Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2018 roku.

SŁOWNIK POJĘĆ[1]

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

KOLIZJA DROGOWA
Zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne[2].

ZDARZENIE DROGOWE
Wypadek drogowy lub kolizja drogowa.

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

OFIARA (OSOBA) CIĘŻKO RANNA
Osoba, która doznała uszczerbku na zdrowiu w postaci:
a) pozbawienia wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zeszpecenia lub zniekształcenia ciała,
b) innych obrażeń powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

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

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

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

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

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

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

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

Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO oraz działania realizowane w tym zakresie w 2018 r.

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

Spis treści

SŁOWNIK POJĘĆ **2**

WPROWADZENIE **5**

POLSKA NA TLE PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ **7**

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE W ROKU 2018 ..... **10**

ZADANIE ZREALIZOWANE PRZEZ CZŁONKÓW KRBRD PRZEWIDZIANE DO REALIACJI W 2018 ROKU W PROGRAMIE REALIZACYJNYM NA LATA 2018-2019 DO NPBRD **59**

INNE DZIAŁANIA MAJĄCE WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO REALIZOWANE W 2018 R. **86**

DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZA I PUBLIKACJE **133**

ZAŁĄCZNIK 1. ANALIZY PORÓWNAWCZE STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWACH W 2018 R. **140**

ZAŁĄCZNIK 2. LICZBA ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR ORAZ WIELKOŚĆ WSKAŹNIKÓW ZAGROŻENIA W ROKU 2018 ..... **174**

ZAŁĄCZNIK 3. ZESTAWIENIE PODSTAWOWYCH WSKAŹNIKÓW MONITOROWANIA NPBRD W 2010 I 2018 R. **175**

Przedstawiam Państwu sprawozdanie na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2018 roku.

Od początku lat dziewięćdziesiątych poczynione zostały w naszym kraju znaczące inwestycje w infrastrukturę drogową, m.in. budowane są kolejne odcinki dróg krajowych. W okresie tym liczba pojazdów zarejestrowanych w Polsce systematycznie rośnie. Od 1990 do 2018 roku liczba pojazdów silnikowych wzrosła w naszym kraju o 228%. W okresie tym odnotowano spadek wypadków o 37% oraz spadek ilości ofiar śmiertelnych tych wypadków o 61%. W trójkącie bezpieczeństwa infrastruktura – pojazd – człowiek mimo prowadzonych działań edukacyjnych to nadal człowiek – uczestnik ruchu drogowego, poprzez podejmowanie niewłaściwych decyzji w ruchu drogowym ponosi największą odpowiedzialność za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2018 r. jest nadal niezadawalający. Liczba 2862 ofiar śmiertelnych to liczba dramatów ludzi, których - pomimo wielu wysiłków i starań zarówno Rządu Rzeczypospolitej Polskiej jak i władz samorządowych, środowisk naukowych, organizacji pozarządowych czy mediów, które konsekwentnie pracowały nad tym, aby po polskich drogach jeździło się sprawnie i bezpiecznie - nie udało się uratować. Dopóki choć 1 osoba ginie na drodze sytuacja ta jest nie do przyjęcia i nigdy nie będzie satysfakcji z podejmowanych działań.

Aby nadal skutecznie przeciwdziałać zagrożeniom dla bezpieczeństwa ruchu drogowego konieczne jest prowadzenie dalszych systematycznych działań na wielu płaszczyznach, poszukiwanie i wdrażanie nowych rozwiązań w szczególności poprzez edukację, prawo, nadzór, inżynierię oraz sprawne działania w zakresie ratownictwa i opieki powypadkowej.

Dla skutecznego działania instytucji rządowych, ale także wszystkich partnerów BRD warunkiem koniecznym jest dalsza sprawna wymiana informacji, uzgadnianie i opiniowanie poszczególnych inicjatyw legislacyjnych, edukacyjnych i strategicznych.

Wierzę, że wnioski zawarte w sprawozdaniu za 2018 r. będą służyły dalszej pogłębionej refleksji nad debatą jak skuteczniej poprawiać bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce i pozwolą jeszcze lepiej koordynować działania partnerów i sojuszników na rzecz poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach.

Jesteśmy świadomi, że działania na rzecz ograniczenia skutków wypadków drogowych stanowią naszą wspólną odpowiedzialność. To właśnie my wszyscy Polacy, uczestnicy ruchu drogowego odczuwamy w sposób bezpośredni lub pośredni skutki zdarzeń drogowych. Jest to obszar, który dotyczy każdego z nas, ponieważ zdecydowana większość z nas codziennie uczestniczy w ruchu drogowym jako kierujący, piesi i pasażerowie.

Sprawozdanie przygotowywane przez KRBRD jest podziękowaniem dla wszystkich zaangażowanych w dotychczasowy wysiłek i zachętą do dalszej, wzmożonej pracy, ponieważ każde ocalone życie ludzkie stanowi wartość bezcenną.

Andrzej Adamczyk

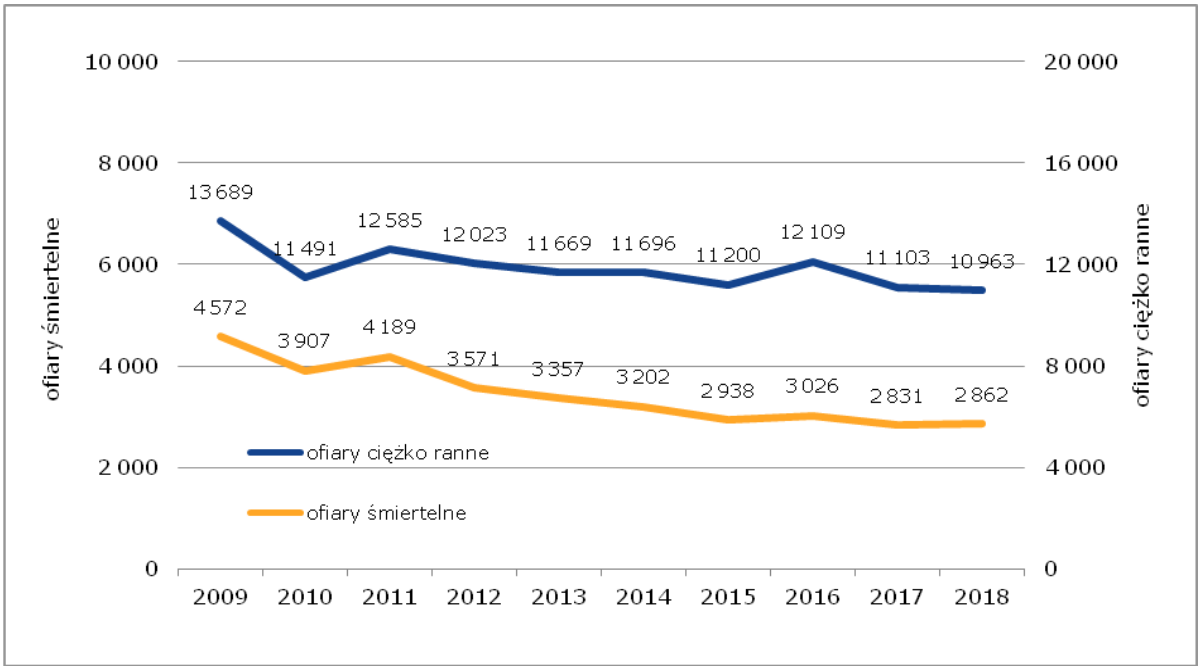
Przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Minister Infrastruktury

Wprowadzenie

Trendy

W 2018 na polskich drogach odnotowano spadek liczby wypadków (-3,3%) oraz liczby ofiar rannych w tych wypadkach (-5,3%). Niestety w 2018 roku odnotowano wzrost liczby ofiar śmiertelnych o 1,1%.

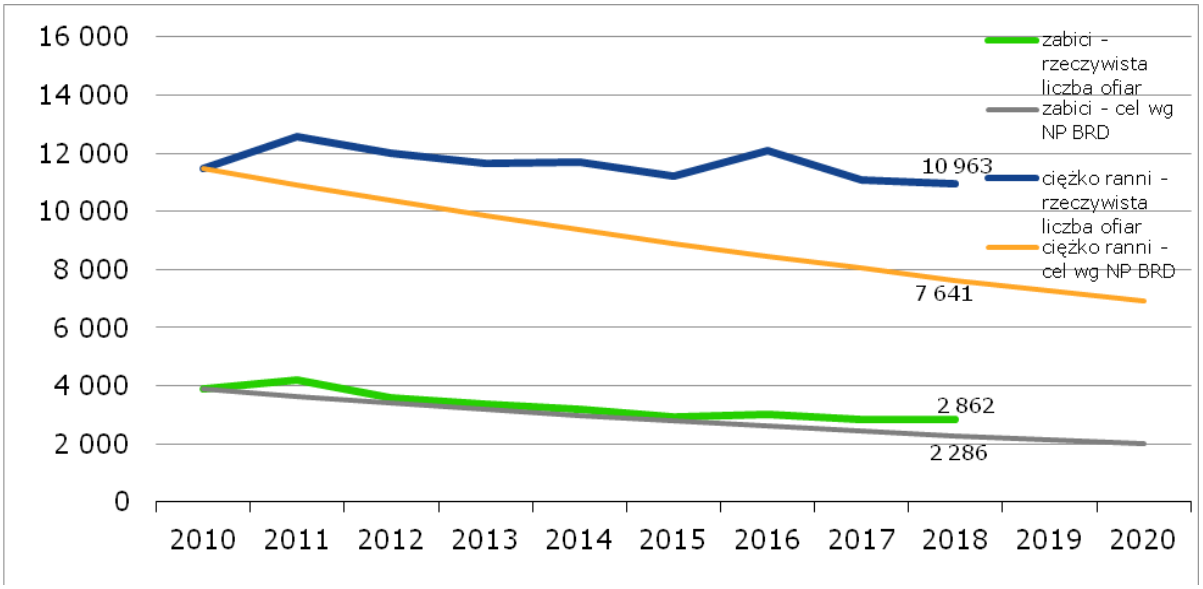


Rys. 1 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2009–2018 (źródło: KGP)

W latach 2009-2018 liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych została zredukowana o ponad 37%, a liczba ciężko rannych o blisko 20%. Jednakże tempo zmian w długookresowym trendzie przedstawione na rys. 1 jest zbyt wolne, aby zrealizować przyjęte cele główne wskazane w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 (również w stosunku do wskaźników bazowych z 2010 roku – rys. 2).

Programowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Cele przedstawione w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 określają, że do 2020 roku liczba ofiar śmiertelnych zostanie obniżona o 50% (w stosunku do wskaźników z 2010 r.), natomiast liczba ciężko rannych - o 40% (w stosunku do wskaźników z 2010 r.) To znaczy, że bezpieczeństwo na polskich drogach ma być poprawione do takiego stopnia, aby w wypadkach drogowych nie ginęło więcej niż 2 000 osób rocznie, oraz nie więcej niż 6 900 osób odniosło ciężkie obrażenia (w 2020 roku).
Z danych KGP wynika, że w 2018 roku cel cząstkowy w zakresie liczby zabitych został przekroczony o ponad 25%, zaś w zakresie liczby ciężko rannych – o ponad 43%.



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

Polska na tle państw Unii Europejskiej

Analiza statystyk dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2018 rok wskazuje, że w porównaniu do 2017 roku liczba ofiar śmiertelnych w Unii Europejskiej spadła o 1%, zaś w porównaniu do roku 2010 liczba ofiar śmiertelnych spadła o 21%. Z danych opublikowanych przez Komisje Europejską wynika, że w 2018 r. na unijnych drogach zginęło 25 100 osób, tj. o 200 osób mniej niż w roku 2017.

W obrębie UE najlepsze wyniki w 2018 r. osiągnęły: Wielka Brytania (28 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców), Dania (30), Irlandia (31) i Szwecja (32). W porównaniu z 2017 r. największy spadek liczby ofiar śmiertelnych osiągnęły Słowenia (-13 proc.), Litwa (-11 proc.), Bułgaria (-9%) oraz Słowacja i Cypr (oba kraje po -8%).

W 2018 r. w dwóch krajach UE odnotowano wskaźnik powyżej 80 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców, w porównaniu do 2010 roku było ich siedem (w tym Polska). W 2018 r. kraje o najwyższym wskaźniku ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców to: Rumunia (96), Bułgaria (88), Łotwa (78) oraz Chorwacja (77). Polska znajduje się na piątym miejscu od końca w UE z wynikiem (76).

Analiza danych ogółem dla UE dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2018 r. wskazuje na znaczny odsetek liczby ofiar śmiertelnych w grupie niechronionych uczestników ruchu drogowego: pieszych, rowerzystów, motocyklistów oraz podkreśla narastający odsetek liczby ofiar śmiertelnych w grupie seniorów, szczególnie w obszarach zabudowanych. W Polsce podobnie jak w UE odnotowuje się niepokojący trend wzrostu wskaźnika udziału seniorów w ogólnej liczbie zdarzeń drogowych i ofiar na ich skutek. Obecnie trend ten w skali europejskiej uzależnia się od zmian demograficznych oraz wzrostu wskaźnika aktywności i mobilność tej grupy społecznej.

Komisja Europejska w 2018 r. przewiduje dalsze pogłębianie się tego niekorzystnego trendu w przyszłości i rekomenduje podejmowanie działań skierowanych do tej grupy społecznej.

Rys. Liczba ofiar śmiertelnych na drogach w przeliczeniu na milion mieszkańców. Wstępne dane statystyczne dla poszczególnych krajów za 2018 r.[1] *(źródło: Komisja Europejska)*

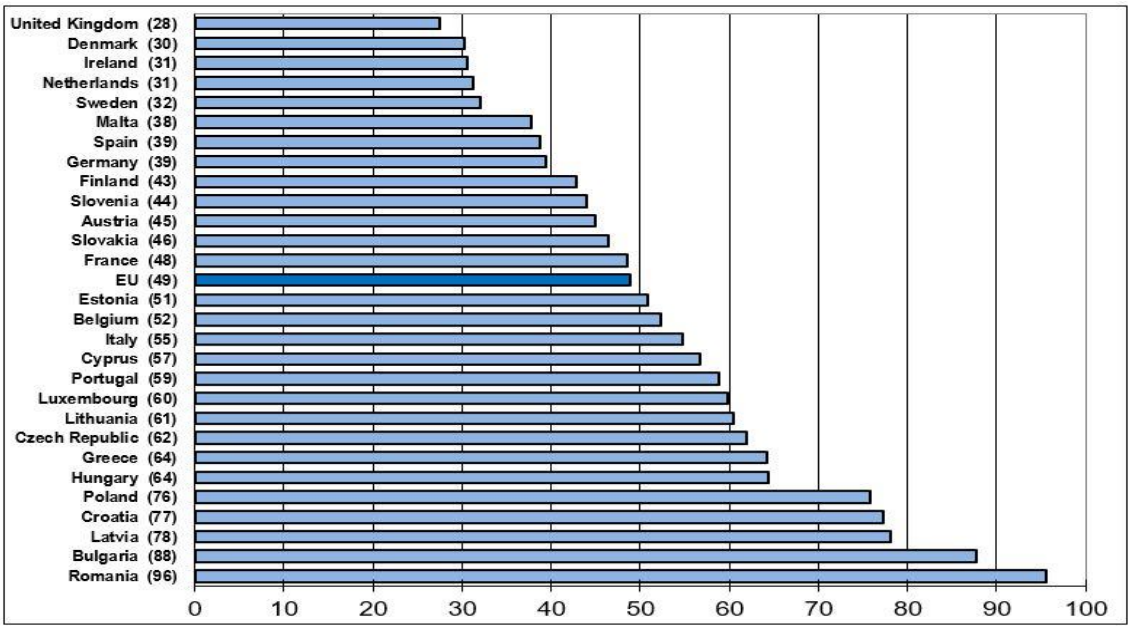
	2010	2017	2018	2017–2018	2010–2018
Belgia	77	54	52	-4%	-30%
Bułgaria	105	96	88	-9%	-20%
Czechy	77	55	62	14%	-18%
Dania	46	30	30	0%	-31%
Niemcy	45	39	39	3%	-10%
Estonia	59	36	51	40%	-15%
Irlandia	47	33	31	-5%	-30%
Grecja	113	68	64	-6%	-45%
Hiszpania	53	39	39	-1%	-27%
Francja	64	51	48	-5%	-18%
Chorwacja	99	80	77	-4%	-26%
Włochy	70	56	55	-2%	-20%
Cypr	73	62	57	-8%	-18%
Łotwa	103	70	78	10%	-31%
Litwa	95	67	61	-11%	-43%
Luksemburg	64	42	60	44%	13%
Węgry	74	64	64	1%	-15%
Malta	31	41	38	-5%	38%
Holandia	32	31	-	-	-
Austria	66	47	45	-3%	-28%
Polska	**103**	**75**	**76**	**2%**	**-26%**
Portugalia	80	58	59	1%	-35%
Rumunia	117	99	96	-4%	-21%
Słowenia	67	50	44	-13%	-34%
Słowacja	65	51	46	-8%	-28%
Finlandia	51	43	43	-1%	-13%
Szwecja	28	25	32	28%	22%
Wielka Brytania	30	28	28	-2%	-4%
UE	**63**	**49**	**49**	**-1%**	**-21%**

[1] Dane liczbowe za 2018 r. są danymi wstępnymi; ostateczne dane dotyczące poszczególnych państw mogą się od nich nieznacznie różnić. Holandia nie opublikowała danych za 2018. Dane UK są danymi szacunkowymi opartymi na danych do czerwca 2018.

