzieci i rowerzystów, jest jednym z celów szczegółowych Krajowego Programu BRD 2005-2007-2013 i w przyszłym roku planowane są kolejne kampanie społeczne na rzecz niechronionych użytkowników dróg. Delegacja polska wyraziła także zainteresowanie terminem utworzenia nowej grupy roboczej ds. definicji osoby rannej w wypadku drogowym oraz zgłosiła propozycję dokładnego określenia przez KE profilu eksperta, którzy może wejść w skład grupy.

Udział w IV Okrągłym Stole ds. brd dla Europy Środkowej i Wschodniej. Posiedzenie IV Okrągłego Stołu ds. brd dla Państw Europy Środkowo – Wschodniej odbyło się w październiku 2011 roku, już po raz czwarty. Jest to cykliczne spotkanie specjalistów brd z sektora władzy publicznej. W tym roku tematami głównymi dyskusji były:

- zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, w tym wdrażanie Dyrektywy UE dot. zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej,
- projekty finansowane z funduszy UE i budżetów poszczególnych krajów, w tym: SPACE, ERASER. Pilot4Safety, Dakota, DRUID, SOL, Motion 55+,
- koncepcja „wspólnej przestrzeni”,
- przeciwdziałanie prowadzeniu pojazdów pod wpływem alkoholu i narkotyków,
- krajowe programy brd na lata 2011-2020 w państwach europejskich,
- zintegrowane systemy zarządzania brd,
- projekty badawcze pogłębionej analizy wypadków drogowych oraz wymiana dobrych praktyk.

Uczestnicy przedstawili także bieżące kampanie i projekty na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach. Osoba delegowana z ramienia Sekretariatu KRBRD przedstawiła informacje na temat bieżącej działalności KRBRD, w szczególności założenia i rezultaty kampanii *Nie jedź na kacu. Włącz myślenie, Zapnij pasy. Włącz myślenie* oraz *Prędkość zabija. Włącz myślenie*. Prezentacje spotkały się z bardzo dużym zainteresowaniem uczestników konferencji. **Koordinacja prac w związku z wizytą studyjną delegacji wietnamskiej w Polsce.** Organizacja wizyty była wspólnym projektem Sekretariatu KRBRD, Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, Global Road Safety Partnership i Światowej Organizacji Zdrowia (WHO). Z tej okazji Sekretariat KRBRD zorganizował konferencję pt. *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce i Wietnamie*. Konferencja odbyła się 7 marca 2011 r. w Nowym Domu Poselskim. Celem wizyty gości z Wietnamu było zapoznanie się z programami poprawy brd w Polsce, w szczególności sposobami przeciwdziałania zjawisku prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu, bezpieczeństwem rowerzystów na drodze oraz doświadczeniami w planowaniu i realizacji programów i kampanii społecznych na rzecz brd. Goście zaprezentowali także swoje działania na polu brd. Ze strony wietnamskiej w spotkaniu uczestniczyło 8 osób, w tym przedstawiciele Światowej Organizacji Zdrowia, Narodowego i Regionalnego Komitetu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Policji. Po konferencji goście udali się do Olsztyna, aby tam obserwować pracę m.in.: lokalnej policji, WORD, Centrum BRD.

W swojej bieżącej działalności, **Sekretariat KRBRD udzielał także informacji partnerom zagranicznym** odnośnie m.in.: stanu brd w Polsce, działań KRBRD na rzecz *Dekady BRD*, rozwiązań

prawnych dot. skuterów, tzw. rowerów konferencyjnych czy przewożenia osób na motocyklach i motorowerach, kosztów społecznych ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Polsce, w sprawie systemów bezpieczeństwa czynnego pojazdów, organizacji instytucji działających na rzecz brd w Polsce, w ramach europejskich projektów DaCoTa i Save Our Lives (SOL), Europejskiej Karty BRD, Memorandum ETSC do polskiej prezydencji.

Sekretariat KRBRD został zobowiązany także do pozyskania informacji od partnerów zagranicznych dotyczących: rozwiązań prawnych odnośnie do reklam świetlnych LED w innych krajach, stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Niemczech i Francji, nowych krajowych programów brd (w tym np.: niemieckiego, portugalskiego, szwedzkiego, austriackiego), systemu finansowania brd w innych krajach, bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym, polityki rowerowej, systemu automatycznej kontroli prędkości we Francji, działań na rzecz *Dekady BRD* oraz obowiązku noszenia materiałów odblaskowych.

Projekt SOL – Save our Lives jest realizowany w ramach programu dla Europy Środkowej www.central2013.eu i współfinansowany przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR). Celem projektu jest zwiększenie możliwości działania lokalnych i regionalnych interesariuszy w celu ograniczenia liczby wypadków i ich ofiar w Europie Środkowej. Projekt rozpoczął się w kwietniu 2010 roku i będzie trwał 3 lata. W 12 miejscach pilotażowych w 7 krajach (Polska, Czechy, Słowacja, Węgry, Słowenia, Włochy i Austria) zostaną opracowane strategie bezpieczeństwa ruchu drogowego i wdrożone efektywne programy jego poprawy. W Polsce pilotaż projektu odbył się w województwie warmińsko - mazurskim.

Rysunek 61. Logo projektu „SOL – Save our Lives”



W celu zapewnienia jakości realizacji zadań w ramach projektu konsorcjum projektu powołało tzw. SOLAB (SOL Advisory Board, Międzynarodowa Rada Doradcza SOLAB). W skład SOLAB wchodzi organizacje o międzynarodowym zakresie działalności w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na poziomie krajowym powołano Krajową Radę Konsultacyjną SOL, której celem jest pomoc w integracji proponowanych rozwiązań z obowiązującą polityką dotyczącą bezpieczeństwa ruchu drogowego i programami poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań Rady należy: wspieranie instytucji uczestniczących w projekcie, monitorowanie podejmowanych działań w czasie jego trwania oraz rozpowszechnianie rezultatów po zakończeniu projektu. Członkowie Rady służą swoim doświadczeniem i wiedzą i doradzają realizatorom projektu w zakresie kierunku działań w kontekście krajowego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zrównoważonego transportu. W skład Rady Konsultacyjnej wchodzi m.in.: Sekretarz KRBRD.

Pracownicy i konsultanci SKRBRD uczestniczyli w **licznych spotkaniach z przedstawicielami organizacji zagranicznych i międzynarodowych** w sprawie wymiany doświadczeń i możliwości współpracy np.: z przedstawicielami Global Road Safety Partnership, Banku Światowego, z partnerami krajowymi i zagranicznymi dot. bezpiecznych przejść dla pieszych, z przedstawicielami Vectura – pomysłodawcami projektu współpracy państw nadbałtyckich na polu brd, Ambasady Szwecji i Szwedzkiej Administracji Drogowej, Ambasady Brytyjskiej, European Transport Safety Council (ETSC) w sprawie priorytetów i kalendarza Prezydencji polskiej w Radzie UE, Sekretariatu Generalnego Rady UE w sprawie priorytetów i kalendarza Prezydencji polskiej w Radzie UE.

W marcu 2011 roku **przedstawiciele KRBRD uczestniczyli w wizycie studyjnej w Szwecji, która miała na celu zapoznanie się z Inicjatywą *Wizja Zero***, zarówno w teorii, jak i praktyce. Polscy

delegaci mieli możliwość spotkania się z reprezentantami administracji szwedzkiej oraz organizacji pozarządowych działających na rzecz podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i przedyskutowania ewentualnej współpracy w tym zakresie. Inicjatywa *Wizja Zero* jest przykładem szwedzkiego podejścia do idei bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jej punktem wyjściowym jest hasło *Nie akceptujemy żadnych ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym*. Program *Wizja Zero* odniósł sukces w Szwecji, która szczyti się obecnie jednym z najniższych współczynników wypadkowości i śmiertelności na drogach na świecie. Wyjazd studyjny służyć ma podtrzymaniu i rozwijaniu współpracy z podmiotami działającymi na rzecz brd w Szwecji i pogłębieniu wiedzy na temat koncepcji *Wizja Zero* oraz analizie koncepcji pod kątem możliwości jej skutecznego przeniesienia na polski grunt.