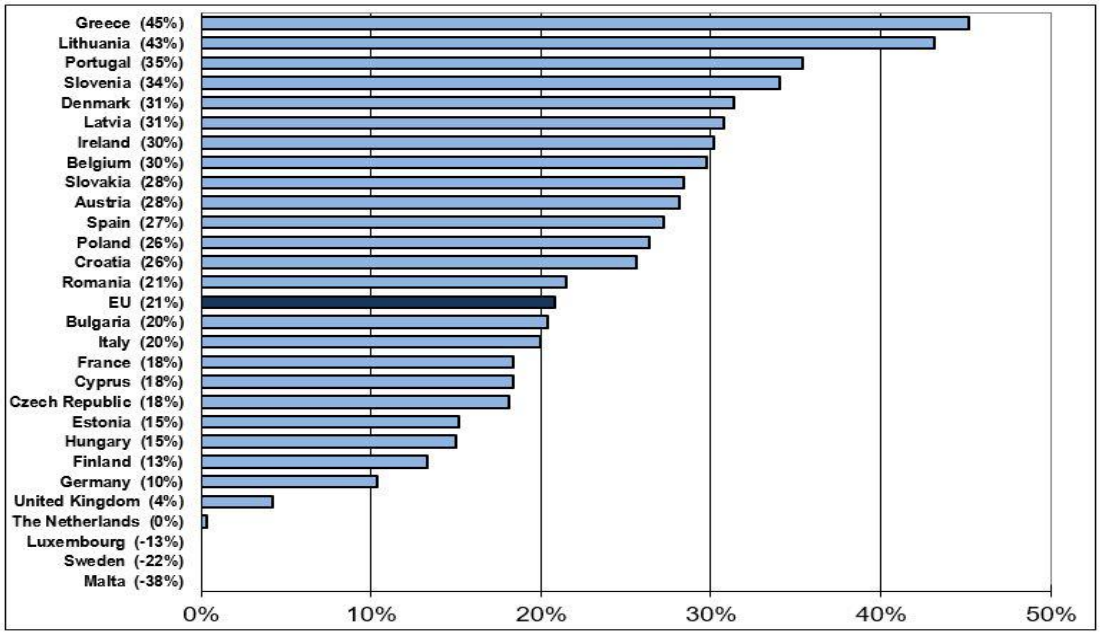
Europejskie drogi, ze średnio 49 ofiarami śmiertelnymi wypadków drogowych na milion mieszkańców, utrzymały w 2018 r. status najbezpieczniejszych na świecie.

Do państw członkowskich UE o najwyższych wskaźnikach redukcji liczby ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców w okresie lat 2010 – 2018, zalicza się: Grecja (-45%), Litwa (-43%), Portugalia (-35%), Słowenia (-34%) oraz Dania (-31%). Polska w tym okresie dokonała redukcji liczby ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców o (-26%).

Rys. Wskaźnik demograficzny: liczba zabitych/milion mieszkańców w krajach UE w roku 2018 r.; źródło http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-19-1990_en.htm



Rys. Zmiana wskaźnika demograficznego: liczba zabitych/ ***milion*** *mieszkańców w krajach UE w latach 2010-2018 źródło* http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-19-1990_en.htm



Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w roku 2018

Przedstawione poniżej analizy zostały opracowane na podstawie danych pochodzących z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji prowadzonego przez Komendę Główną Policji. Dokładne analizy danych statystycznych, wyników badań i analiz dot. zachowań uczestników ruchu drogowego oraz oceny ryzyka bycia ofiarą wypadku drogowego prezentowane w dokumencie pozwalają na określenie głównych profili sprawców, ofiar oraz przyczyn zdarzeń drogowych. Dane dotyczące wypadkowości w 2018 roku zostały porównane z zeszłorocznymi danymi, a także ujęte w trendzie obserwowanym na przestrzeni ostatnich 10 lat.
Dodatkowo w ostatniej części działu zawarto wykresy oraz mapy obrazujące zestaw wskaźników zagrożeń dla różnych kategorii wypadków drogowych we wszystkich województwach w 2018 roku.

Informacje podstawowe

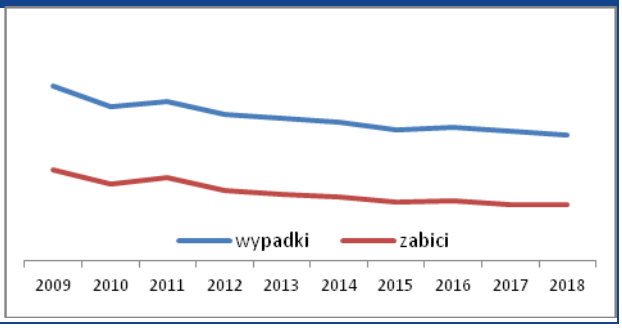
POLSKA

Liczba mieszkańców	38 413,1 tys.
Powierzchnia	312 679 km^2
Długość dróg publicznych	422 302 km
Zarejestrowane pojazdy[3]	29 634,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII[4]		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ
krajowe	19 410 km	4,6%
wojewódzkie	29 083 km	6,9%
powiatowe	124 673 km	29,5%
gminne	249 135 km	59,0%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH[5]		
wypadki	**31 674**	↘
zabici	**2 862**	↗
ranni	**37 359**	↘↘
ciężko ranni	**10 963**	↘
kolizje	**436 414**	↘

TRENDY



W porównaniu z rokiem ubiegłym:
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

[3] GUS Transport - wyniki działalności w 2017 r., GUS, 2018 r.
[4] GUS Transport - wyniki działalności w 2017 r., GUS, 2018 r.
[5] Dane SEWIK wg stanu na dzień 10 lutego 2019 r.

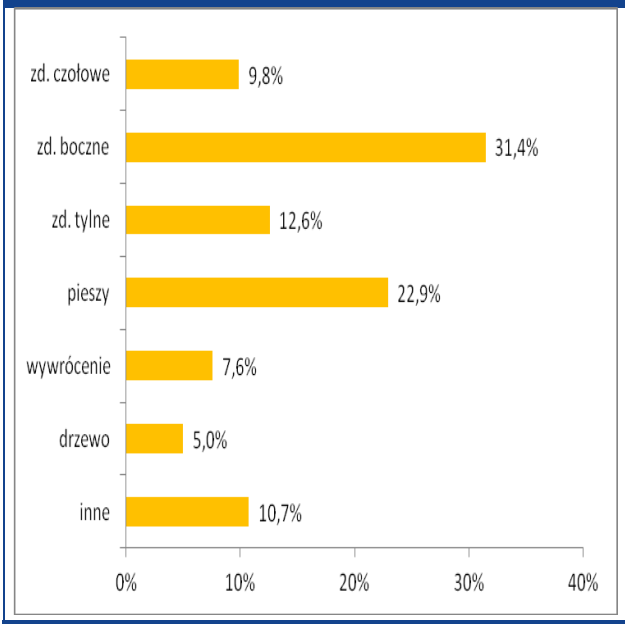
W 2018 r. w Polsce odnotowano 31 674 wypadki drogowe, tj. o 1086 (-3,3%) mniej niż w roku 2017. W wypadkach tych zginęły 2 862 osoby, tj. o 31 (+1,1%) więcej niż w roku 2017. Liczba rannych uległa zmniejszeniu i wyniosła 37 359, tj. o 2107 (-5,3%) mniej niż rok wcześniej, zaś liczba ciężko rannych wyniosła 10 963 czyli o 140 (-1,3%) mniej.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA

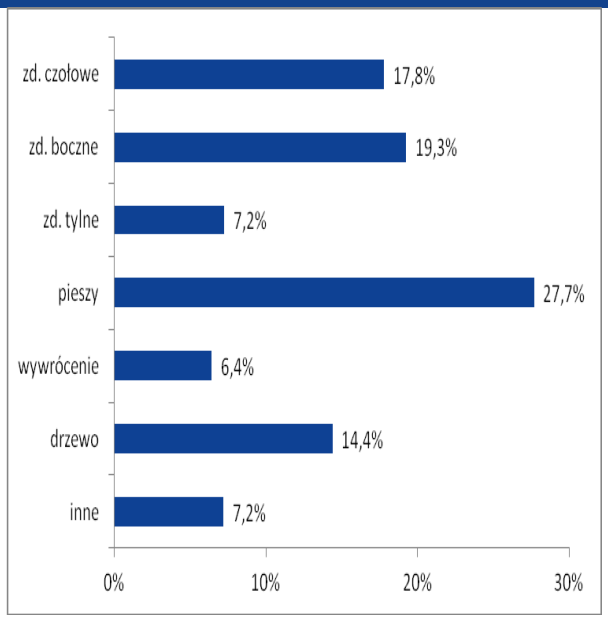
Wskaźnik demograficzny I	**82,5**	wypadków / 100 tys. mieszk.
Wskaźnik demograficzny II	**7,5**	zabitych / 100 tys. mieszk.
Ciężkość wypadków	**9,0**	zabitych / 100 wypadków
Gęstość wypadków	**7,5**	wypadków / 100 km

RODZAJE WYPADKÓW

STRUKTURA WYPADKÓW



STRUKTURA ZABITYCH



UDZIAŁ WYPADKÓW

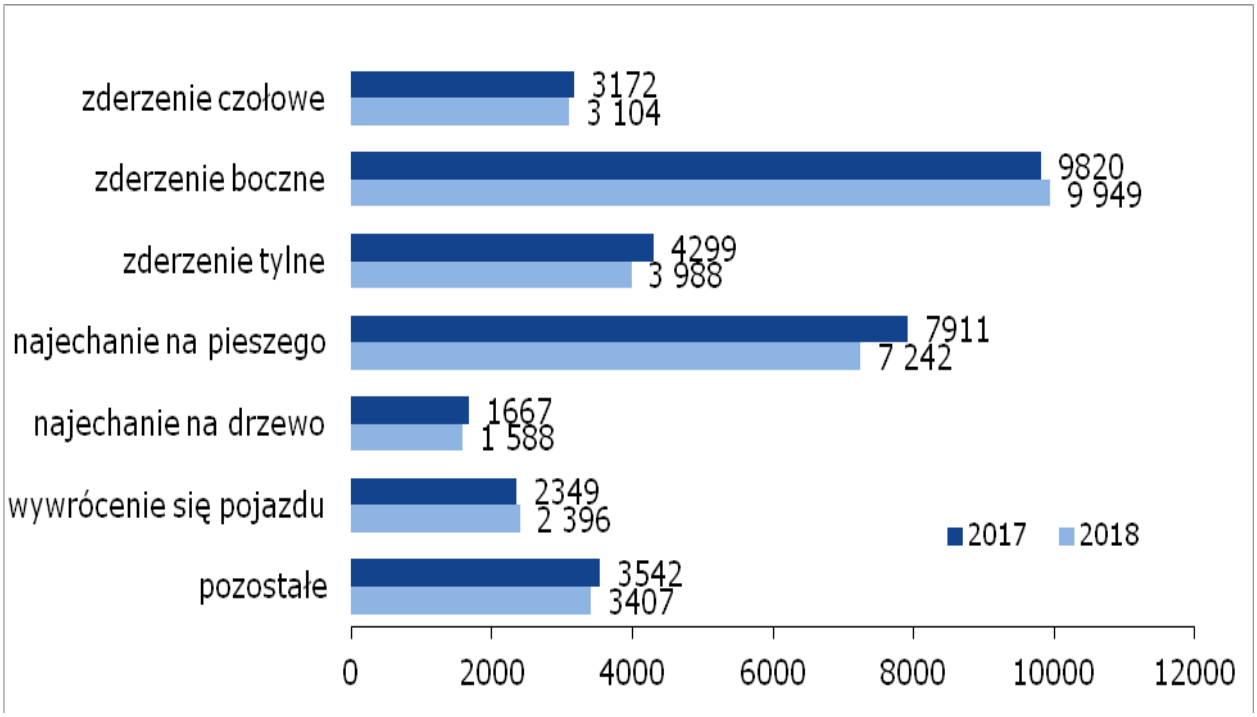
	2018	2017
Z udziałem pieszych	**23,8%**	**25%**
Spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu	**19,8%**	**20,9%**
Spowodowanych przez młodych[6] kierowców	**16,1%**	**16,9%**
Z udziałem rowerzystów	**14,9%**	**12,9%**
Z udziałem nietrzeźwych	**8,8%**	**8,5%**
Z udziałem motocyklistów	**8,4%**	**6,8%**
W wyniku najechania na drzewo	**5%**	**5,1%**

[6] W wieku 18-24 lat

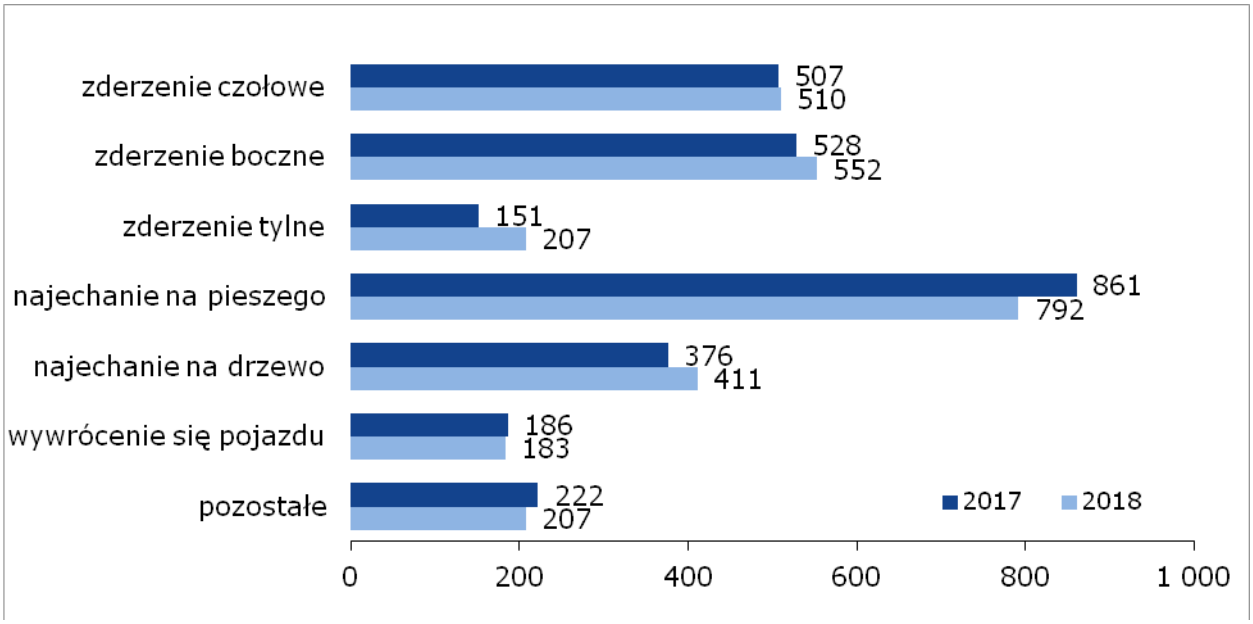
Struktura udziału wypadków, które miały miejsce w 2018 roku pozostała podobna do tej z lat poprzednich. Odnotowano spadki udziałów wypadków z udziałem pieszych, spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu oraz spowodowanych przez młodych kierowców, a także powstałych w wyniku najechania na drzewo. Natomiast należy zwrócić uwagę na zwiększenie udziału wypadków, w których uczestniczyli motocykliści, rowerzyści (analiza przyczyn). Pomimo postępu w zakresie spadku udziału wypadków w trzech pierwszych kategoriach wypadków (rok/rok) nadal stanowią one główne zagrożenie dla życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego co wymaga prowadzenia dalszych zintensyfikowanych działań naprawczych i interwencji we wszystkich obszarach BRD.