Sekretariat KRBRD uczestniczył także w wewnątrzresortowych pracach nad m.in.: *Strategią Rozwoju Kraju 2020, Strategią Rozwoju Transportu i Strategią rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego*.

W październiku i listopadzie 2011 roku do zadań SKRBRD należała **koordynacja spraw związanych z udziałem gości zagranicznych w Seminarium BRD pt.: *Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej: kto, co, kiedy, jak, dlaczego podczas Targów INFRASTRUKTURA***. Tematem wiodącym Seminarium była *Implementacja Dyrektywy w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej*, jako podstawa działań systemowych dla poprawy bezpieczeństwa ruchu na polskich drogach. Korzyści płynące z audytu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej i etapy wdrażania Dyrektywy omówili m.in. delegaci z Austrii i Szwecji.

W 2011 roku **do Sekretarza KRBRD zwrócono się z prośbą o wyznaczenie eksperta do udziału w pracach Grupy eksperckiej do spraw Poprawy ratownictwa medycznego i powypadkowej pomocy medycznej, utworzonej przy Komisji Europejskiej**. Na prośbę KRBRD, Ministerstwo Zdrowia wyznaczyło prof. nadzw. dr hab. n. med. **Adama Nogalskiego** jako eksperta do prac w Grupie eksperckiej. Prof. Nogalski jest Kierownikiem Kliniki Chirurgii Urazowej Medycyny Ratunkowej Uniwersytetu Medycznego w Lublinie. Od lat uczestniczy w pracach nad tworzeniem systemu ratownictwa medycznego. Jako wieloletni konsultant wojewódzki w dziedzinie medycyny ratunkowej posiada wiedzę związaną z leczeniem ofiar wypadków oraz przeciwdziałaniem niepełnosprawności pourazowej. Jest również członkiem zarządu Sekcji Chirurgii Urazowej Polskiego Towarzystwa Chirurgów Polskich.

10. Źródła finansowania

W Polsce nie istnieje obecnie stały, jednolity system finansowania działań na rzecz brd. Źródła finansowania działań prowadzonych w 2011 roku w tym obszarze pochodziły z:

- budżetu państwa,
- środków unijnych (m.in. POIiŚ oraz Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki),
- budżetów samorządów wojewódzkich, powiatowych i gminnych,
- Krajowego Funduszu Drogowego,
- Banku Światowego,
- środków przeznaczanych przez WORD-y oraz instytucje pozarządowe i organizacje społeczne.

Przedsięwzięcia w zakresie poprawy brd finansowane są najczęściej przez podmioty będące ich organizatorami lub współorganizatorami. Są to m.in. organy administracji publicznej (rządowej i samorządowej), WORD-y, instytucje pozarządowe, organizacje społeczne, instytucje prywatne.

Działania WRBRD w głównej mierze opierają się na środkach finansowych przeznaczonych przez WORD-y. Działania edukacyjne ukierunkowane na poprawę brd są często dofinansowane przez innych członków WRBRD, w tym głównie:

- Marszałka Województwa,
- Wojewodę,
- PZM,
- automobilklubu,
- Kuratoria Oświaty,
- Straż Pożarną.

Działania związane z poprawą bezpieczeństwa realizowane przez zarządców dróg finansowane były z budżetu państwa, środków unijnych, budżetu samorządów oraz w ramach Krajowego Funduszu Drogowego czy Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych.

W ramach rezerwy celowej corocznie na realizację rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań *Razem bezpieczniej* zabezpieczana jest kwota 3 mln zł na aktywizację społeczności lokalnych. Kwota ta jest przekazywana do budżetów wojewodów na zadania realizowane przez organizacje pozarządowe i jednostki samorządu terytorialnego. W latach 2007 – 2011 na projekty o charakterze prewencyjno-profilaktycznym w obszarze bezpieczeństwa w ruchu drogowym przekazano łącznie ponad 2,3 mln zł (łącznie dofinansowano 34 projekty). W 2011 roku w obszarze ruchu drogowego dofinansowano 2 projekty na sumę **184 777 zł**.

Inwestycje związane z projektami:

- Ogólnopolska Sieć Teleinformatyczna Numeru 112,
 - System Wspomagania Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego,
 - Ogólnopolski Cyfrowy System Łączności Radiowej
- dofinansowane są z POIiŚ, z Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka oraz z części budżetu państwa pozostającej w dyspozycji MSWiA.

GITD realizuje projekt pn. *Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym*. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach POIiŚ, oś priorytetowa VIII *Bezpieczeństwo Transportu i Krajowe Sieci Transportowe*, Działanie 8.1 *Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego*. Został ujęty na

liście projektów indywidualnych dla POLiŚ 2007-2013. Koszt kwalifikowalny to 188,87 mln zł, kwota dofinansowania - 160,54 mln zł.

Projekt obejmuje zakup 4 typów urządzeń rejestrujących naruszenia przepisów w ruchu drogowym (urządzenia stacjonarne, mobilne, do odcinkowego pomiaru prędkości i do wykrywania wjazdu na czerwonym świetle) oraz połączenie ich za pomocą systemu informatycznego automatycznie przetwarzającego dane zarejestrowane przez te urządzenia. W ramach projektu zakupiono również budynek, który jest siedzibą jednostki organizacyjnej odpowiedzialnej za funkcjonowanie systemu. Budynek zostanie poddany adaptacji oraz wyposażony na potrzeby Centrum Automatycznego Systemu Nadzoru nad Ruchem Drogowym.

W 2011 r. rozpoczęła się faktyczna realizacja projektu. Zakupiono budynek na potrzeby CANARD, wykonano koncepcję funkcjonalno-techniczną i studium wykonalności, podpisano 2 umowy na obsługę prawną projektu, ogłoszono postępowania przetargowe na fotoradary stacjonarne, centralny system przetwarzania i samochody do obsługi Centrum (w tym do montażu mobilnych urządzeń rejestrujących), oraz przeprowadzono pierwsze działania informacyjno-promocyjne. W związku z ww. działaniami GITD wydatkowała w 2011 r. kwotę: **18 434 473,46 zł**.

W 2011 r. w ramach działania: 8.1 *Bezpieczeństwo ruchu drogowego* priorytetu VIII *Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe* POLiŚ GDDKiA prowadziła projekt podstawowy – *Drogi zaufania* - program ochrony życia i zdrowia ludzi na drogach krajowych. Projekt zakłada realizację społecznej kampanii komunikacyjnej adresowanej do użytkowników dróg krajowych, której celem jest wypracowanie postawy partnerstwa w ruchu drogowym. Działania komunikacyjne skierowane są do użytkowników dróg krajowych, w tym zwłaszcza do społeczności lokalnych w miejscach prowadzenia wzmożonych remontów oraz grup wysokiego ryzyka śmiertelności w wypadkach drogowych. W 2011 r. wydatkowano **7 375 196,15 zł**.

ITS jest beneficjentem następujących projektów w ramach działania: 8.1 priorytetu VIII POLiŚ:

1. *Klub Pancernika klika w Fotelikach* – w ramach realizacji projektu przeprowadzono badania ilościowe i jakościowe dotyczące sposobu przewożenia dzieci w Polsce. Na tej podstawie przygotowano strategię kampanii w 2011 roku. W sierpniu i październiku 2011 r. przeprowadzono kampanię medialną z wykorzystaniem telewizji, radia, reklamy zewnętrznej. Po każdej odsłonie kampanii przeprowadzono badania ilościowe typu „po” dla oceny skuteczności przeprowadzonej kampanii. Opracowano również i wydrukowano materiały edukacyjne dla dzieci. Kwota wydatkowana na realizację kampanii w 2011 r. to **1 475 134,16 zł**.
2. *Utworzenie Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBRD)* – w ramach realizacji projektu przygotowano koncepcję POBRD w oparciu o Europejskie Obserwatorium ERSO. Następnie powołano Zespół do przygotowania przedmiotu zamówienia w zakresie opracowania na dostawę systemu informatycznego POBRD. Ogłoszono przetarg w trybie dialogu konkurencyjnego. Kwota wydatkowana na realizację projektu w 2011 r. to **127 255,38 zł**.

W ramach tego samego działania POLiŚ Policja prowadziła projekt pn. *Doposażenie jednostek Policji w specjalistyczny sprzęt służący poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym na obszarze całego kraju*. W 2011 r. wydatkowano w ramach ww. projektu na zakup 120 samochodów osobowych oznakowanych o podwyższonych parametrach technicznych z video rejestratorami kwotę **14 448 720,00 zł**.

W obszarze właściwym dla PSP w ramach działania 8.1 Bezpieczeństwo ruchu drogowego KGSPSP pełni rolę:

1. koordynatora projektów realizowanych przez KWSPSP,
2. inicjatora nowych projektów w ramach przedmiotowego działania (określenie ilości i rodzajów



sprzętu, który należy zakupić w kraju, wpisanie projektów na listę projektów indywidualnych POIiŚ).

Oznacza to, że KGSP nie jest bezpośrednio zaangażowana w realizację projektów i wydatkowanie środków. Projekty realizują bowiem KWSP. Ogólnym celem projektów jest poprawa BRD poprzez usprawnienie systemu ratownictwa na drogach. W 2011 r. KWSP (na podstawie danych zebranych przez Biuro Finansów KGSP) wydatki były ponoszone w ramach projektów:

1. *Usprawnienie ratownictwa na drogach – etap 1:*
 - a) KW PSP Wrocław: 810 826 PLN na 10 zestawów hydraulicznych,
 - b) KW PSP Warszawa: 1 637 342 PLN na 18 zestawów hydraulicznych,
 - c) KW PSP Gdańsk: 603 135 PLN na 8 zestawów hydraulicznych,
 - d) KW PSP Poznań: 855 901 PLN na 9 zestawów hydraulicznych;
2. *Bezpieczne centrum – doposażenie jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej w ciężkie pojazdy i sprzęt specjalistyczny do ratownictwa na drogach:*
 - a) KW PSP Toruń: 4 114 800 PLN na ciężki samochód ratownictwa technicznego,
 - b) KW PSP Łódź: 4 114 800 PLN na 2 ciężkie samochody ratownictwa technicznego,
 - c) KW PSP Warszawa: 6 868 800 PLN na 4 ciężkie samochody ratownictwa technicznego,
 - d) KW PSP Kielce: 1 690 927 PLN na ciężki samochód ratownictwa technicznego,
 - e) KW PSP Poznań: 5 832 000 PLN na 3 szt. samochodów ratownictwa technicznego.

W ramach XII Priorytetu POIiŚ pn. *Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia* realizowany jest projekt pn. *Budowa i wyposażeniu wojewódzkich centrów powiadamiania ratunkowego*. Całkowita wartość projektu to **72,619 mln zł**, z czego 61,182 mln zł pochodzić będzie ze środków EFRR (Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego).

Kolejnym projektem w ramach Priorytetu XII jest *Budowa i remont oraz doposażenie baz Lotniczego Pogotowia Ratunkowego*. Wartość projektu to **ponad 69 mln zł**, z czego 58 mln zł pochodzić będzie ze środków EFRR, natomiast pozostała kwota z budżetu państwa.

W ramach Działania 12.1. *Rozwój systemu ratownictwa medycznego* wsparcie otrzymują także inwestycje polegające na modernizacji oraz doposażeniu szpitalnych oddziałów ratunkowych, a także budowie i remoncie lądowisk dla helikopterów służących dostępności do SOR. Na realizację działań związanych z budową i remontem lądowisk dla helikopterów, a także modernizacją oraz doposażeniem szpitalnych oddziałów ratunkowych, przeznaczone zostały środki w wysokości około **460 mln zł z EFRR**. W wyniku realizacji projektów szacuje się, iż wyremontowanych/doposażonych zostanie 87 szpitalnych oddziałów ratunkowych i wybudowanych/wyremontowanych 65 lądowisk dla helikopterów.

W ramach Priorytetu XII realizowany jest także projekt dotyczący rozbudowy, remontu i doposażenia centrów urazowych, w ramach którego powstanie sieć wyspecjalizowanych jednostek pełniących funkcje centrów urazowych z lądowiskami dla śmigłowców ratunkowych. W ramach projektu powstanie 13 centrów urazowych (Lublin, Łódź, Bydgoszcz, Białystok, Gdańsk, Wrocław, Warszawa, Kraków, Poznań, Sosnowiec, Olsztyn, Zielona Góra, Rzeszów). Wartość całkowita inwestycji to około 147 mln zł, z czego około 125 mln zł pochodzi ze środków unijnych. Realizacja projektów przyczyni się do szybszego diagnozowania, a także leczenia pacjentów z obrażeniami wielonarządowymi.

Na kursy dla lekarzy, ratowników medycznych i dyspozytorów medycznych w ramach projektu *Wsparcie systemu ratownictwa medycznego poprzez kształcenie zawodowe lekarzy, ratowników medycznych i dyspozytorów medycznych* realizowanego przez Centrum Medyczne Kształcenia Podyplomowego przeznaczono od 2009 roku ze środków Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki

11 218 735,14 zł. Do czerwca 2015 roku na ten cel przeznaczonych zostało **35 534 180,09 zł.**

W 2009 roku Minister Zdrowia wydał Decyzję w sprawie dofinansowania projektu *Profesjonalne pielęgniarstwo systemu ratownictwa medycznego w Polsce – wsparcie kształcenia podyplomowego*, współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, *Działania 2.3. Wzmocnienie potencjału zdrowia osób pracujących oraz poprawa jakości funkcjonowania systemu ochrony zdrowia*. Wartość projektu: **20 284 744,58 zł.**

Finansowanie SOR wzrosło w roku 2011 o 70 732 418 zł (630 484 668 zł, w stosunku do roku 2010 - 559 752 250 zł).

Finansowanie świadczeń opieki zdrowotnej udzielanych pacjentowi urazowemu – osobie w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego spowodowanego działaniem czynnika zewnętrznego, którego następstwem są ciężkie, mnogie lub wielonarządowe obrażenia ciała – odbywa się oddzielnie dla każdego zakresu tych świadczeń, na zasadach i w trybie określonym w ustawie *o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych*, w ramach środków określonych w planie finansowym Narodowego Funduszu Zdrowia.

W 2011 roku przeprowadzono szereg konsultacji z przedstawicielami centrów urazowych i Narodowego Funduszu Zdrowia w celu poprawy mechanizmów i poziomu finansowania świadczeń udzielonych na rzecz pacjentów urazowych.

11. Podstawa działania: polskie i europejskie programy bezpieczeństwa ruchu drogowego

11.1. Krajowy Program BRD 2005 – 2007 – 2013 GAMBIT 2005

Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005 – 2007 – 2013 GAMBIT 2005, to program opracowany przez MI i przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 19 kwietnia 2005 r. Program stanowi diagnozę i ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, uwzględniając polskie i europejskie warunki programowania brd. Program GAMBIT 2005 to działania mające na celu realizację celu głównego i celów szczegółowych przyjętej przez Polskę *Wizji ZERO* do roku 2013. Jest to program działań administracji rządowej w zakresie brd, które w sposób bezpośredni lub pośredni ukierunkowane są na aktywność w zakresie zarządzania brd w regionach, powiatach i gminach. Program stwarza strukturom samorządowym warunki do skutecznego działania w zakresie brd.

- **Cel główny:** zmniejszenie do roku 2013 liczby ofiar śmiertelnych o ponad 50% w stosunku do roku 2003, tj. nie więcej niż 2800 ofiar śmiertelnych rocznie.
- **Cele etapowe,** kontrolne realizacji strategii:
 - rok 2007 - nie więcej niż 4300 ofiar śmiertelnych,
 - rok 2010 - nie więcej niż 3500 ofiar śmiertelnych.
- **Cele szczegółowe:**
 - stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd,
 - kształtowanie bezpiecznych postaw uczestników ruchu drogowego,
 - ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów,
 - budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej,
 - zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych.
- **Czas realizacji:** 2003-2013 w trzech perspektywach czasowych:
 - wizja bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2025,
 - strategia bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2013,
 - program operacyjny brd na lata 2005 – 2007.