Rodzaje wypadków

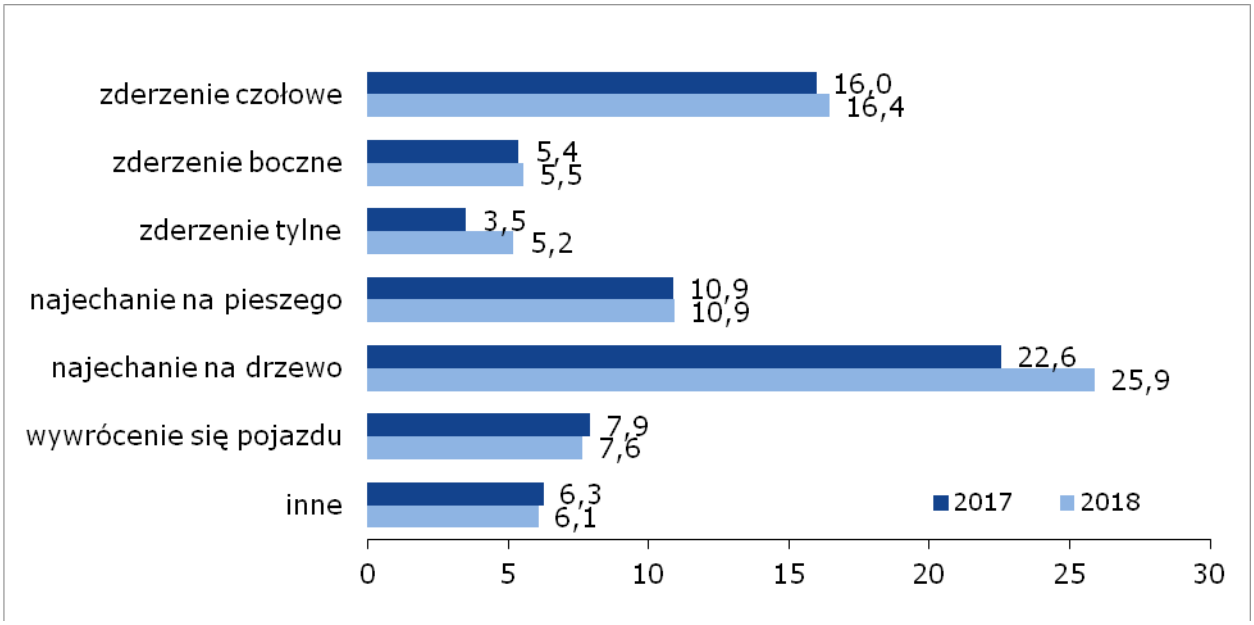
...ile było wypadków?



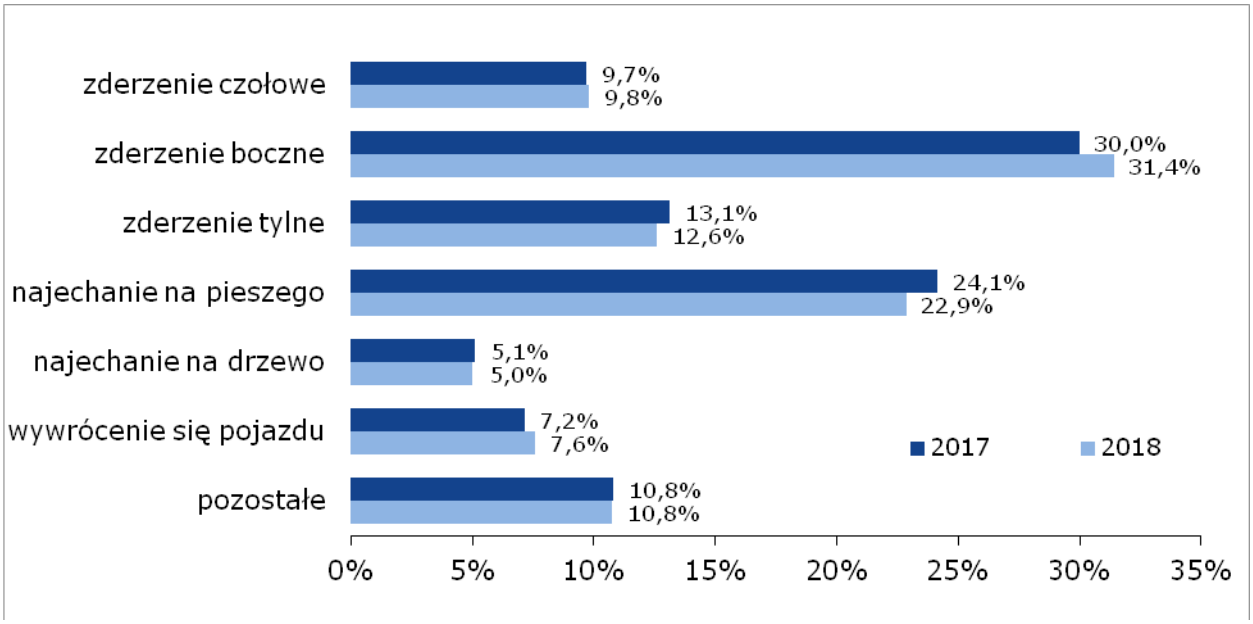
...ile było ofiar śmiertelnych wypadków ?



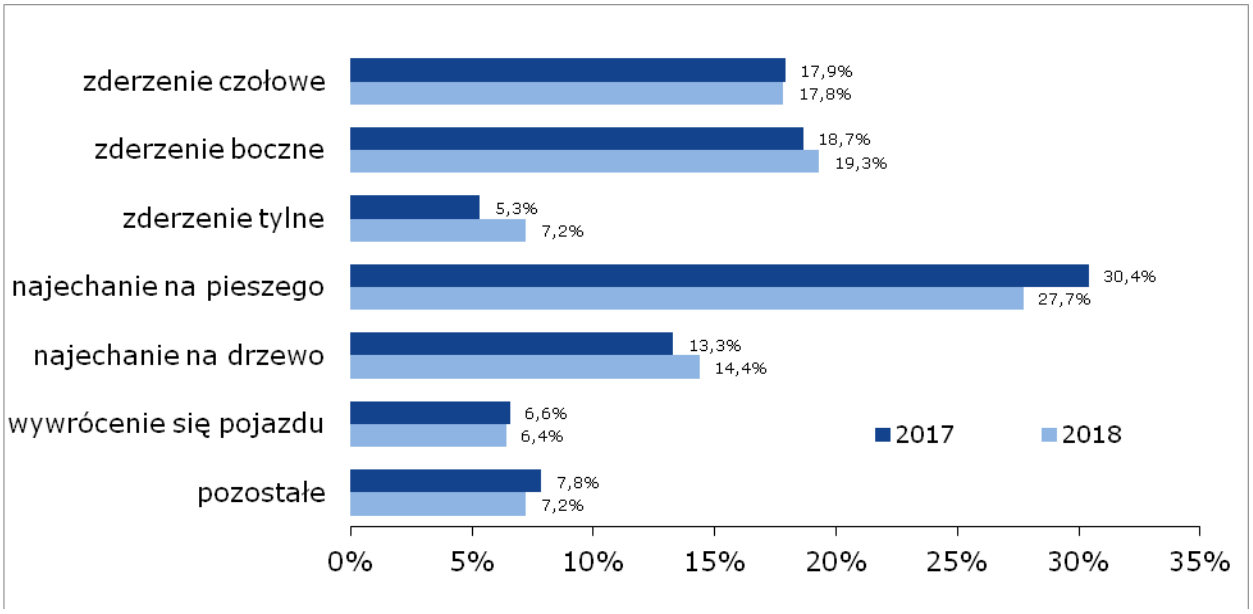
... ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



… jaki był udział poszczególnych rodzajów wypadków?



… jaki był udział ofiar śmiertelnych w poszczególnych rodzajach wypadków?



W 2018 r. w porównaniu do danych za rok 2017 zauważalnie (-8,5%) spadła liczba wypadków polegających na najechaniu na pieszego oraz ich ofiar śmiertelnych (-8,0%). To 669 wypadków tego rodzaju mniej i 69 mniej zabitych pieszych. Tak znaczące zmniejszenie zagrożenia tej grupy niechronionych użytkowników dróg, które stanowi od wielu lat jeden z największych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, jest warte podkreślenia, ale jednocześnie należy zauważyć, że już trzeci rok z rzędu wzrasta liczba zabitych na przejściach dla pieszych. Wzrost ten w 2018 roku stosunku do roku ubiegłego wyniósł około 4,4%, do roku 2016 – 7,8 %, a do roku 2015 15,9%. Zatem konieczna jest zmiana strategii działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych w działaniach krótko i długoterminowych.

Udział procentowy wypadków na przejściach dla pieszych w stosunku do liczby wypadków z pieszymi w roku 2008 wyniósł 28,5%, w 2009 roku zanotowano wzrost do 29,4%, w 2010 r. minimalny spadek 29,3%. W 2011 r. nastąpił wzrost do 30,4%, w 2012 r. do 32,4%, w 2013 r. do 35,8%, w 2014 r. do 38,9%, a w 2015 r. do 40,9%, w 2016 r. do 48,1%, zaś w 2017 r. wzrosła do 49,9%. W 2018 r. udział procentowy w stosunku do roku ubiegłego zmalał do 49,5%.

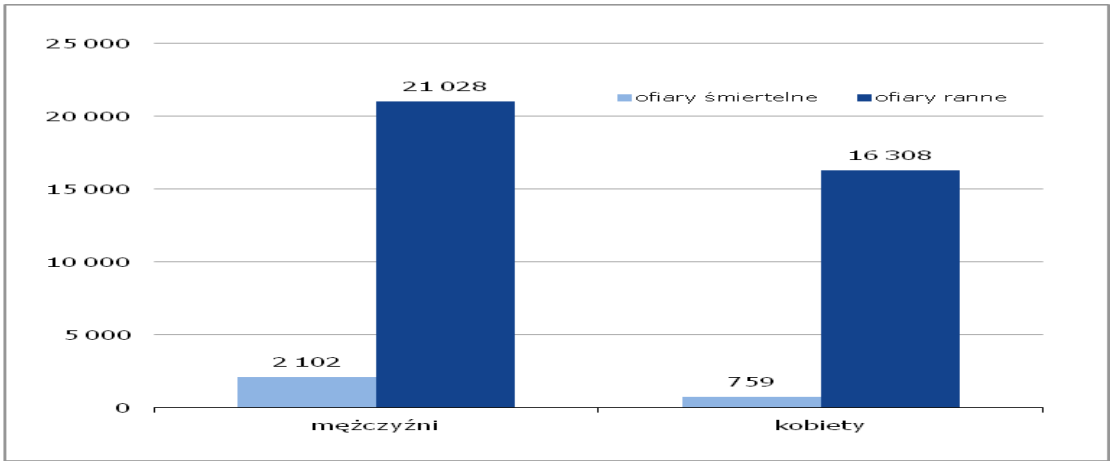
Ponadto odnotowano nieznaczne zmniejszenie liczby zderzeń czołowych pojazdów w ruchu (o -2,1%), przy jednoczesnym niewielkim wzroście liczby śmiertelnych ofiar wypadków tego rodzaju (o 0,6%). Wzrost liczby zderzeń bocznych o 1,3% pociągnął za sobą wzrost liczby osób, które poniosły śmierć w tych wypadkach o 4,4%.

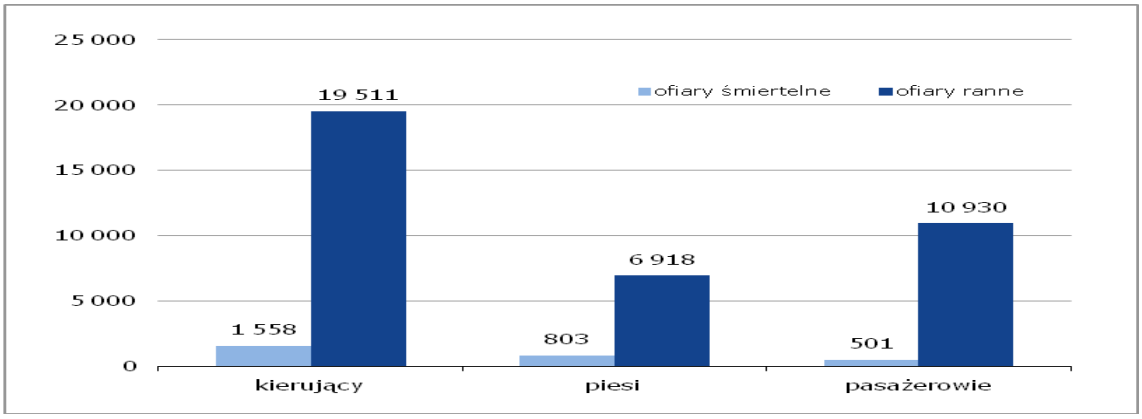
Dość znacząco spadła liczba zderzeń tylnych (o -7,2%), natomiast zarejestrowano bardzo duży wzrost liczby ich ofiar śmiertelnych (o 37,1%). Oznacza to, że bardzo wzrosła ciężkość wypadków (liczona liczbą ofiar śmiertelnych na 100 wypadków), w których kierujący i pasażerowie pojazdów giną w wyniku zderzenia tylnego. W 2017 roku ciężkość wypadków dla tego rodzaju zdarzeń wynosiła 3,5, a w 2018 roku wskaźnik ten wzrósł aż do wartości 5,2. Tak duży wzrost ciężkości zderzeń tylnych może świadczyć, że do najechania pojazdu na inny pojazd w ruchu dochodzi przy znacznej prędkości, przy jednoczesnym niezachowaniu odpowiedniej odległości pomiędzy pojazdami. Nie bez znaczenia pozostaje również rozproszenie kierujących pojazdami (np. przez korzystanie z telefonów komórkowych, nawigacji, czy innych urządzeń). Nagłe pogorszenie bezpieczeństwa w tym zakresie wymaga odrębnej, pogłębionej analizy.

Duży spadek w liczbie wypadków odnotowano dla tych zdarzeń, w których pojazdy najeżdżają na drzewo. W 2018 roku było ich o blisko 5% mniej niż w roku poprzednim, lecz pociągnęły one za sobą o prawie 10% ofiar śmiertelnych więcej. Wskaźnik ciężkości wzrósł z wartości 22,6 aż do 25,9.

Ofiary i sprawcy wypadków

… kto był ofiarą?



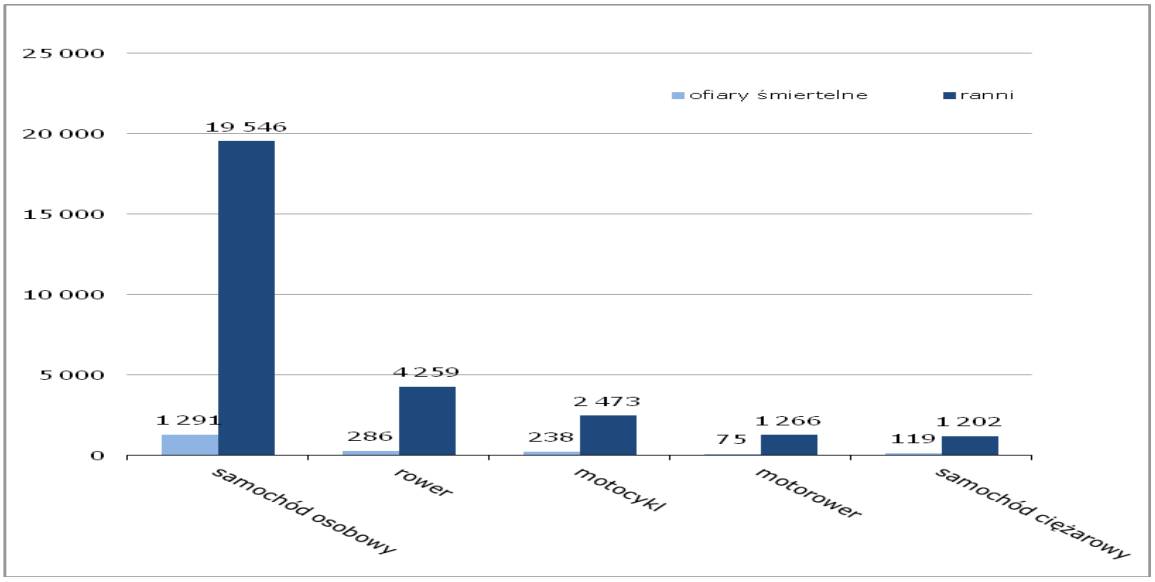


W 2018 roku kierujący pojazdami byli bardziej narażeni na utratę życia w wypadkach drogowych niż rok wcześniej – w tej kategorii uczestników ruchu drogowego zginęło o 100 osób więcej (6,9%), ale o 268 osób mniej (-1,4%) zostało rannych. Bezpieczeństwo pasażerów pojazdów pozostało na tym samym poziomie w zakresie liczby ofiar śmiertelnych, ale o blisko 1170 osób mniej (-9,6%) zostało rannych.