11.2. IV Europejski Program Działań na rzecz BRD

Najnowszy, IV Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Unii Europejskiej stawia ambitny cel – **zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w ciągu najbliższej dekady**. Strategiczne Wytyczne do niego zawierają opis obszarów działań na rzecz 50% redukcji liczby ofiar śmiertelnych **w latach 2010-2020**, w tym inicjatywy na poziomie europejskim i krajowym o różnorodnym charakterze, m.in. zmierzające do poprawy bezpieczeństwa pojazdów, infrastruktury oraz zmiany zachowań uczestników ruchu drogowego.

- **Cel główny:** zmniejszenie o 50% ofiar śmiertelnych w roku 2020.
- **Cele szczegółowe/obszary działania:**
 - udoskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach,
 - budowa bezpieczniejszej infrastruktury drogowej,
 - przyspieszenie w sferze Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS),

- udoskonalenie systemu szkoleniowego dla użytkowników dróg,
- skuteczniejsze egzekwowanie przepisów,
- ustalanie celu w zakresie redukcji liczby rannych w wypadkach drogowych,
- nowe podejście do motocyklistów.

■ **Czas realizacji: 2010-2020.**

■ **Uczestnicy: wszystkie kraje członkowskie UE.**

■ **Realizacja programu:**

- ocena postępów w osiągnięciu założonego celu za pomocą odpowiednich wskaźników kontrolnych na poziomie Wspólnoty i na poziomie krajowym,
- zachęcanie wszystkich zainteresowanych stron do podpisania Europejskiej Karty BRD,
- monitorowanie przestrzegania zobowiązań złożonych przez sygnatariuszy.

12. Stan realizacji Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005

Podejmowane działania miały koncentrować się na:

- budowie systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego (prawo, system finansowania, badania naukowe, systemy informacyjne, zarządzanie),
- kształtowaniu prawidłowych zachowań w ruchu drogowym (przestrzeganie ograniczeń prędkości, stosowanie pasów bezpieczeństwa, trzeźwość uczestników ruchu drogowego, edukacja, komunikacja ze społeczeństwem),
- ochronie pieszych i rowerzystów, budowie i utrzymaniu bezpiecznej infrastruktury drogowej (hierarchizacja sieci dróg i ulic, nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym, audyt brd projektów drogowych),
- zmniejszaniu ciężkości wypadków (urządzenia bezpieczeństwa w pojeździe, „miękkie” otoczenie dróg, działania ratownicze).

Z danych z lat 2003-2011 wynika, że chociaż sytuacja w tym okresie była zmienna, a w 2007 roku zanotowano znaczny wzrost zagrożenia, to jednak w ciągu 9 lat udało się osiągnąć spadek:

- liczby ofiar śmiertelnych – o 26%,
- liczby wypadków – o 22%,
- liczby rannych – o 23%.

Wyjątkowo pozytywne zmiany nastąpiły w latach 2009 i 2010, w których liczba ofiar śmiertelnych spadła odpowiednio do 4 572 i do 3 907. Tak niskiego poziomu zagrożenia na polskich drogach do tej pory nie notowano.

Do uzyskania pozytywnych efektów przyczyniły się podejmowane od lat działania. W latach 2006-2007 funkcjonował Program Realizacyjny, który bardzo precyzyjnie określał zadania do wykonania. Dla kolejnych lat takiego szczegółowego programu realizacyjnego nie opracowywano. Pomimo to w latach 2008-2011 podjęto szereg inicjatyw zgodnych z kierunkami określonymi w Programie GAMBIT 2005, w tym:

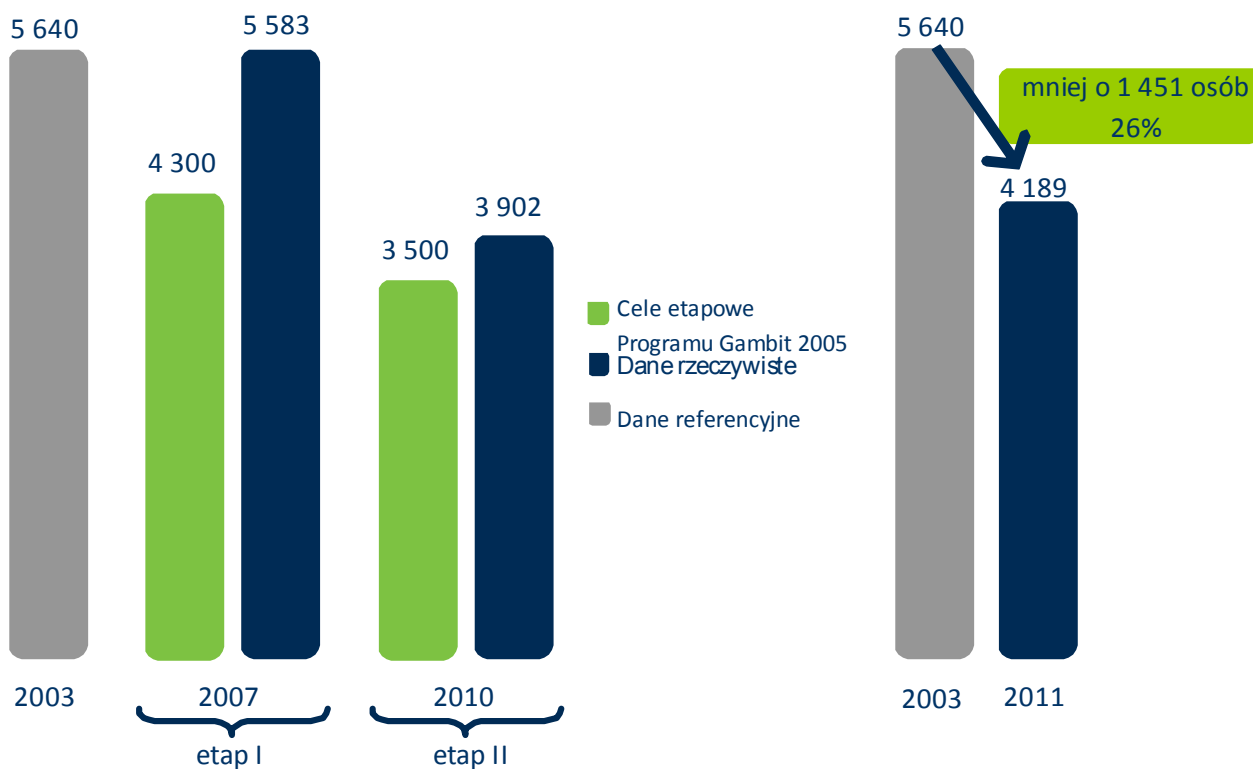
- zrealizowano cykl kampanii społecznych (*Włącz myślenie, Drogi Zaufania, Użyj wyobraźni*),
- znacznie zintensyfikowano nadzór nad ruchem drogowym (działania Policji, ITD, Straży Miejskich),
- przeprowadzono liczne działania edukacyjne (szkolenia, konkursy, festyny, pogadanki, ulotki),
- zrealizowano inwestycje drogowe mające na celu uspokojenie ruchu (np. kompleksowe uspokojenie ruchu na odcinku drogi wojewódzkiej 824 w Puławach wraz z budową instruktażowego terenu uspokajania ruchu *Miasteczko Holenderskie*, *Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach Samorządowych*, *Program Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych na Drogach Krajowych*),
- wdrożono szereg regulacji prawnych służących poprawie brd, w tym rozpoczęto tworzenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, który będzie zdalnie obsługiwać fotoradary, a docelowo również i inne urządzenia samoczynnie rejestrujące wykroczenia drogowe (np. przejazd na czerwonym świetle),
- pozyskano fundusze UE i Banku Światowego na inwestycje i inicjatywy lokalne,
- rozpoczęto budowę Polskiego Obserwatorium BRD,

- zaktywizowano samorządów, w zakresie brd,
- wspierano rozwój współpracy między organami administracji rządowej z samorządami i organizacjami pozarządowymi.

Wciąż jednak nie udało się osiągnąć głównego celu Programu GAMBIT. W 2011 roku liczba zabitych była większa od zakładanej o 968 osób.