Znacząco poprawiło się bezpieczeństwo pieszych na drogach - zginęło ich o 70 mniej (-8,0%), a 669 mniej (-8,9%) zostało rannych. Niestety, jak wspomniano wcześniej, utrwalił się wzrost liczby zabitych pieszych na przejściach dla pieszych. **Wskazuje to na konieczność podejmowania działań zapobiegawczych ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa pieszych w tych szczególnych miejscach, jakimi są przejścia dla pieszych.**

W 2018 r. zginęło o 18 mężczyzn i 12 kobiet więcej niż w roku 2017 (odpowiednio: 0,9% i 1,6%). Liczba rannych zmniejszyła się w porównywanym okresie o -3,3% w przypadku mężczyzn i -7,8% w przypadku kobiet.

jakim pojazdem poruszały się ofiary?

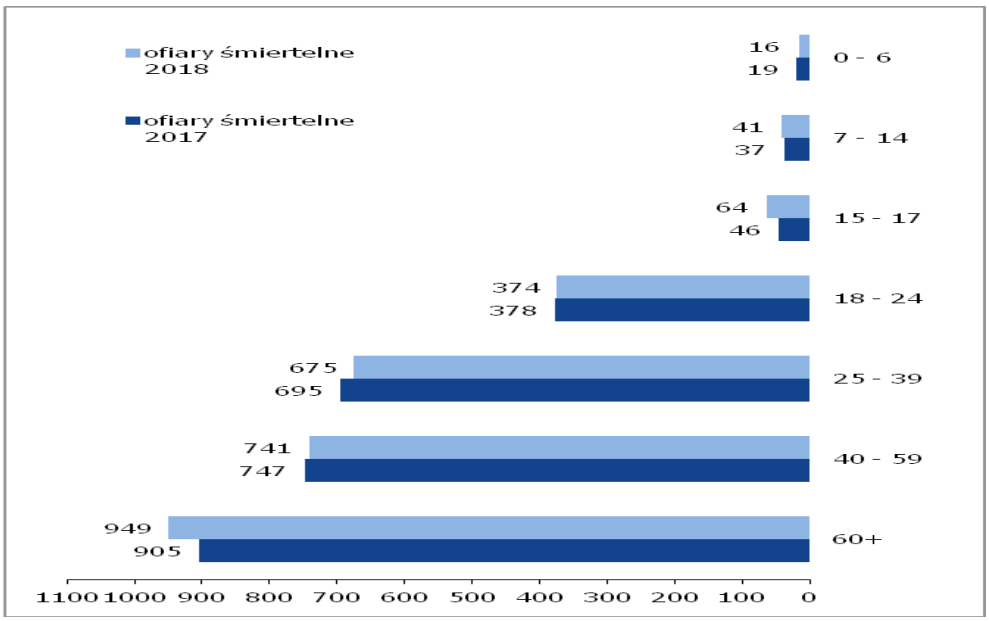


W 2018 r. w odnotowano bardzo duży (w porównaniu do roku poprzedniego) wzrost zagrożenia wśród kierujących i pasażerów pojazdów jednośladowych. W liczbach bezwzględnych najbardziej wzrosła liczba rowerzystów, którzy odnieśli śmiertelne obrażenia – było ich o 66 więcej niż rok wcześniej. Kolejną grupą byli motorowerzyści – o 20 ofiar śmiertelnych więcej niż w 2017 roku. Najmniej wzrosła liczba zabitych motocyklistów – w 2018 roku było ich 238 tj. o 7 więcej niż w roku poprzednim. Procentowe porównanie roku 2018 do roku 2017 w zakresie ofiar śmiertelnych wśród użytkowników pojazdów jednośladowych pokazuje, że największy wzrost zanotowano wśród motorowerzystów (więcej o 36,4%), następnie rowerzystów (więcej o 30%) i motocyklistów (więcej o 3,0%). W tej ostatniej grupie uczestników ruchu drogowego zanotowano największy wzrost liczby ofiar rannych (więcej o 21,7%, tj. o 441 osób). Dużym wzrostem cechowała się również liczba rannych rowerzystów - więcej o 11,4%, tj. o 435 osób. **Wyraźnie zatem widać konieczność ukierunkowania działań zmniejszających zagrożenie osób korzystających z pojazdów jednośladowych. Powinny być to dwutorowe działania profilaktyczne i edukacyjne: z jednej strony zmierzające do podnoszenia umiejętności praktycznych i poszerzania wiedzy w zakresie przestrzegania przepisów ruchu drogowego wśród rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów, a z drugiej strony podnoszące świadomość i wrażliwość innych uczestników ruchu drogowego na coraz szerszą obecność jednośladów na drogach oraz ich prawa, potrzeby i możliwości.**

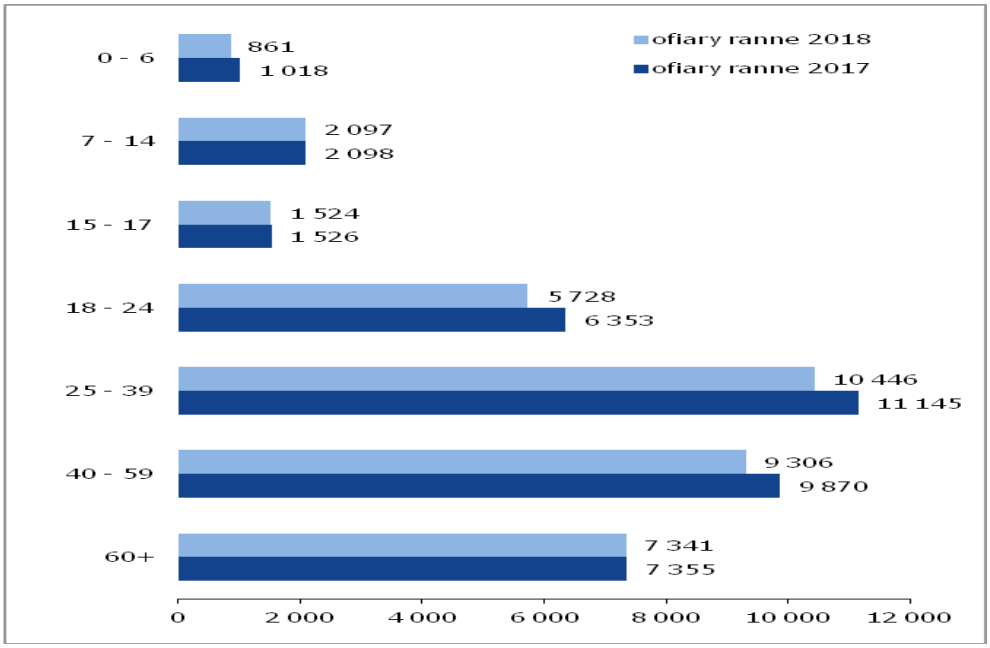
W 2018 roku poprawiło się bezpieczeństwo osób podróżujących samochodami ciężarowymi i osobowymi. Liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się odpowiednio o -5,6% i -0,3%, a liczba rannych – odpowiednio o -5,4% i -10,0%.

… w jakim wieku były ofiary?

OFIARY ŚMIERTELNE

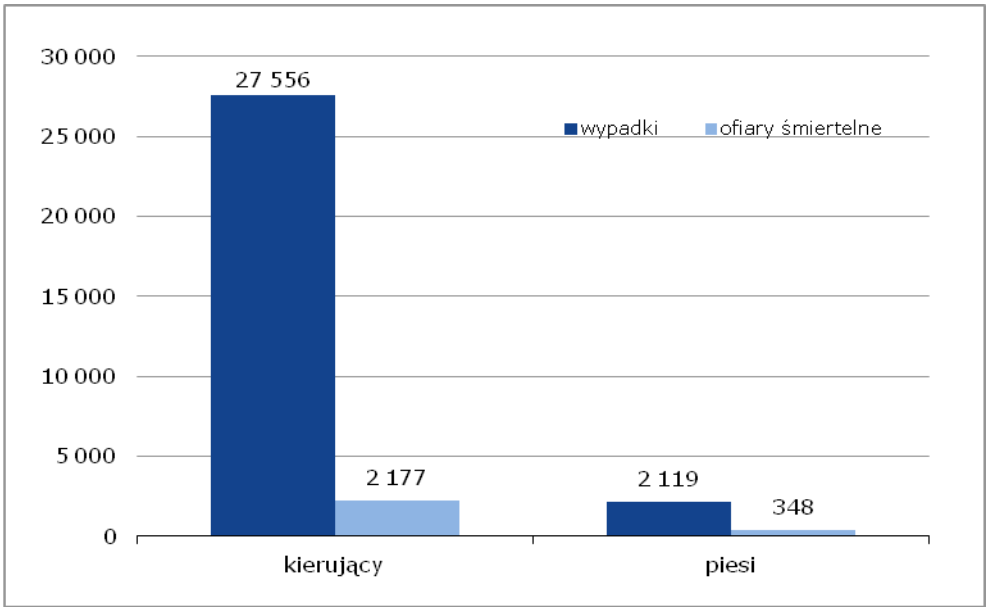


OFIARY RANNE

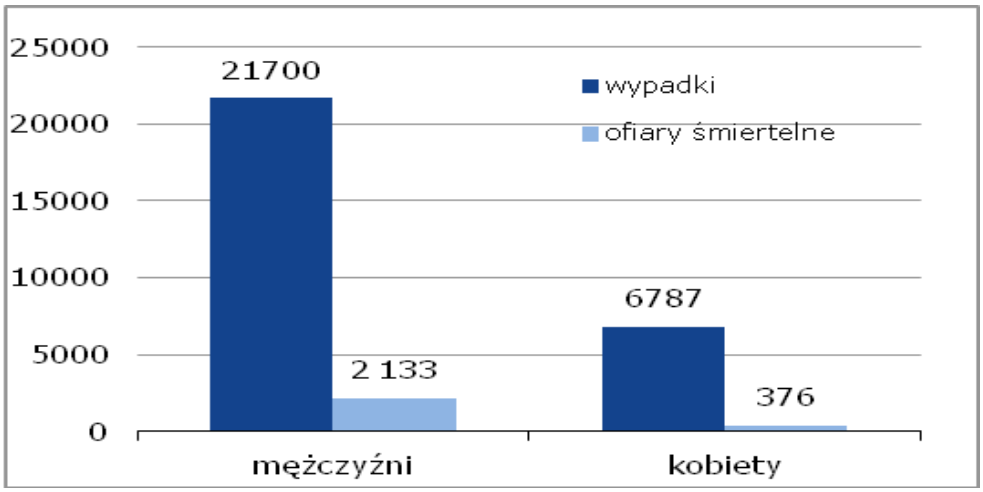


… kto był sprawcą?

Rodzaj użytkownika drogi



Płeć*



*wykres obejmuje sumę wypadków i sumę ofiar śmiertelnych spowodowanych przez sprawców w podziale na kierujących i pieszych oraz płeć sprawcy.

W 2018 roku w 27 556 wypadkach spowodowanych przez kierujących zginęło 2 177 osób, a w 2 119 wypadkach, których sprawcami byli piesi śmierć poniosło 348 osób. W 2018 roku (w porównaniu do roku 2017) odnotowano spadek (-3%) liczby wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami. Niestety nie przyniosło to spadku liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków – zginęło o 86 osób więcej, czyli wartość ta wzrosła o 4% w odniesieniu do danych z roku poprzedniego. Oznacza to, że rośnie wskaźnik ciężkości

wypadków (liczba zabitych na 100 wypadków) powodowanych przez kierujących pojazdami, **co może wskazywać na wzrost udziału wypadków, których jedną z okoliczności jest nadmierna prędkość pojazdów.**

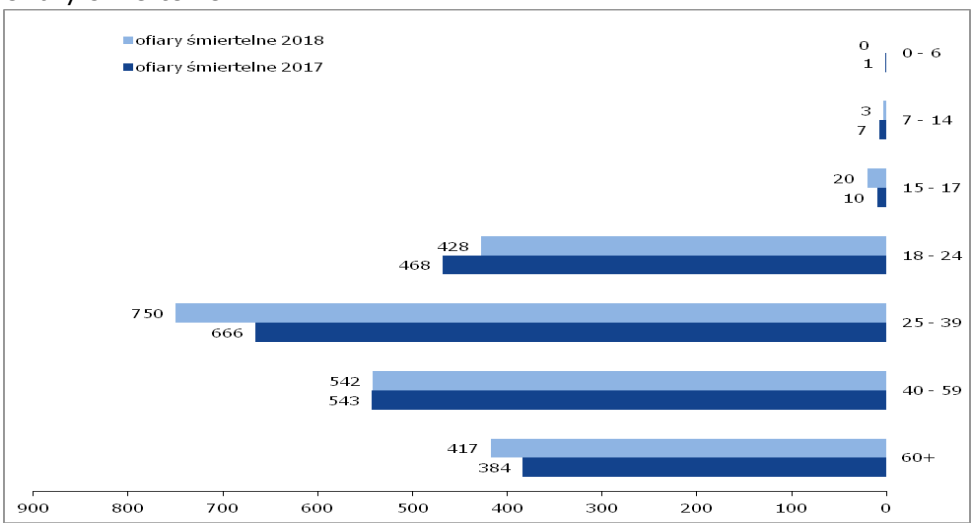
W porównywanym okresie zarejestrowano o 259 mniej (-11%) wypadków spowodowanych przez pieszych przy jednoczesnym bardzo dużym spadku liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków – zginęło o 77 osób mniej (-18,1%).

Podobnie jak w latach ubiegłych, w 2018 roku sprawcami wypadków, jak i najbardziej poszkodowaną grupą w tym zakresie byli mężczyźni. W porównaniu z danymi za rok poprzedni zarówno liczba wypadków powodowanych przez kobiety, jak i przez mężczyzn zmalała (odpowiednio o -5,0% i -3,3%). W wypadkach spowodowanych w 2018 roku przez kobiety zanotowano również spadek liczby ofiar śmiertelnych – zginęło 11 osób mniej (-2,8%) niż rok wcześniej.

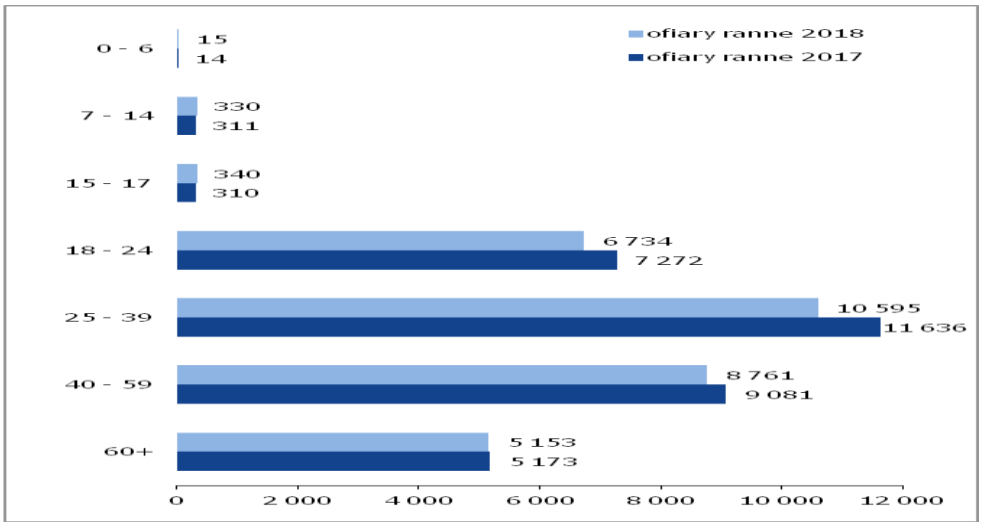
… w jakim wieku byli sprawcy?