Najpoważniejszą przeszkodą dla osiągnięcia wszystkich celów Programu GAMBIT jest brak stabilnego systemu finansowania brd, zbyt małe środki do realizacji poszczególnych działań. Z tego też powodu nie udało się osiągnąć celów etapowych określonych w Programie, ale duże spadki liczby zabitych w wypadkach drogowych w latach 2009 i 2010 pozwoliły znacząco przybliżyć się do wyznaczonego celu.

Rysunek 62. Realizacja celów etapowych Programu Gambit 2005



13. Wnioski i rekomendacje na rok 2012

13.1. Wnioski

Kierowca pojazdu ma największy wpływ na bezpieczeństwo własne, swoich pasażerów i pozostałych uczestników ruchu drogowego. Nieodpowiedzialne, czy nieracjonalne, zachowanie kierowcy prowadzi do kolizji lub wypadku. Często przyczyną jest niedouczenie lub brak doświadczenia.

Brawura, a więc łamanie przepisów, czy rozwijanie prędkości niedostosowanej do warunków na drodze, jest najczęstszą przyczyną wypadków. Taki stan utrzymuje się od lat, nie tylko w Polsce.

Dramatycznie wzrasta zagrożenie pieszych. Nieprawidłowe zachowanie kierujących wobec nich doprowadziło w roku ubiegłym do ponad 4,5 tys. wypadków. Ale i sami piesi coraz częściej prowokują wypadki. Powodów jest wiele, m.in. nieznajomość przepisów, czy ich niezrozumienie, słaba widoczność oraz brak separacji ruchu, czy bezpiecznych przejść.

Podobnie jest w przypadku rowerzystów. Rośnie popularność roweru jako środka transportu. Jako niechroniony uczestnik ruchu drogowego, rowerzysta jest narażony na większe niebezpieczeństwo. Elementy odblaskowe, takie jak kamizelki, oraz kaski mogą poprawić sytuację.

W dobie rozwoju motoryzacji i nowoczesnych technologii ogromnego znaczenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym nabiera infrastruktura drogowa „przewidująca” lub „wybacząca” błędy człowieka, a także nowe rozwiązania w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów.

Działania konsekwentne, systematyczne i realizowane wspólnie przez podmioty ze wszystkich sektorów: publicznego, społecznego i prywatnego, przynoszą najlepsze efekty. W takich warunkach większa jest szansa na skuteczne dotarcie do świadomości uczestników ruchu drogowego, zmianę nawyków oraz ich utrwalenie.

Analiza przyczyn wypadków oraz zachowań ich uczestników prowadzi do wniosku, że priorytetowymi grupami docelowymi działań na rzecz poprawy brd są: niechronieni uczestnicy ruchu drogowego w różnych grupach wiekowych, w tym motocykliści, a także kierowcy pojazdów, a wśród nich najmłodsza grupa w wieku 18-24 lata.

13.2. Rekomendacje

- Stworzenie Narodowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce na lata 2013-2020, w nawiązaniu do Programu GAMBIT 2005 – 2013, w tym:
 - uwzględnienie priorytetów *Dekady BRD 2011-2020*, ogłoszonej przez ONZ oraz wytycznych IV Programu BRD Unii Europejskiej,
 - podział pracy między członków KRBRD i jej partnerów, według *strategii 4 E*, czyli: *engineering* – wymogi techniczne, *enforcement* – nadzór i kontrola, *emergency* - pomoc przedmedyczna i medyczna oraz *education* – edukacja,
 - wyznaczenie zadań i powołanie Społecznej Rady Konsultacyjnej ds. BRD z udziałem reprezentantów środowisk naukowych, organizacji pozarządowych i biznesowych oraz mediów,
 - coroczna ewaluacja działań na rzecz brd, prowadzonych pod auspicjami KRBRD.

- Edukacja w zakresie zasad ruchu drogowego oraz bezpiecznych zachowań na drodze, ze szczególnym uwzględnieniem:
 - bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w różnym wieku, oraz
 - znaczenia systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.
- Popularyzacja nowych zasad szkolenia i egzaminowania na prawo jazdy.
- Popularyzacja dobrych praktyk w zakresie metod i środków uspokojenia ruchu, szczególnie wśród samorządowych zarządców dróg.
- Wzbogacanie treści i form wychowania komunikacyjnego wśród dzieci i młodzieży.
- Monitorowanie efektów audytów brd po wejściu w życie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.
- Inicjowanie oraz udział w opracowywaniu zmian legislacyjnych służących poprawie brd, w tym szczególnie:
 - w zakresie limitów prędkości,
 - kar za wykroczenia drogowe,
 - reklam świetlnych przy drodze (tzw. ledowych),
 - bezpieczeństwa rowerzystów.
- Wspieranie inicjatyw różnorodnych organizacji zaangażowanych w poprawę brd.
- Inicjowanie działań lokalnych w ramach Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Europejskiego Dnia bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce.
- Usprawnianie form i kanałów komunikacji ze społeczeństwem w zakresie brd, m.in. poprzez Internet (media społecznościowe), Inteligentne Systemy Transportowe, wydarzenia informacyjno – edukacyjne, patronaty i uczestnictwo w akcjach organizowanych przez partnerów zewnętrznych).
- Rozwój kontaktów międzynarodowych w celu zdobywania wiedzy, korzystania z doświadczeń i pozyskiwania funduszy zagranicznych na rzecz poprawy brd w Polsce.
- Upowszechnianie wyników europejskich projektów dotyczących problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego, w celu ich dalszego wdrażania.

14. KRBRD – misja, historia, kierownictwo, członkowie

Misją KRBRD jest kształtowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego prawo na drogach i szanującego prawa innych. Wzorując się na doświadczeniach krajów – liderów w bezpieczeństwie ruchu drogowego, KRBRD zdecydowała się wprowadzić podobną politykę – politykę spójnych działań, prowadzonych we współpracy administracji rządowej z władzami regionalnymi, samorządami terytorialnymi, sektorem prywatnym oraz organizacjami pozarządowymi. Podstawowym założeniem jest, że działania te, aby były skuteczne, powinny mieć zintegrowaną koncepcję i zbliżony przekaz. Funkcję koordynatora tych działań spełnia KRBRD.

Historia skoordynowanych, multidyscyplinarnych działań mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce sięga 1993 roku:

- 21 października 1993 r. - powołanie międzyresortowego zespołu koordynacyjnego pod nazwą *Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* uchwałą nr 92/93 Rady Ministrów,
- 6 października 1998 r. - reaktywowanie Rady BRD zarządzeniem nr 71/98 Prezesa Rady Ministrów (Rada nie posiadała umocowania ustawowego, co ograniczało jej potencjał w procesie poprawy brd),
- **1 stycznia 2002 r. - powołanie międzyresortowego organu pomocniczego Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego - KRBRD na mocy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 129, poz. 1444 i Nr 154, poz. 1798, z 2002 r. Nr 216, poz. 1825 oraz z 2003 Nr 149, poz. 1452).**

Przewodniczącym KRBRD jest minister właściwy ds. transportu – obecnie MTBiGM, a jego zastępcami są sekretarze lub podsekretarze stanu w MTBiGM i w MSW.

Członkami KRBRD są – zgodnie z ustawą – wskazani przez Premiera przedstawiciele: MON, Ministra Sprawiedliwości oraz ministrów właściwych do spraw: administracji publicznej, budżetu, finansów publicznych, gospodarki, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, oświaty i wychowania, środowiska, transportu, wewnętrznych, pracy oraz Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz wojewodowie.

Jednostką wykonawczą KRBRD jest Sekretariat, który działa w strukturze organizacyjnej MTBiGM (sekretariat@krbrd.gov.pl).

KRBRD określa kierunki i koordynuje działania administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań KRBRD należy między innymi:

- proponowanie kierunków polityki państwa, opracowywanie programów poprawy brd,
- zlecanie badań naukowych,
- inicjowanie oraz opiniowanie aktów prawnych w dziedzinie brd,
- inicjowanie współpracy zagranicznej jak również działalności edukacyjno-informacyjnej,
- współpraca z organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi,
- analizowanie i ocena podejmowanych działań.

Jednocześnie z KRBRD w każdym z szesnastu województw utworzona została Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która działa przy marszałku województwa jako wojewódzki zespół koordynacyjny działań administracji publicznej w sprawach brd. Przewodniczącym WRBRD jest marszałek województwa, jego zastępcami są: wojewoda

i wojewódzki komendant Policji. Członkowie WRBRD to przedstawiciele zarządu województwa, zarządów powiatów i gmin, komendanta wojewódzkiego Policji, komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, oddziału GDDKiA, zarządu dróg wojewódzkich, zarządów dróg powiatowych i wojewódzkiego kuratora oświaty. Do zadań WRBRD należy między innymi opracowywanie regionalnych programów poprawy brd, opiniowanie aktów prawa miejscowego w zakresie brd, szkolenie kadr w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, inicjowanie współpracy międzywojewódzkiej, współpraca z organizacjami społecznymi i pozarządowymi, inicjowanie działalności edukacyjno-informacyjnej, oraz analizowanie i ocena działań brd na terenie województwa.

KRBRD ma obowiązek składania sprawozdań dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie na podstawie sprawozdań WRBRD i poszczególnych resortów. Sprawozdanie to składane jest corocznie Premierowi, Sejmowi, Senatowi i Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej.

Lista rzeczywistych członków KRBRD:

- Ministerstwo Edukacji Narodowej,
- Ministerstwo Finansów,
- Ministerstwo Gospodarki,
- MTBiGM,
- MON,
- Ministerstwo Sprawiedliwości,
- MSW,
- Ministerstwo Środowiska,
- Ministerstwo Zdrowia,
- GDDKiA,
- GITD,
- KGSP,
- KGP.

Lista instytucji o charakterze doradczym:

- IBDiM,
- ITS,
- PZM,
- Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
- Związek OSP RP.

15. Partnerzy

15.1. Partnerzy zagraniczni

- Stowarzyszenie Europejskich Administracji w sprawach Rejestracji Pojazdów i Praw Jazdy - association of European Vehicle & Driver Registration Authorities,
- Szwedzka administracja drogowa (Trafikverket),
- Niemiecka administracja drogowa – BAST,
- Holenderska administracja drogowa (Rijkswaterstaat – RWS),
- Światowe Stowarzyszenie Drogowe PIARC (World Road Association),
- Konferencja Europejskich Dyrektorów Dróg (CEDR),
- Międzynarodowa Federacja Drogowa (IRF),
- Europejska Organizacja Koordynująca Wdrażanie Telematyki Transportu Drogowego (ERTICO).

15.2. Partnerzy krajowi

15.2.1. Szczebel centralny

- Parlamentarny Zespół ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- ŻW,
- SG,
- Automobilklub Polski,
- PKOl.

15.2.2. Organizacje, fundacje i stowarzyszenia

- Alter Ego – Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Kolizjach Drogowych,
- Euroregionalne Stowarzyszenie inicjatyw Społeczno-Gospodarczych z siedzibą w Rzeszowie, program *Bezpieczne wakacje*,
- Fundacja im. Doktora Piotra Janaszka *PODAJ DALEJ*,
- Fundacja Jedź Bezpiecznie,
- Fundacja Kocham Polską Przyrodę,
- Fundacja Krzysztofa Hołowczyca – *Kierowca Bezpieczny*,
- Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej,
- Krajowe Centrum BRD,
- Mazovia MTB Maraton - Stowarzyszenie *Zielony Szlak*,
- Stowarzyszenie Aktywność Lokalna *Młodzi - Aktywni*,
- Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Nysa,
- Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego *DROGA I BEZPIECZEŃSTWO*,
- Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego,
- Świetlica Socjoterapeutyczna w Makowie Mazowieckim,
- Towarzystwo Przyjaciół Dzieci, Oddział Miejsko-Gminny w Górze.

15.2.3. Media

- Program I Polskiego Radia Lato z radiem.

15.3. Partnerzy lokalni

15.3.1. Instytucje samorządowe i pozarządowe

- Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa,
- Kuratoria Oświaty,
- PCK,
- Straże Miejskie,
- Szkoły,
- Tramwaje Warszawskie,
- Urzędy Miast,
- WORD-y,
- Zarządy Dróg Wojewódzkich,

15.3.2. Inne

- Akademia Muzyczna we Wrocławiu,
- Arkus&Romet,
- Automobilklub Wielkopolski,
- Bank Gospodarki Żywnościowej,
- Centrum Pomocy Psychologiczno-Pedagogicznej w Legionowie,
- Fundacja BGŻ - Program Jeżdżę z Głową,
- Gdańsk Transport Company,
- Gmina Dywity,
- Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego w Kielcach,
- Klub rowerowy Trybik,
- Liceum Samochodowe w Warszawie przy ulicy Jana Pawła II 69,
- LOTOS,
- Michelin,
- Miejscowość Kobylka,
- Miejska Rada BRD w Gdańsku,
- MT Targi,
- Oddział Przedszkolny przy Zespole Szkół Katolickich w Złotowie,
- OSRAM,
- Przedszkole nr 50 w Lublinie,
- Publiczne Gimnazjum im. Księdza Grzegorza Piramowicza w Maciejowicach przy ul. Grzegorza Piramowicza 1 A,
- Publiczna Szkoła Podstawowa nr 34 w Radomiu przy ulicy Miłej 16,
- Rada Miasta w Tychach,

- Radio Kraków,
- Renault Polska,
- Statoil,
- Stołeczna Estrada,
- Straż Miejska w Sianowie,
- Szkoła Bezpiecznej Jazdy ZR 1 w Nowym Targu,
- Szkoła Podstawowa nr 1 w Pilicy,
- Szkoła Podstawowa nr 212 w Warszawie,
- Szkoła Podstawowa w Ruścu,
- Telewizja SFERA z Rudy Śląskiej,
- Telewizja lokalna w Zielonej Górze,
- Urząd Miasta w Luboniu,
- Urząd Miasta w Łomiankach,
- Województwo opolskie,
- Wydział Radia i Telewizji Uniwersytetu Śląskiego,
- Zakłady Linii Kolejowych PKP PLK S.A.,
- Zespół Szkół im. Generała Józefa Bema w Zawierciu, program *Bądź widoczny na drodze*,
- Zespół Szkół im. Księdza Jana Twardowskiego w Bożej Woli,
- Zespół Szkół nr 51 ul. Staffa 3/5 w Warszawie.

15.3.3. Media

- Radio Kraków,
- Telewizja kablowa WTK na terenie Wielkopolski i wybranych miast Polski.

15.4. Polscy sygnatariusze Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

1. 3M Poland,
2. ABB – Poland,
3. Akademia Bezpiecznej Jazdy,
4. ALSTOM POWER SP Z O.O.,
5. Arval Service Lease Polska Sp. z o.o.,
6. Auto Klub Dziennikarzy Polskich,
7. AUTOM – szkoła jazdy,
8. Automobilklub Polski,
9. Autostrada Eksploatacja SA,
10. AWSA - Autostrada Wielkopolska SA,
11. Axel Springer Polska Sp. z o.o., Redakcja *Auto Świat* ,
12. Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego EKKOM Sp. z o.o.,
13. Biuro Inżynierskie K. Błażejowski ,
14. Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
15. Centrum Szkolenia Kierowców DORA & PIOTR,
16. DHL Polska ,