KIEROWCY

Ofiary śmiertelne

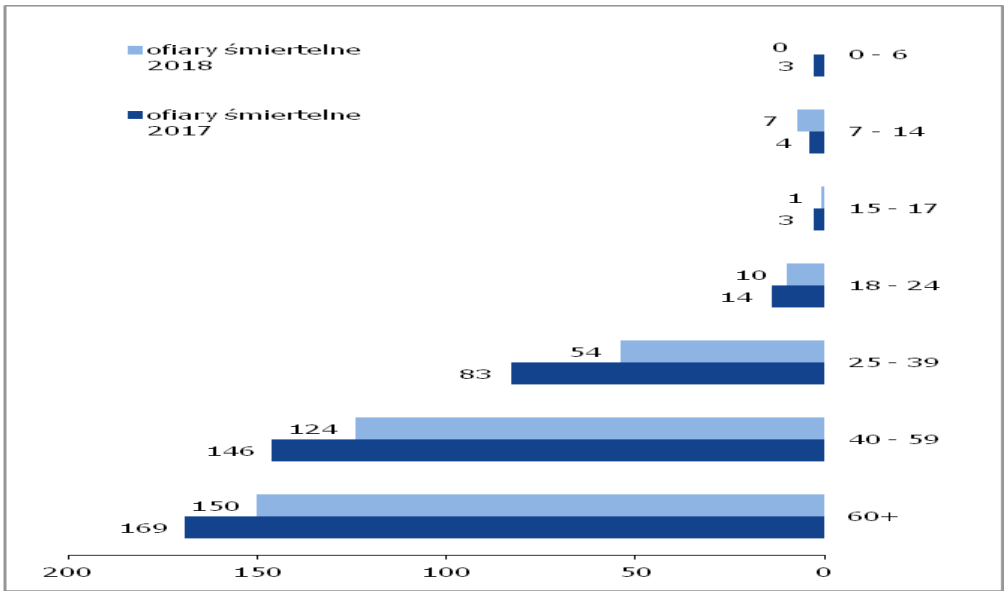


Ofiary ranne

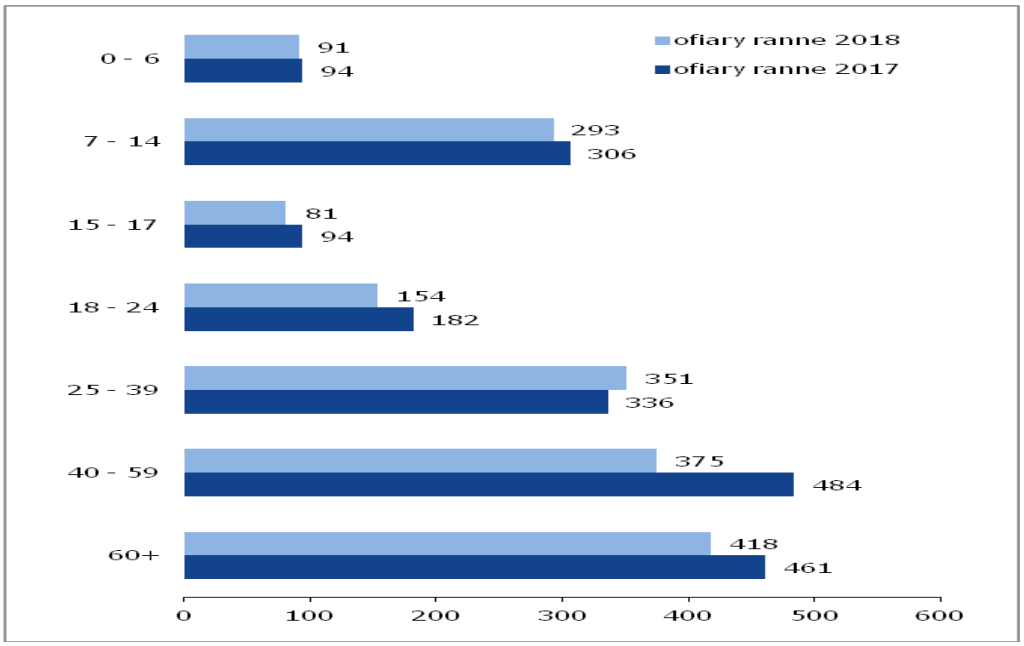


PIESI

Ofiary śmiertelne

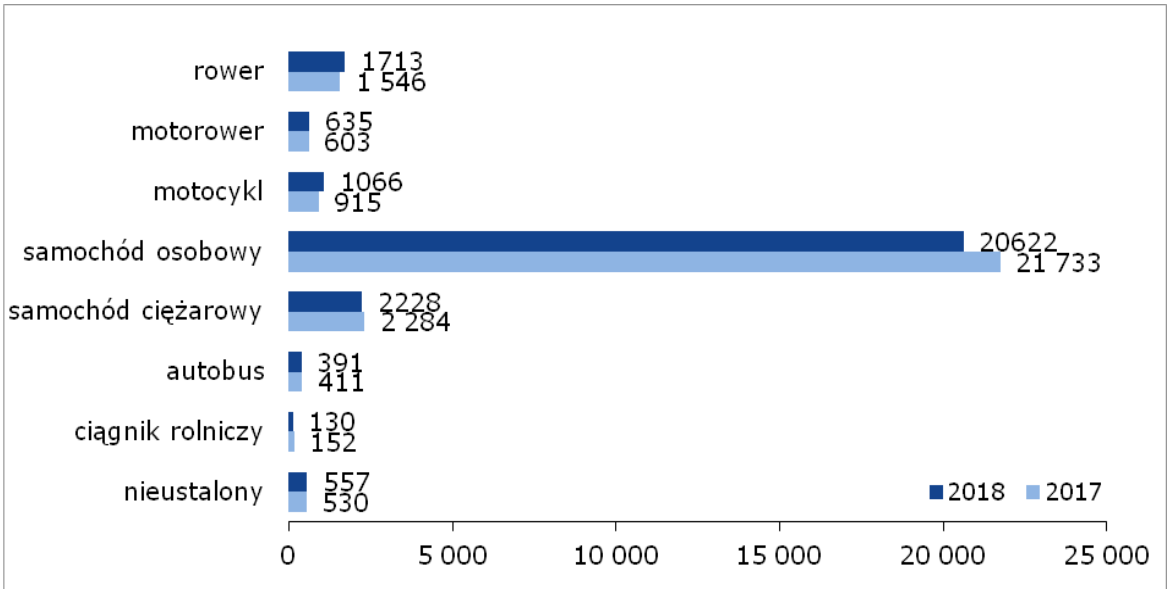


Ofiary ranne

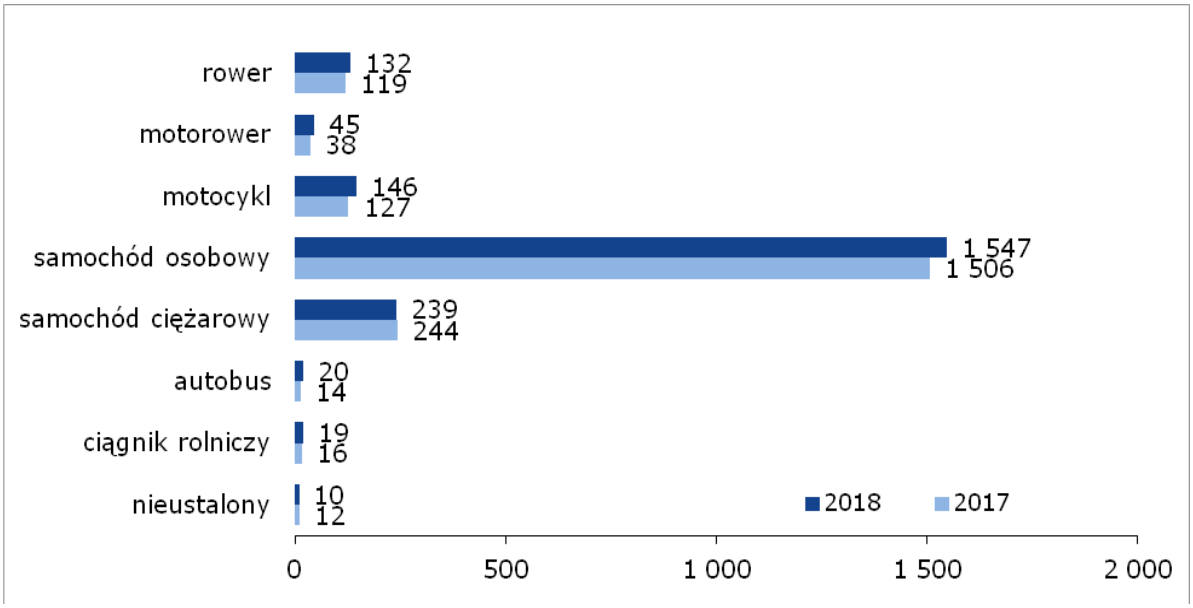


… jakim pojazdem się poruszali?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



*wskazano sumę samochodów ciężarowych o DMC do 3,5 t oraz o DMC powyżej 3,5 t.
** wskazano sumę motocykli wraz z motocyklami o poj. skokowej silnika do 125 cm^3 (do 11 kW mocy maksymalnej silnika i maksymalnym stosunku mocy silnika do masy własnej pojazdu do 0,1 kW/kg)

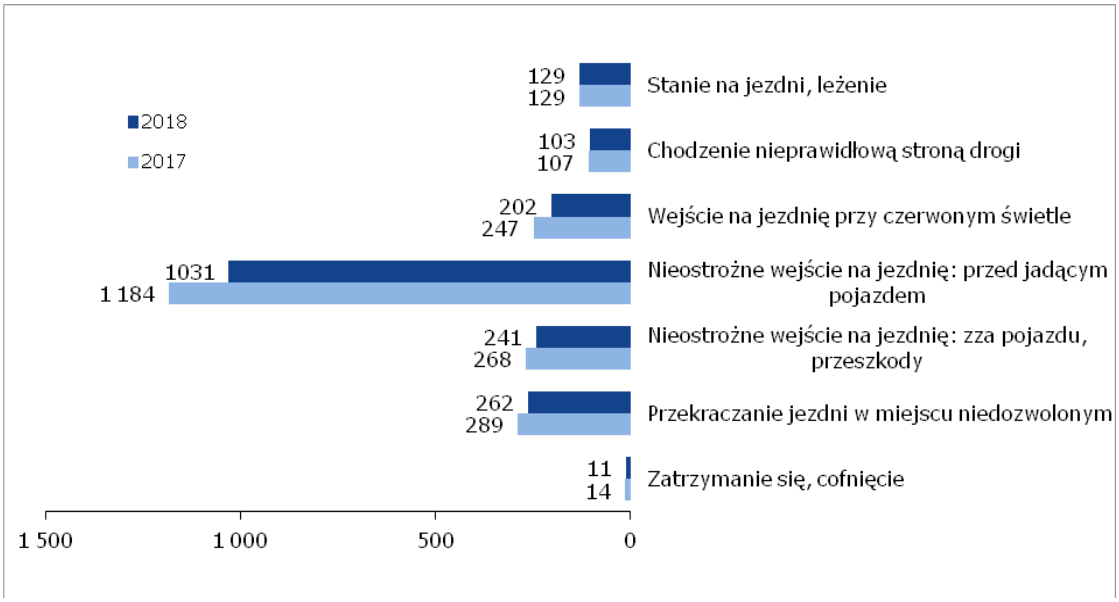
Jak już wcześniej wspomniano w 2018 roku znacząco wzrosła liczba ofiar śmiertelnych wśród użytkowników pojazdów jednośladowych. Motocykliści spowodowali o 16,5% więcej wypadków niż w roku 2017, rowerzyści o 10,8% więcej, a motorowerzyści o 5,3% więcej. Liczba zabitych w wypadkach spowodowanych przez kierujących motocyklami wzrosła

o 15%, przez kierujących motorowerami – o 18,4%, a przez kierujących rowerami – o 10,9%.
Ponownie **potwierdza to konieczność intensyfikacji działań ukierunkowanych na zmniejszenie zagrożeń, które niesie za sobą poruszanie się pojazdami jednośladowymi.** Dla pozostałych grup pojazdów, którymi poruszali się sprawcy wypadków odnotowano spadki liczb tych zdarzeń.

Okoliczności wypadków

… jakie było zachowanie pieszego?

WYPADKI

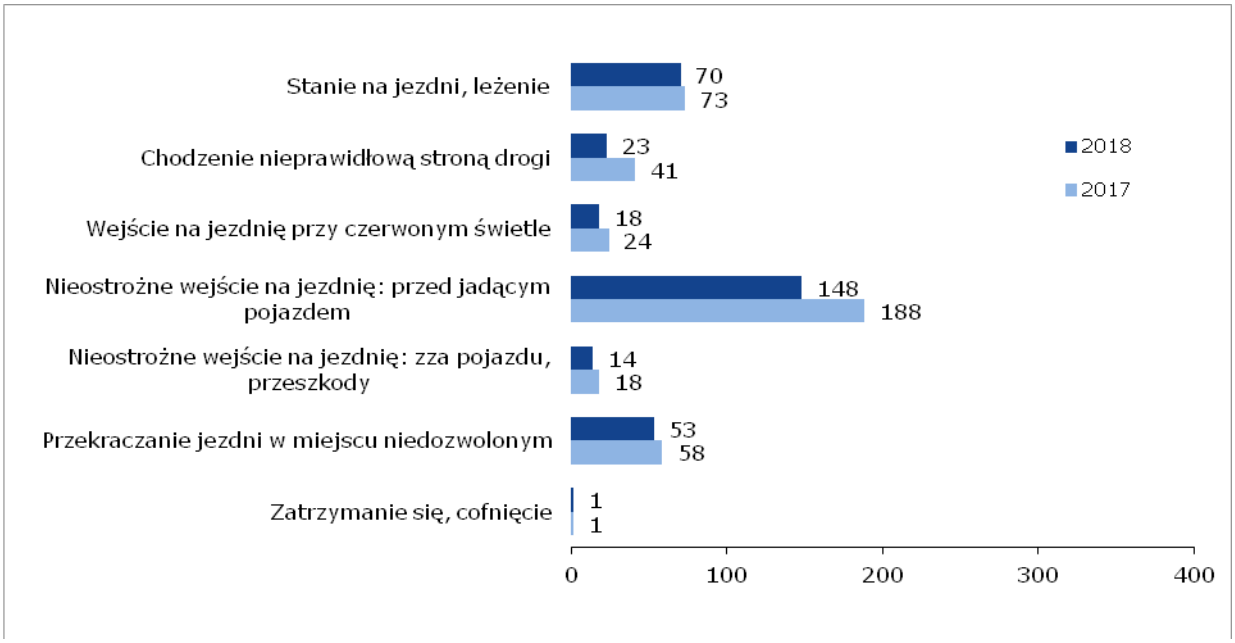


Podobnie jak w roku 2017, głównymi przyczynami wypadków spowodowanych w 2018 roku przez pieszych było:

- nieostrożne wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 1 031 wypadków; spadek o 12,9%,
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 262 wypadki; spadek o 9,3%,
- nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody – 241 wypadków; spadek o 10,1%,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 202 wypadki; spadek o 18,2%.

Jak widać z przytoczonych powyżej danych, piesi w 2018 roku przyczynili się swoim zachowaniem do dużo mniejszej liczby wypadków niż w roku poprzednim, co bezpośrednio przełożyło się na wzrost ich bezpieczeństwa w ruchu drogowym. **Większa samodyscyplina pieszych, wzmożona ostrożność przyczyniły się nie tylko do zmniejszenia liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę uczestników ruchu drogowego, ale również do bardzo znaczącego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków, w których najczęściej piesi są zarówno sprawcami, jak i ofiarami.**

OFIARY ŚMIERTELNE



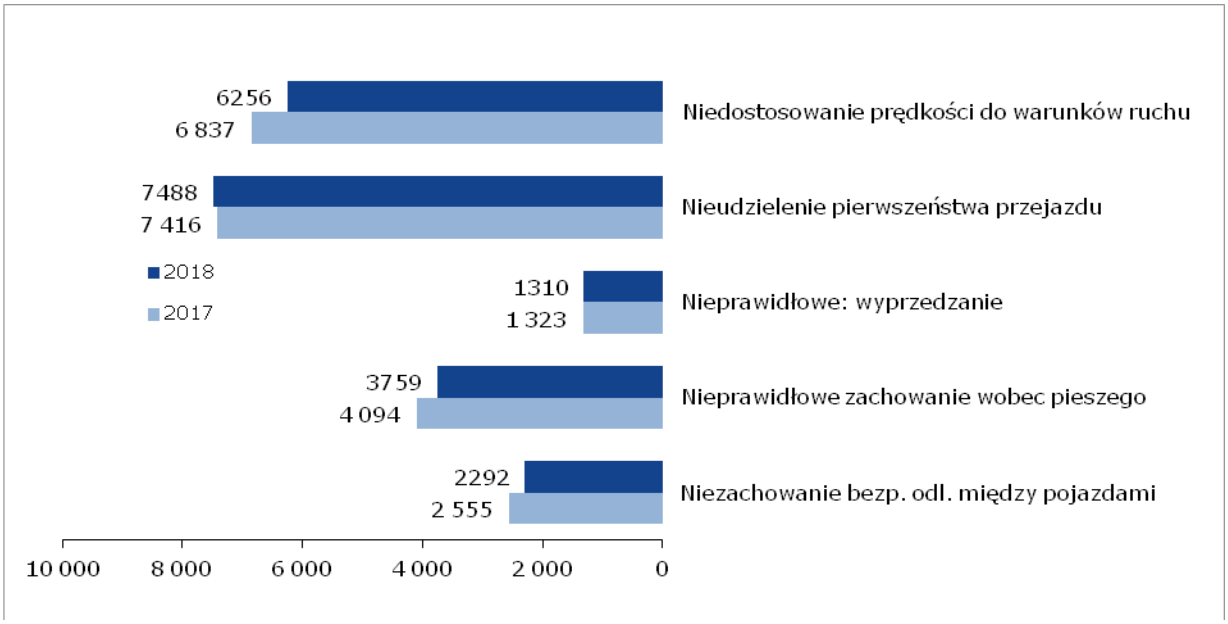
Analogicznie do sytuacji w roku 2017, najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych w 2018 roku przez pieszych było wynikiem:

- nieostrożnego wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 148 ofiar śmiertelnych; spadek o 21,3%,
- stania lub leżenia na jezdni – 70 ofiar śmiertelnych; spadek o 4,1%,
- przekraczania jezdni w miejscu niedozwolonym – 53 ofiary śmiertelne; spadek o 8,6%,
- chodzenia nieprawidłową stroną drogi - 23 ofiary śmiertelne; spadek o 43,9%,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 18 ofiar śmiertelnych; spadek o 25,0%.