17. Długi Język Centrum Języków Obcych,
18. FHU Sakowska,
19. Firma ASC Anna Sieńczak-Chromińska, Portal internetowy www.ekokierowcy.pl,
20. Fundacja *Kierowca Bezpieczny*,
21. Fundacja KRZYŚ,
22. Fundacja OPTIMO MODO,
23. Fundacja PROVENTUS,
24. Fundacja Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy,
25. Gmina Miasta Zakopane,
26. Grupa IMAGE Sp. z o.o.,
27. Grupa Kapitałowa LOTOS,
28. Hi London School,
29. ITS,
30. Internet Prasa Media Sp. z o.o.,
31. IV Liceum Ogólnokształcące im. Stefanii Sempołowskiej w Lublinie,
32. Job Safety,
33. KRBRD ,
34. Magazyn Zmotoryzowanych *MOTO*,
35. Miasto Gdynia,
36. Miasto Kalisz,
37. Miasto Kraków,
38. Miasto Olsztyn,
39. Miasto Poznań,
40. Miasto Radom,
41. Miasto Stołeczne Warszawa,
42. Miasto Szczecin,
43. Miejski Zarząd Ulic i Mostów Chorzów,
44. Mota-Engil Central Europe,
45. Motoryzacyjna Akademia Kierowców,
46. OSP SZCZECIN,
47. Ogólnopolska Federacja Młodzieżowych Samorządów Lokalnych,
48. Państwowe Przedszkole nr 9 w Warszawie,
49. PKN ORLEN,
50. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
51. PKS w Ostrowcu Św. S.A.,
52. Politechnika Łódzka - Instytut Pojazdów, Konstrukcji i Eksploatacji Maszyn,
53. Polkomtel, S.A.,
54. Polska Izba Spedycji i Logistyki,
55. PCK,
56. PZM,
57. *Polskie Drogi* – miesięcznik,
58. Polskie Radio S.A.,
59. Polskie Stowarzyszenie Motorowe Doskonalenia Technik i Bezpieczeństwa Jazdy,
60. Przedszkole Nr 11 im. Leśnych Ludków w Mikołowie,
61. Przedszkole Nr 18 w Zabrzu,
62. Przedszkole Nr 50 w Lublinie,
63. PZU S.A.,
64. RATMED.pl,
65. Road Sign Design - Jerzy Gruszczyński,

66. Security Training and Consulting Sp. z o.o.,
67. Shell Polska,
68. Stalexport Autostrada Małopolska S.A.,
69. Stowarzyszenie na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego *Bezpieczna Droga*,
70. Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego *Droga i Bezpieczeństwo*,
71. Studenckie Koło Naukowe Transportu, Spedycji i Logistyki (SKN TSL) Szkoły Głównej Handlowej,
72. Szkoła Bezpiecznej Jazdy Promotor,
73. Szkoła Jazdy High,
74. Szkoła Jazdy Rajder,
75. Szkoła Jazdy Subaru SJS,
76. Szkoła Podstawowa nr 32 w Lublinie,
77. TER Enterprises, Tomasz Rosa,
78. Test & Training Safety Centre Sp. z o.o. Sp. komandytowa ,
79. Toruńska Akademia Jazdy,
80. Towarzystwo Przyjaciół Dzieci – Ruch Bezpieczeństwa Drogowego *STOP! Dziecko Na Drodze*,
81. Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.,
82. Unilever Poland S.A.,
83. Warszawska Masa Krytyczna,
84. *Wychowanie komunikacyjne*,
85. Wydawnictwo FORUM Sp. z o.o.,
86. Wydawnictwo RONDO Jerzy Skobelki,
87. Wydział Ruchu Drogowego KSP,
88. XVI Liceum Ogólnokształcące im. Armii Krajowej w Tarnowie,
89. Zespół Szkół Samochodowych i Licealnych nr 2 w Warszawie,
90. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
91. Związek Miast Bałtyckich,
92. Związek Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego w Polsce Browary Polskie.

16. Słownik

[1]	[2]
Termin lub skrót (wg alfabety)	Rozwinięcie skrótu / Opis terminu
ADR	Europejska umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie 30 września 1957 r., opracowana i wydana przez Europejski Komitet Transportu Wewnętrzny, ratyfikowana przez Polskę w 1975 roku Skrót ADR oznacza [<i>ang.</i>]: The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road, [<i>franc.</i>]: l'Accord europeen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Routes.
Bezpieczeństwo bierne	Wypożyczenie pojazdu mające na celu zmniejszenie skutków (ciężkości) zaistniałej kolizji lub wypadku drogowego.
Bezpieczeństwo czynne	Inaczej: bezpieczeństwo aktywne – elementy konstrukcji i wyposażenie pojazdu zmniejszające ryzyko zaistnienia kolizji lub wypadku drogowego.
Bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD/brd)	Bezpieczeństwo ruchu drogowego – ogół działań edukacyjno-informacyjnych, inżynierskich, kontrolnych, prawnych zmierzających do obniżenia liczby wypadków drogowych i ich ofiar.
CEPIK	Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców –system informatyczny obejmujący centralną bazę danych gromadzącą dane i informacje o pojazdach, ich właścicielach i posiadaczach oraz osobach posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami. Ewidencja jest prowadzona w systemie teleinformatycznym.
Ciężkość wypadków	Liczba zabitych na 100 wypadków drogowych.
Diagnostyka	Ocena stanu technicznego pojazdu użytkowanego na drogach publicznych.
Dyrektywa Unijna	Akt prawa Unii Europejskiej, którego mocą prawodawcy państw członkowskich Unii zostają zobowiązani do wprowadzenia określonych regulacji prawnych, służących osiągnięciu wskazanego w dyrektywie, pożądanego stanu rzeczy.
Edukacja brd	Ogół oddziaływań i środków obejmujących zarówno nauczanie, jak i wychowanie, podejmowanych w celu wyeliminowania lub maksymalnego ograniczenia zagrożeń na drogach.
EBI	Europejski Bank Inwestycyjny – powstał na mocy Traktatu Rzymskiego jako bank Unii Europejskiej, udzielający długoterminowych pożyczek. Bank zajmuje się udzielaniem pożyczek dla sektora publicznego i prywatnego na projekty europejskie. Bank działa na terenie UE oraz w około 140 krajach na całym świecie, z którymi UE zawarła umowy o współpracy.
Fotoradar	Stacjonarne urządzenie rejestrujące, ujawniające i zapisujące za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami (głównie nadmierną prędkość).
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest centralnym urzędem administracji rządowej obsługującym Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad i wykonującym zadania zarządu dróg krajowych. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych, do którego należy m.in. wykonywanie zadań zarządcy dróg krajowych i realizacja budżetu państwa w zakresie dróg krajowych.

[1]	[2]
GITD	Główny Inspektor Transportu Drogowego jest centralnym organem administracji rządowej podległym ministrowi właściwemu do spraw transportu. Główny Inspektor kieruje Inspekcją przy pomocy podległego mu Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Inspekcja Transportu Drogowego powołana jest do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie transportu drogowego i niezarobkowego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi.
GUS	Główny Urząd Statystyczny – urząd administracji rządowej obsługujący Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego i działający pod jego bezpośrednim kierownictwem. Prezes Głównego Urzędu Statystycznego jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach statystyki.
k.p.s.w.	Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenie. Normy postępowania w sprawach o wykroczenie określają prawa i obowiązki organów procesowych (sądu, prokuratora - w postępowaniu przygotowawczym), stron i innych uczestników tego postępowania oraz warunki i formy ich działania, które muszą mieć określoną formę zawierającą się w ramach określanych przez ustawę.
Kampania społeczna	Zestaw działań zaplanowanych w konkretnym czasie, skierowanych do określonej grupy docelowej, której celem jest wywołanie zmian społecznie pożądanych poprzez wzrost wiedzy, kształtowanie prawidłowych postaw. Kampania społeczna może stosować narzędzia i techniki reklamowe.
KE	Komisja Europejska – organ wykonawczy UE, który składa wnioski legislacyjne, egzekwuje przestrzeganie prawa oraz reprezentuje i chroni wspólne interesy Europy. Komisja opracowuje projekty nowych aktów prawnych i zarządza na bieżąco wdrażaniem polityki UE i wydatkowaniem unijnych funduszy. Czuwa również nad przestrzeganiem postanowień traktatów i przepisów prawa europejskiego.
KGP	Komenda Główna Policji – jednostka organizacyjna Policji, przy pomocy której Komendant Główny Policji realizuje zadania określone w ustawach. Komendant Główny Policji jest centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego, podległym ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych.
Kierowca	Osoba uprawniona do kierowania pojazdem silnikowym.
Kierujący	Osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osoba, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie
KMP	Komenda Miejska Policji.
Kolizja	Zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą wyłącznie straty materialne.
KPP	Komenda Powiatowa Policji.
KRBRD	Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, działający przy ministrze właściwym do spraw transportu. KRBRD określa kierunki i koordynuje działania administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.
KSP	Komenda Stołeczna Policji.
KWP	Komenda Wojewódzka Policji.