Rok 2018 przyniósł dużą poprawę jeśli chodzi o nieprawidłowe zachowania pieszych w wyniku, których zaistniały wypadki drogowe. Wskazuje to na odpowiedni dobór działań, których skutkiem było zmniejszenie zagrożenia najsłabszej grupy uczestników ruchu drogowego. We wszystkich kategoriach przytoczonych powyżej zachowań odnotowano poprawę zarówno w zakresie zmniejszenia liczby wypadków powodowanych przez pieszych, jak i zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych.

… jakie było zachowanie kierującego?

WYPADKI



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

Podobnie jak w roku poprzednim, głównymi przyczynami wypadków, których sprawcami byli w 2018 roku kierujący pojazdami, były:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – 7 488 wypadków; wzrost o 1,0%,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 6 256 wypadków; spadek o 8,5%,
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego – 3 759 wypadków; spadek o 8,2%,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 2 292 wypadki; spadek o 10,3%,
- nieprawidłowe wyprzedzanie – 1 310 wypadków; spadek o 1,0%.

Dane zebrane w 2018 roku wskazują, że **nadal nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu jest główną przyczyną wypadków drogowych w Polsce**, których sprawcami byli kierujący pojazdami, a dodatkowo, w porównaniu do danych za rok 2017, odnotowano nieznaczny wzrost liczby wypadków tego rodzaju oraz liczby ich ofiar śmiertelnych (wzrost o 2,3%).

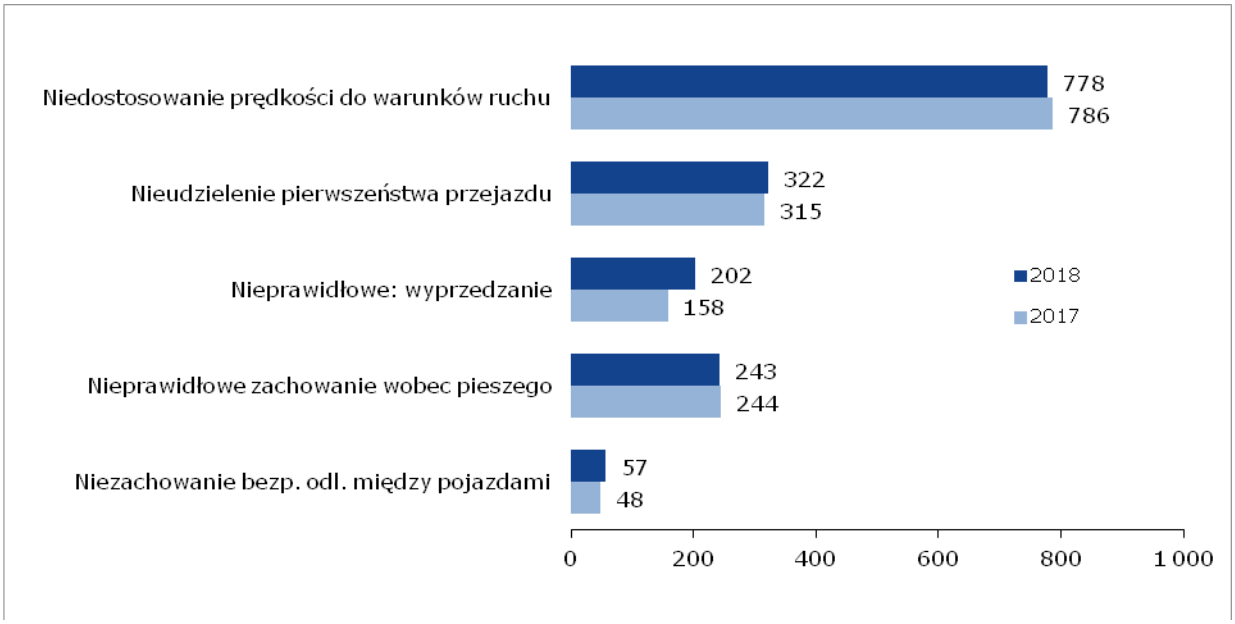
W 2018 roku zarejestrowano o 8,5% mniej wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu niż rok wcześniej, a dodatkowo wypadki te charakteryzowały się nieznacznie mniejszą ciężkością, co przełożyło się na niewielkie zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych zdarzeń powstałych w wyniku tego nieprawidłowego zachowania kierujących pojazdami.

W 2018 roku wypadków spowodowanych przez: nieprawidłowe wyprzedzanie oraz niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami było mniej odpowiednio o: 1,2% i 10,3% lecz pociągnęły one za sobą bardzo duże wzrosty liczb ofiar śmiertelnych – odpowiednio o: 27,8% i 18,8%.

Wzrost liczby ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych niezachowaniem bezpiecznej odległości między pojazdami w połączeniu ze wzrostem liczby ofiar

śmiertelnych i ciężkości zderzeń tylnych, może wskazywać, że do najechania pojazdu na inny pojazd w ruchu dochodzi przy znacznej prędkości, przy jednoczesnym niezachowaniu odpowiedniej odległości pomiędzy pojazdami.

OFIARY ŚMIERTELNE



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

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

W 2018 roku użytkownicy dróg (kierujący, piesi, pasażerowie) będący pod działaniem alkoholu uczestniczyli w 2 779 wypadkach drogowych (8,8% ogółu wypadków), śmierć w nich poniosło 370 osób (12,9% ogółu zabitych), a 3 112 osób odniosło obrażenia (8,3% ogółu rannych).W porównaniu z rokiem ubiegłym jest to mniej wypadków o 9 (-0,3%),więcej zabitych o 29 osób (+8,5%) i mniej osób rannych o 38 (-1,2%).

Kierujący

Najliczniejszą grupę sprawców wypadków stanowili kierujący pojazdami. Z ich winy doszło do 1 614 wypadków, w których zginęły 203 osoby, a rannych zostało 1 965 osób. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących, kierujący pod działaniem alkoholu stanowili 5,9%. W porównaniu do 2017 roku nastąpił wzrost: liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę kierujących o 11 (+0,7%), osób zabitych o 5 (+2,5%) i osób rannych o 29 (+1,5%). W grupie kierujących będących pod działaniem alkoholu, największe zagrożenie bezpieczeństwa stanowili kierujący samochodami osobowymi, którzy spowodowali 1 050 wypadków (65,1% wypadków spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu). Wskaźnik ten jest wyższy niż w roku ubiegłym. W wypadkach zawinionych przez kierujących samochodami osobowymi zginęło 161 osób, tj. 79,3% śmiertelnych ofiar zdarzeń spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu (2017 rok – 78,3%), a rannych w tych wypadkach zostało 1 381 osób tj. 70,3% (2017 rok – 73,5%).
Następną grupą stwarzającą zagrożenie byli rowerzyści. Spowodowali oni 216 wypadków (13,4%), w których zginęło 6 osób (3%), a 215 zostało rannych (10,9%).
Najwięcej wypadków kierujący będący pod działaniem alkoholu spowodowali na skutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu, nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu,

nieprawidłowego wyprzedzania oraz niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami.

Piesi

Piesi, będący pod działaniem alkoholu spowodowali 489 wypadków, w ich wyniku śmierć poniosło 61 osób, a 433 zostały ranne. W porównaniu do roku 2017 nastąpił spadek liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę uczestników ruchu o 29 (-5,6%).
Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych będących pod działaniem alkoholu to: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem (48,7%wszystkich zdarzeń spowodowanych przez nietrzeźwych pieszych) oraz leżenie, siedzenie na jezdni (11,2%).

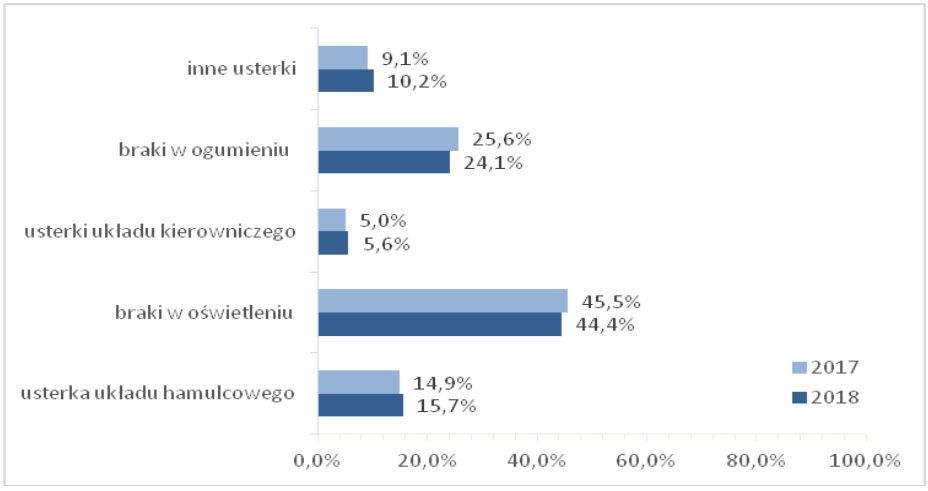
INNE SUBSTANCJE ZABRONIONE

Kierujący pojazdami będący pod działaniem innego środka byli sprawcami 62 wypadków, w których 19 osób zginęło, a 74 zostały ranne oraz 133 kolizji.
Główne przyczyny wypadków to: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe zachowanie się wobec pieszego, zmęczenie/zaśnięcie, nieprawidłowe wyprzedzanie.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że dane z kolejnych lat jednoznacznie wskazują iż problem wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami, będących pod działaniem innych środków działających podobnie do alkoholu jest charakterystyczny dla osób w wieku poniżej 40 lat (zarówno jeśli chodzi o sprawców, jak i ofiary takich wypadków). W 2018 roku spowodowali oni blisko 94% tych wypadków, w których stanowili prawie 96% ofiar śmiertelnych i 90% ofiar rannych.

... informacje o pojazdach w ruchu drogowym

RODZAJE USTEREK TECHNICZNYCH STWIERDZONYCH W POJAZDACH BIORĄCYCH UDZIAŁ W WYPADKACH DROGOWYCH.



W 2018 KGP odnotowała 108 usterek w pojazdach biorących udział w wypadkach drogowych, w tym: braki w oświetleniu 48; braki w ogumieniu 26; usterki układu hamulcowego 17; usterki układu kierowniczego 6; inne usterki 11. Jednocześnie należy wskazać, że w jednym wypadku mogło wystąpić kilka usterek.

Rejestracje nowych samochodów osobowych w latach 2016 - 2018

Rok rejestracji	Sty	Lut	Mar	Kwi	Maj	Cze	Lip	Sie	Wrz	Paź	Lis	Gru
2016	31 798	33 663	39 231	34 520	32 972	38 569	31 274	28 332	32 664	32 257	37 206	43 739
2017	38 094	38 442	49 445	39 479	39 721	41 887	36 832	34 510	37 114	40 539	42 448	48 021
2018	46 084	42 137	51 681	44 820	42 366	46 103	46 287	56 696	27 314	39 904	43 239	45 370

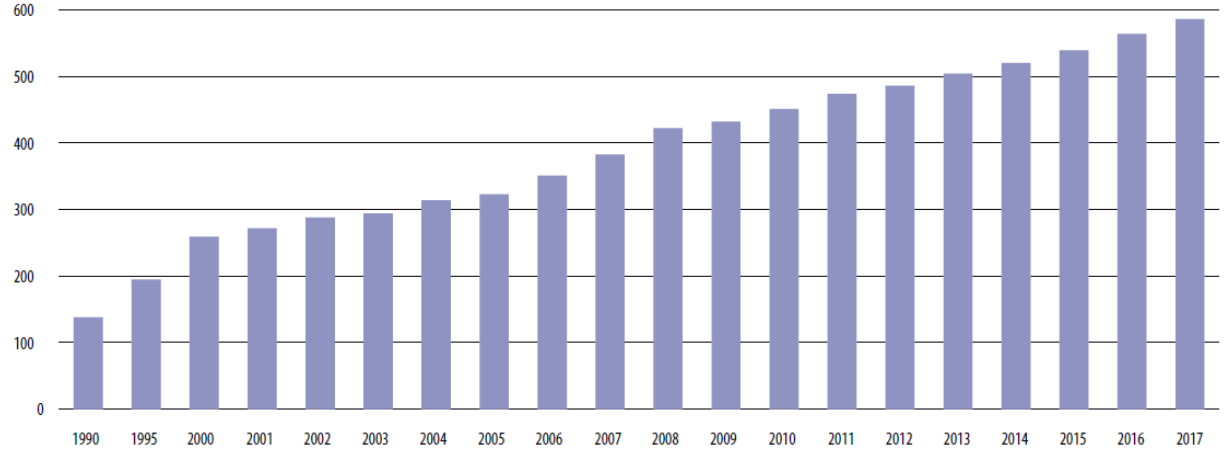
Źródło: IBRM SAMAR

Liczba pojazdów silnikowych w latach 1990- 2018[7]

Lata	Pojazdy silnikowe[7]	Wypadki	Zabici
1990	9 040 612	50 432	7 333
1993	10 437 538	48 901	6 341
1995	11 185 781	56 904	6900
2000	14 106 078	57 331	6 294
2010	23 037 149	38 832	3 907
2011	24 189 370	40 065	4 189
2012	24 875 717	37 046	3 571
2013	25 683 575	35 847	3 357
2014	26 472 274	34 970	3 202
2015	27 409 106	32 967	2 938
2016	28 601 037	33 664	3 026
2017	29 149 178	32 760	2 831
2018	29 656 238	31 674	2 862

Od 1990 roku liczba pojazdów silnikowych wzrosła w naszym kraju o blisko trzykrotnie. Jednocześnie systematycznie rośnie wskaźnik liczy samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.

Samochody osobowe na 1000 ludności

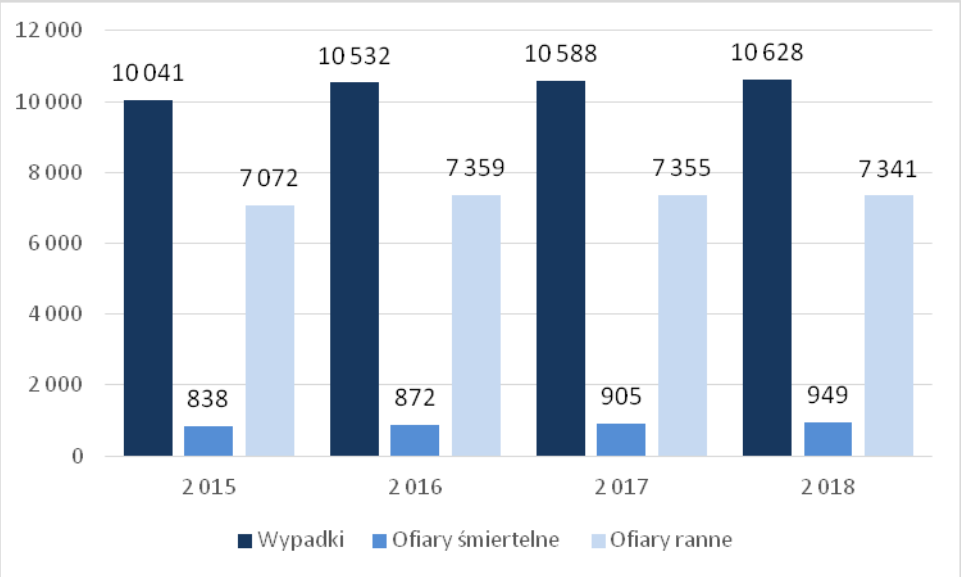


*źródło: GUS: Transport – wyniki działalności w 2017 r.

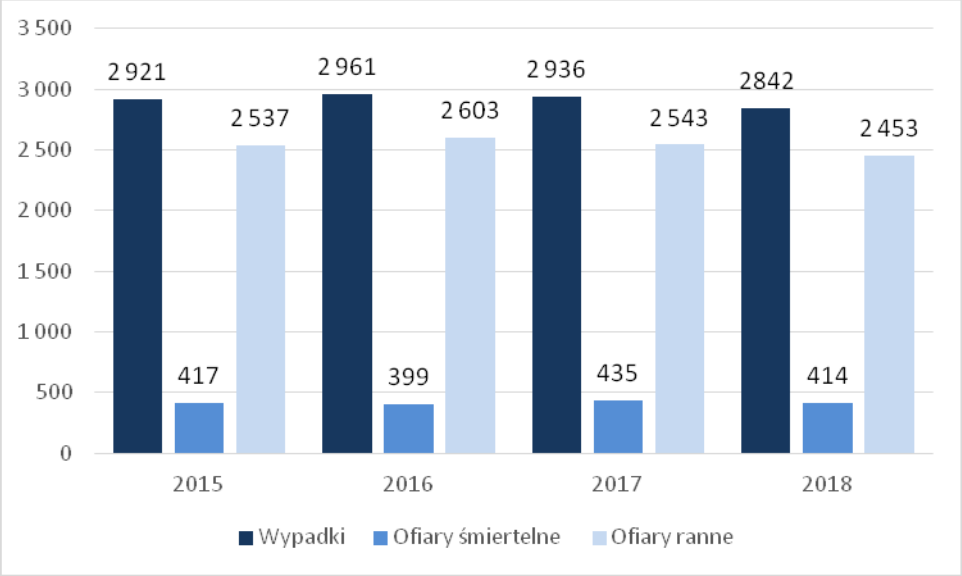
[7] Dane GUS

jak kształtuje się wypadkowość w grupie wiekowej 60+ ?

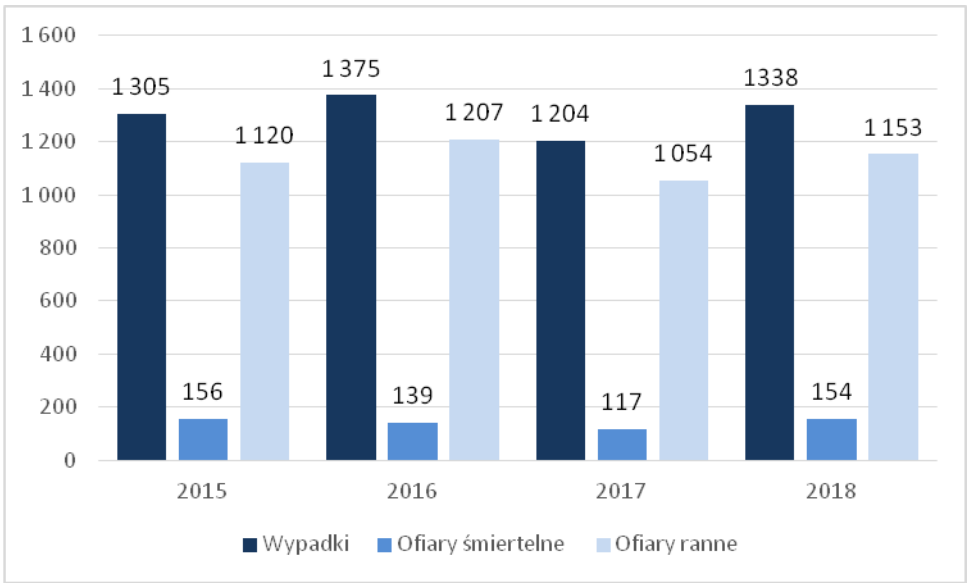
WYPADKI Z UDZIAŁEM UCZESTNIKÓW RUCHU W WIEKU 60+



WYPADKI Z UDZIAŁEM PIESZYCH W WIEKU 60+

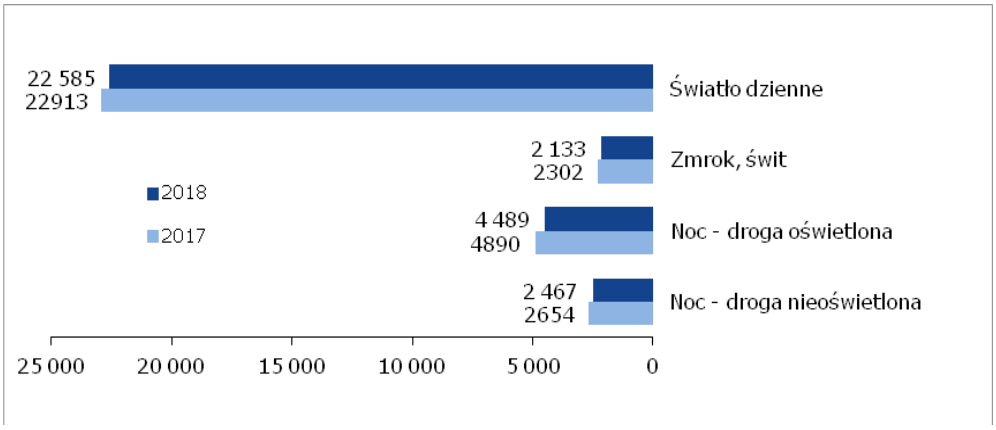


WYPADKI Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW W WIEKU 60+

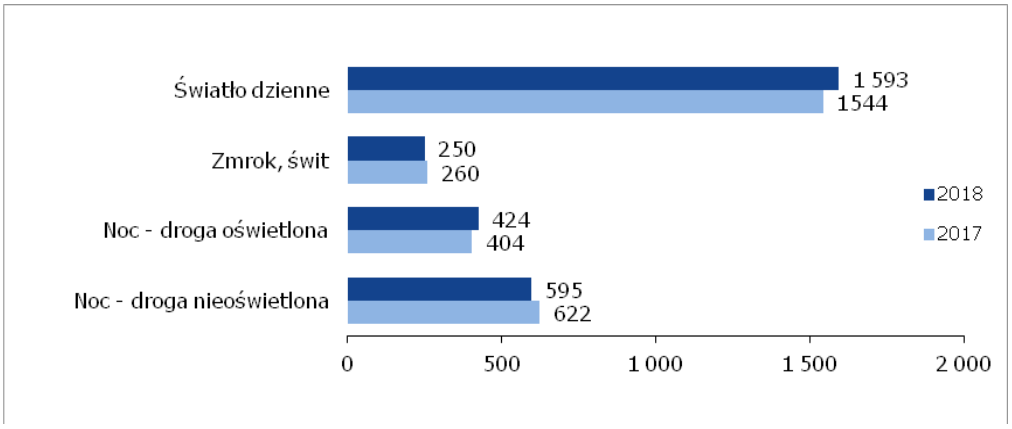


... przy jakim oświetleniu?

WYPADKI



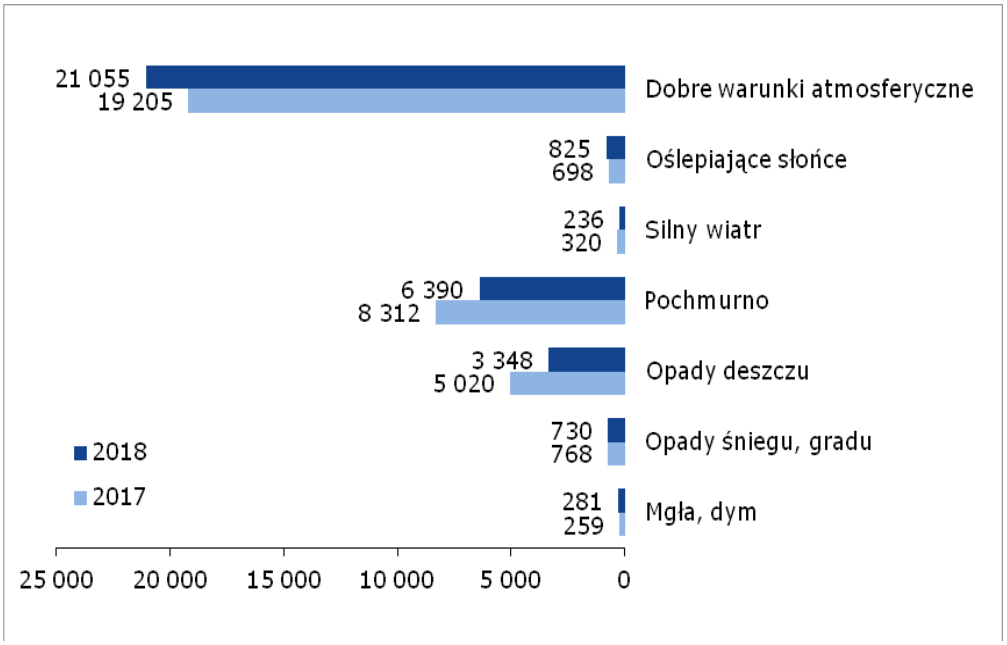
OFIARY ŚMIERTELNE



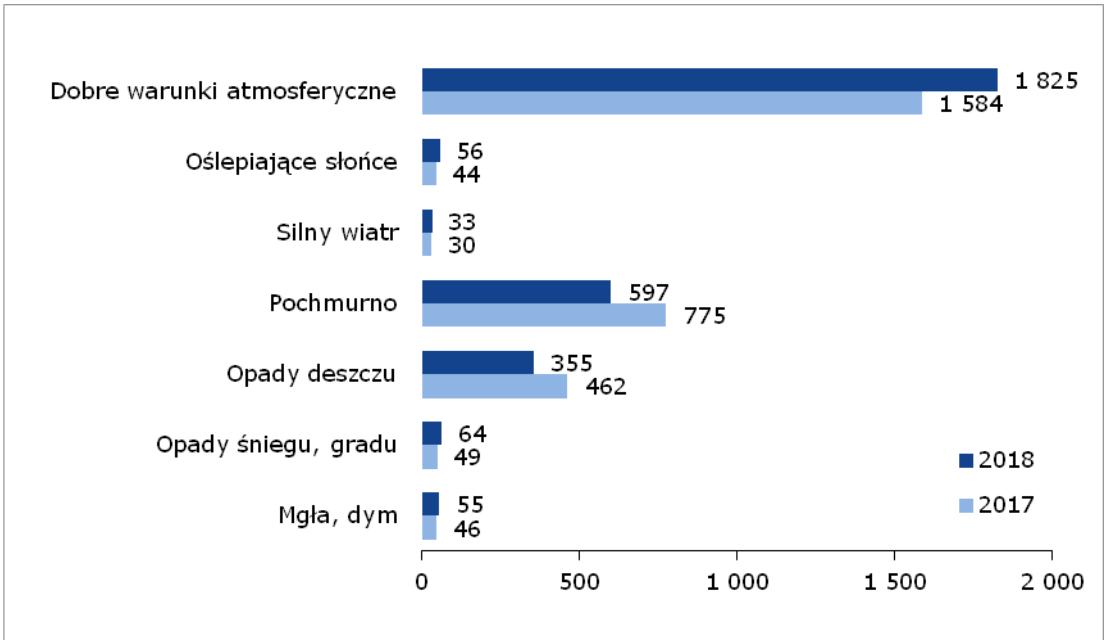
Ponieważ największy ruch na drogach odbywa się przy świetle dziennym, to również w tej porze doby odnotowywana jest największa liczba wypadków oraz ich ofiar. Natomiast wypadki, które wydarzają się w nocy charakteryzują się największą ciężkością. W 2018 r. w 100 wypadkach, które miały miejsce w nocy na drodze nieoświetlonej (a większość takich dróg znajduje się poza obszarami zabudowanymi) zginęły średnio 24 osoby, a na drogach oświetlonych 9. Obie te wartości wskaźnika ciężkości wypadków są nieznacznie wyższe niż dla roku 2017. W porach przejściowych czyli o świcie lub zmierzchu wskaźnik ten wyniósł 12 zabitych na 100 wypadków (11 w roku 2017), a przy świetle dziennym 7 (tak, jak w roku poprzednim).

... podczas jakiej pogody?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE

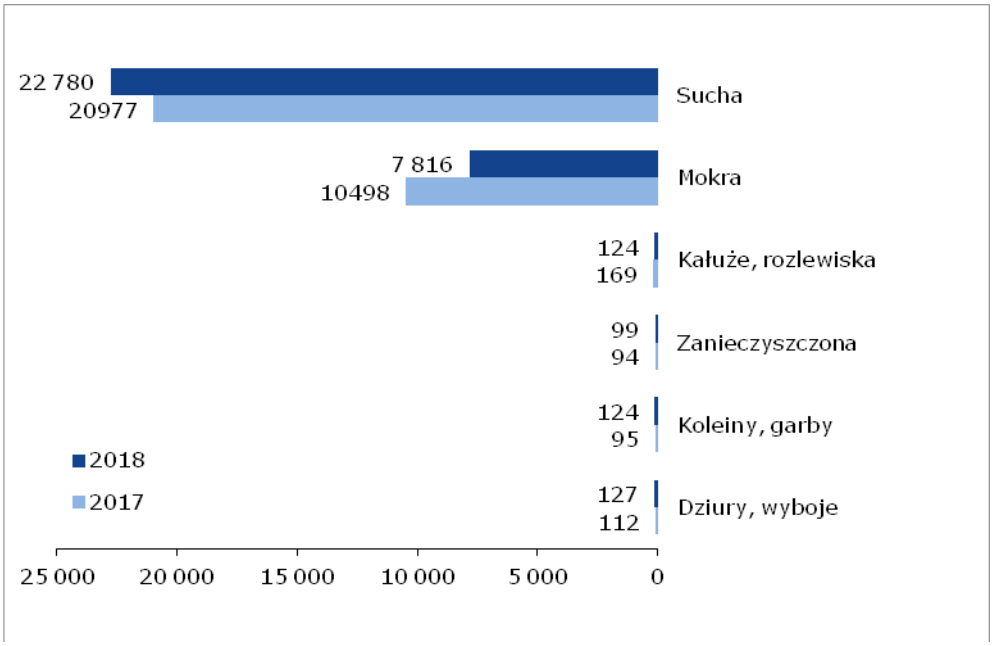


*W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

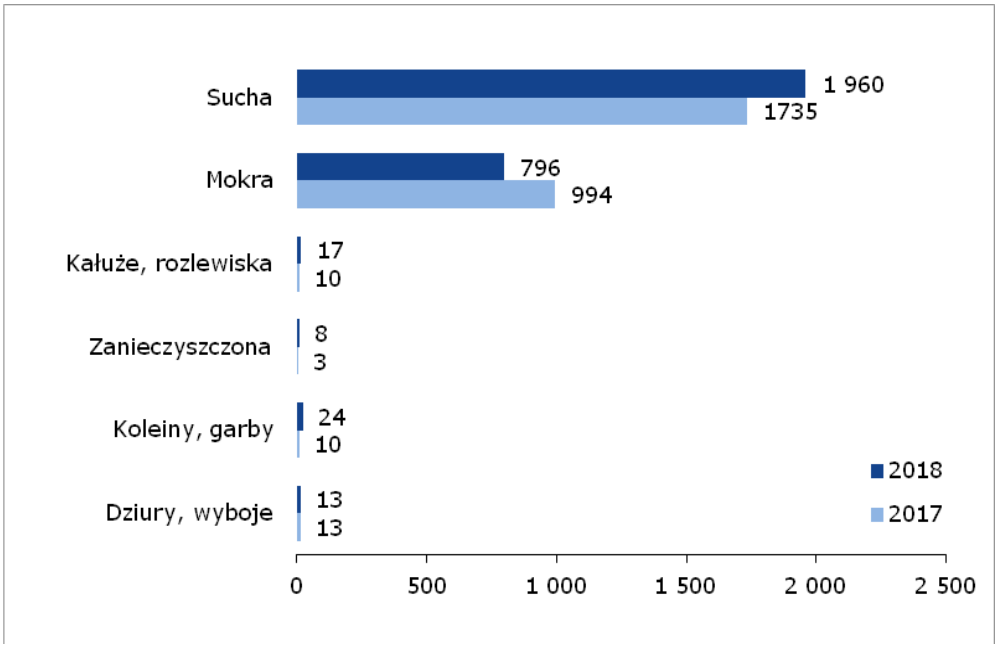
Analiza danych o wypadkach drogowych w 2018 roku, wskazuje, że w porównaniu z rokiem 2017 zwiększyła się liczba zdarzeń drogowych zaistniałych w dobrych warunkach atmosferycznych oraz liczba ofiar śmiertelnych tych wypadków – wydarzyło się o 9,6% więcej wypadków, które pochłonęły o 15,2% więcej ofiar śmiertelnych. Również przy oślepiającym słońcu nastąpiło więcej o 18,2% wypadków i zarejestrowano o 27,3% więcej ofiar śmiertelnych tych zdarzeń. Podczas mgły lub podczas przejeżdżania przez obszar zadymiony wydarzyło się o 8,5% więcej wypadków, a liczba ofiar śmiertelnych zwiększyła się o 19,6%. Natomiast zmniejszyła się liczba wypadków i ofiar śmiertelnych przy dużym zachmurzeniu – wydarzyło się o 23,1% mniej wypadków, a ich ofiar śmiertelnych było o 23,0% mniej. Zanotowano, że podczas opadów deszczu wydarzyło się o 33,3% mniej wypadków, a liczba ich ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 23,2%. Liczba wypadków, których niekorzystną okolicznością były silny wiatr zmniejszyła się o 26,3%, ale liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 10,0%.