[1]	[2]
Nadzór nad ruchem drogowym	Całokształt przedsięwzięć mających na celu wykluczenie z ruchu drogowego uczestników nieprzestrzegających prawa i stwarzających zagrożenie. Działalność ta skoncentrowana jest na ograniczeniu do minimum negatywnych zjawisk, które stanowią o poziomie zagrożenia na drogach.
Niechroniony uczestnik ruchu drogowego	Uczestnicy ruchu drogowego, którzy nie korzystają z technicznych zabezpieczeń, takich jak: karoseria pojazdu czy pasy bezpieczeństwa (piesi, rowerzyści, motorowerzyści).
OSP	Ochotnicza Straż Pożarna
Pord	Ustawa <i>Prawo o ruchu drogowym</i> – ustawa regulująca przepisy i zasady obowiązujące uczestników ruchu drogowego. <i>Kodeks drogowy</i> to wspólna nazwa wszystkich aktów prawnych, regulujących zasady ruchu drogowego w państwie.
POIIŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko – jeden z programów operacyjnych będących podstawowym narzędziem do osiągnięcia założonych w nich celów przy wykorzystaniu środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. W ramach programu realizuje się duże inwestycje infrastrukturalne w zakresie ochrony środowiska, transportu (w tym brd), energetyki, kultury i dziedzictwa narodowego, ochrony zdrowia oraz szkolnictwa wyższego.
Pojazd silnikowy	Pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem motoroweru i pojazdu szynowego.
PSP	Państwowa Straż Pożarna.
PZM	Polski Związek Motorowy – związek stowarzyszeń działający na podstawie Prawa o Stowarzyszeniach (ustawa z dnia 7.04.1989 r.), zrzeszający członków sympatyków motoryzacji w kilkuset automobilklubach i klubach motorowych oraz turystycznych.
Ranny	Osoba poszkodowana w wyniku wypadku drogowego: ■ ciężko ranny - osoba, która doznała ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej lub znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zespечения lub zniekształcenia ciała oraz urazów w postaci np. złamań, uszkodzeń organów wewnętrznych, poważnych ran ciętych i szarpanych; ■ lekko ranny – osoba, która poniosła uszczerbek na zdrowiu inny niż ciężko ranny, naruszający czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia na okres trwający nie dłużej niż 7 dni, stwierdzony przez lekarza.
Regionalne Centrum BRD	Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – wdraża i realizuje szereg projektów ukierunkowanych na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie województwa warmińsko - mazurskiego.
Ręczny miernik prędkości	Przenośne urządzenie ujawniające naruszenia ograniczeń prędkości przez kierujących pojazdami.
Sekretariat KRBRD	Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wykonuje swoje zadania przy pomocy Sekretariatu, który działa jako wewnętrzna jednostka organizacyjna ministra właściwego do spraw transportu.
SEWiK	System Ewidencji Wypadków i Kolizji Drogowych - w systemie rejestrowane są wszystkie zdarzenia drogowe zaistniałe na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania zgłoszone Policji, które pociągnęły za sobą ofiary w ludziach (wypadki drogowe) bądź wyłącznie straty materialne (kolizje drogowe). Dane do systemu wprowadzane są na podstawie <i>karty zdarzenia drogowego</i> .

[1]	[2]
SG	Straż Graniczna
System informacji o brd	System służący rozpowszechnianiu wiedzy i informacji o brd, wykorzystujący Internet, ale także wydawnictwa, czasopisma, biuletyny itp.
Światła do jazdy dziennej	Rodzaj oświetlenia samochodowego przeznaczonego do jazdy w ciągu dnia o znacznie mniejszym natężeniu światła i mniejszym zużyciu energii. Od 7 lutego 2011 r. UE wprowadziła obowiązek wyposażania w światła do jazdy dziennej wszystkie nowo wyprodukowane pojazdy.
Uczestnik ruchu drogowego	Uczestnik ruchu to pieszy, kierujący oraz każda inna osoba przebywająca w pojeździe lub na pojeździe, na drodze. Uczestnik ruchu ma obowiązek stosować się do zasad ruchu drogowego.
UE	Unia Europejska – związek demokratycznych państw europejskich będący efektem wieloletniego procesu integracji politycznej, gospodarczej i społecznej zapoczątkowanej po drugiej wojnie światowej. Jako organizacja międzynarodowa funkcjonuje od 1 grudnia 2009.
Vacatio legis	Termin prawniczy oznaczający okres między ogłoszeniem aktu prawnego a jego wejściem w życie.
WHO	Światowa Organizacja Zdrowia (ang. <i>World Health Organization</i>) – jedna z organizacji działających w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ), zajmująca się ochroną zdrowia. Jej siedzibą jest Genewa
Wideorejestrator	Urządzenie rejestrujące, zainstalowane w pojeździe, ujawniające i zapisujące za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami.
WITD	Wojewódzki inspektor transportu drogowego - organami Inspekcji Transportu Drogowego są: Główny Inspektor oraz wojewoda działający za pośrednictwem wojewódzkiego inspektora transportu drogowego, jako kierownika wojewódzkiej inspekcji transportu drogowego wchodzącej w skład wojewódzkiej administracji zespolonej. Podział organizacyjny inspekcji pokrywa się z podziałem administracyjnym kraju.
Włącz myślenie!	Wspólne hasło (ang. umbrella brand) kampanii organizowanych przez Sekretariat KRBRD.
WORD	Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego – Zarząd województwa tworzy, po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego na obszarze województwa. WORD jest samorządową wojewódzką osobą prawną. Zarząd województwa sprawuje nadzór nad ośrodkiem. Do zadań ośrodka należy organizowanie egzaminów państwowych sprawdzających kwalifikacje osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz kierujących pojazdami. Ośrodek może wykonywać inne zadania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. zasady działania WORD reguluje ustawa <i>Prawo o ruchu drogowym</i> .
WRBRD	Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – działa przy marszałku województwa jako wojewódzki zespół koordynacyjny w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.
WRD	Wydział Ruchu Drogowego w komendach Policji.
Wychowanie komunikacyjne	Świadoma działalność społeczna mająca na celu ukształtowanie odpowiednich motywacji etycznych, postaw społecznych oraz pożądanych zachowań na drogach, będących integralnym składnikiem ogólnej kultury człowieka.

[1]	[2]
Wypadek drogowy	Zdarzenie, które miało początek na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu, które pociągnęło za sobą ofiary w ludziach, w tym także u sprawcy tego zdarzenia.
Wypadek z pasażerem	Wypadek, w którym obrażenia odniósł pasażer, na skutek: np. wypadnięcia z pojazdu w czasie jazdy, przyciśnięcia drzwiami autobusu w trakcie wsiadania lub wysiadania.
Zabity/ofiara śmiertelna	Osoba zmarła na miejscu wypadku lub w ciągu 30 dni od dnia wypadku na skutek doznanych obrażeń ciała.
Zagrożenie mieszkańców	Liczba zabitych na 100 tys. lub 1 mln mieszkańców.
Zarządzanie ruchem	Zarządzanie ruchem to ogół podejmowanych czynności organizacyjno - technicznych, takich jak: opracowywanie, rozpatrywanie i zatwierdzanie projektów organizacji ruchu, przekazywanie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu do realizacji, nadzór nad zgodnością organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem oraz nadzór i analiza istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności, a także nadzór nad zarządzaniem ruchem.
Zdarzenie drogowe	Zdarzenie zaistniałe lub mające początek na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu.
ŻW	Żandarmeria Wojskowa

- 1** Stan brd w Polsce
- 2** Zmiany w przepisach dotyczących brd w 2011 r.
- 3** System nadzoru nad ruchem drogowym
- 4** Bezpieczeństwo transportu drogowego
- 5** Działania prewencyjne i edukacyjne
- 6** Infrastruktura drogowa
- 7** System ratownictwa drogowego w Polsce
- 8** System informacji o brd
- 9** Współpraca międzynarodowa
- 10** Źródła finansowania
- 11** Podstawa działania: polskie i europejskie programy brd
- 12** Stan realizacji Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005
- 13** Wnioski i rekomendacje na rok 2012
- 14** Krajowa Rada BRD – misja, historia, kierownictwo, **członkowie**
- 15** Partnerzy
- 16** Słownik

**Opracowano
w Sekretariacie Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
(Ministerstwo Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej)
przy współpracy
Instytutu Transportu Samochodowego**

Warszawa 2012 r.