… na jakiej nawierzchni?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



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

Miejsca powstawania wypadków

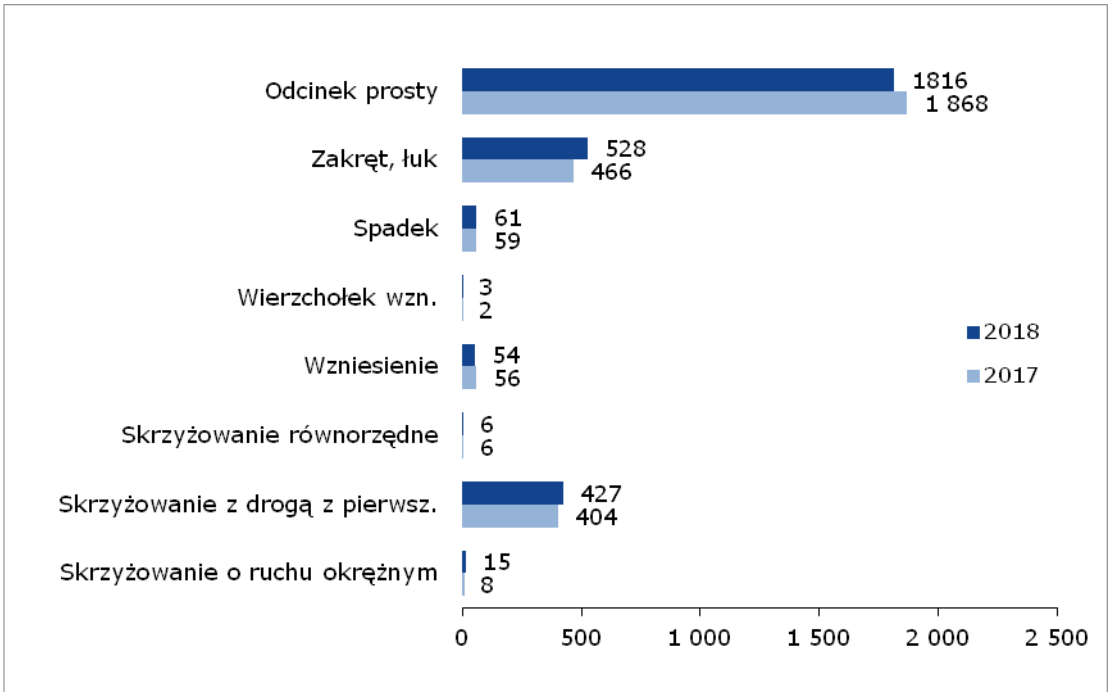
… na jakim obszarze?

Obszar	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ofiary ranne		Ciężkość wypadku (ofiar śmiert. / 100 wypadków)
	ogółem	%	ogółem	%	ogółem	%	
Zabudowany	22 560	71,2	1 252	43,7	25 698	68,8	5,5
Niezabudowany	9 114	28,8	1 610	56,3	11 661	31,2	17,7
O g ó ł e m	**31 674**	**100**	**2 862**	**100**	**37 359**	**100**	**9,0**

… na jakim odcinku drogi?

WYPADKI

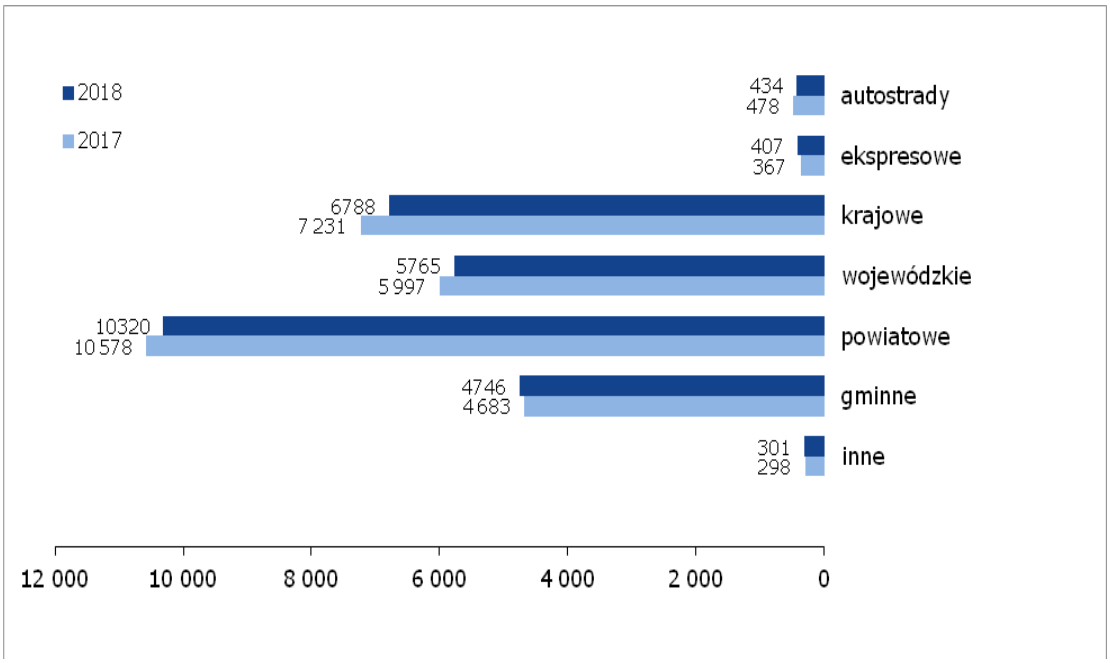
OFIARY ŚMIERTELNE



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

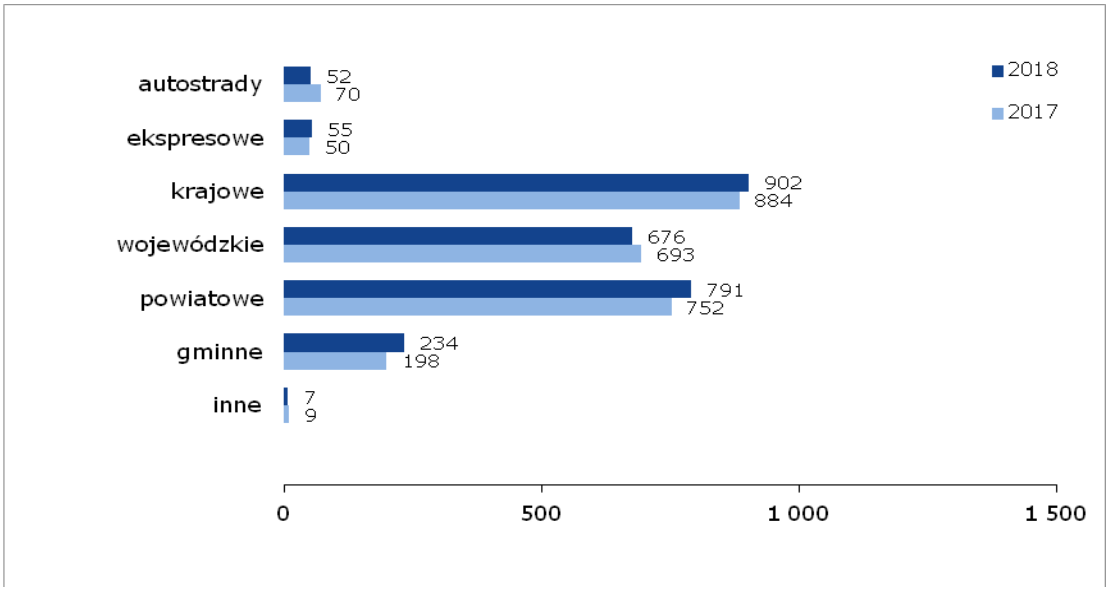
… na drodze jakiej kategorii?

WYPADKI



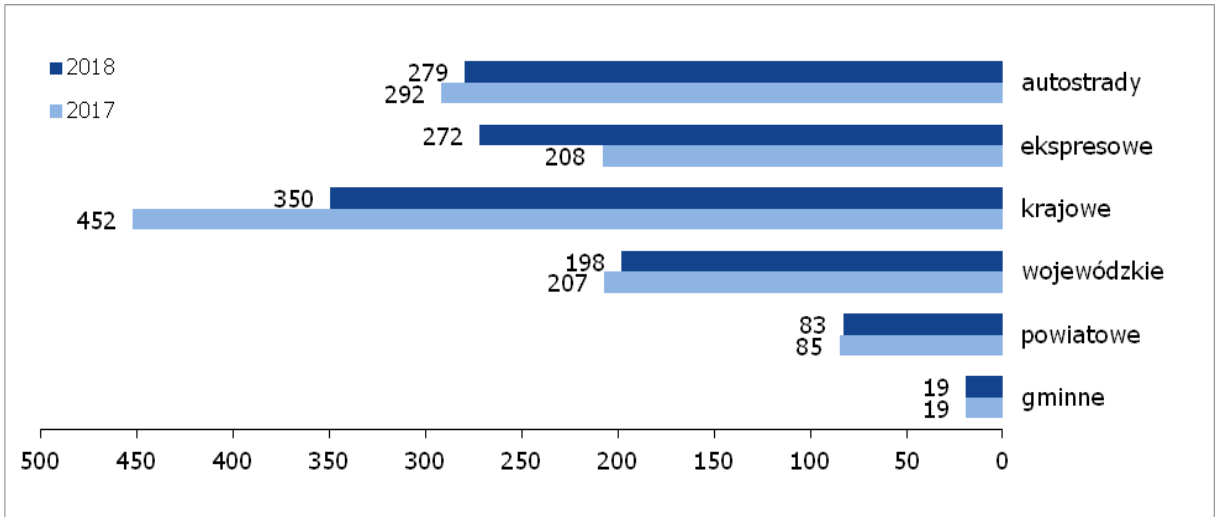
W 2018 roku na większości kategorii dróg odnotowano zmniejszenie liczby wypadków w porównaniu do danych za rok 2017. Największy spadek liczby wypadków zarejestrowano na autostradach (-9,2%). Natomiast niewielki wzrost odnotowano na drogach gminnych (więcej o 1,3% wypadków) i kolejny rok z rzędu na drogach ekspresowych (więcej o 10,9% wypadków).

OFIARY ŚMIERTELNE



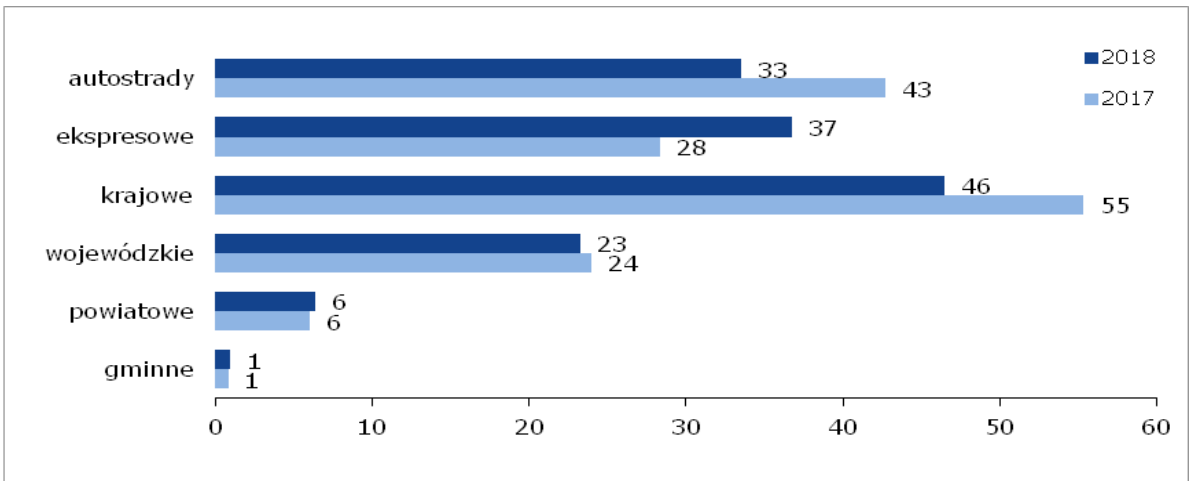
W 2018 r. największą liczbą ofiar śmiertelnych wypadków drogowych charakteryzowały się drogi krajowe, które stanowią zaledwie 4,6% długości wszystkich dróg w Polsce. Liczba osób zabitych na tej kategorii dróg wzrosła w stosunku do roku 2017 o 2,0%. Największy spadek liczby ofiar śmiertelnych zarejestrowano w 2018 dla autostrad. Na drogach tej kategorii zginęły o 18 osoby mniej tj. o 25,7% mniej niż rok wcześniej. Największymi wzrostami liczb ofiar śmiertelnych wyróżniały się drogi gminne (+18,2%) oraz drogi ekspresowe (+10,0).

...ile było wypadków na 1000 kilometrów?



Odnosząc liczbę wypadków do długości dróg, najbardziej niekorzystnymi wskaźnikami podobnie jak w latach poprzednich charakteryzują się drogi krajowe, autostrady i drogi ekspresowe. Jednak w 2018 roku dla dróg krajowych wskaźnik ten uległ znacznej poprawie i z wartości 452 osiągnął wartość 350 (o 22,6% mniej wypadków na każde 1000 kilometrów), a dla autostrad zmalał o 4,5%. Dla dróg ekspresowych wskaźnik ten znacznie wzrósł z wartości 208 do 272, czyli wydarzyło się o 30,8% więcej wypadków na każde 1000 kilometrów. Dla dróg wojewódzkich i powiatowych liczby wypadków na każde 1000 kilometrów nieznacznie zmniejszyły się, a dla dróg gminnych wskaźnik ten nie uległ zmianie.

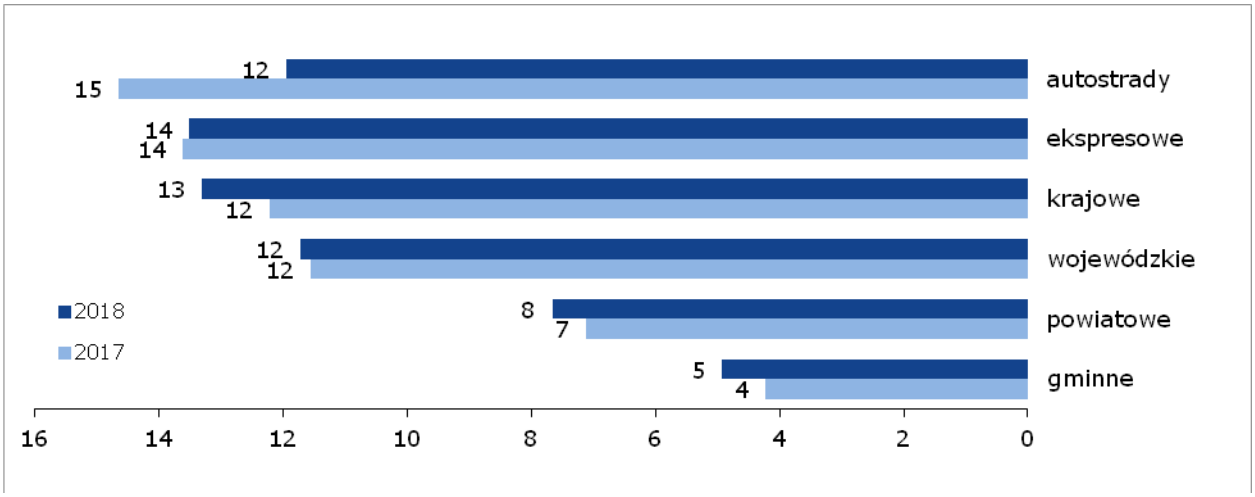
...ile było ofiar śmiertelnych na 1000 kilometrów?



W 2018 roku największą liczbą ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 1000 km długości drogi charakteryzowały się drogi krajowe. Wskaźnik ten wyniósł 46, tj. był o 16,4% niższy niż w 2017 roku. Na autostradach również odnotowano duże zmniejszenie tego wskaźnika – spadek wyniósł 23,3%, czyli jego wartość zmniejszyła się z 43 do 33. Dla dróg

ekspresowych odnotowano duży wzrost wskaźnika – z wartości 28 w 2017 roku osiągnął on wartość 37, czyli wzrost wyniósł aż 32,1%. Na drogach wojewódzkich liczba ofiar śmiertelnych wypadków w przeliczeniu na każde 1000 kilometrów nieznacznie zmniejszyła się, a na drogach powiatowych i gminnych nie zmieniła się.

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



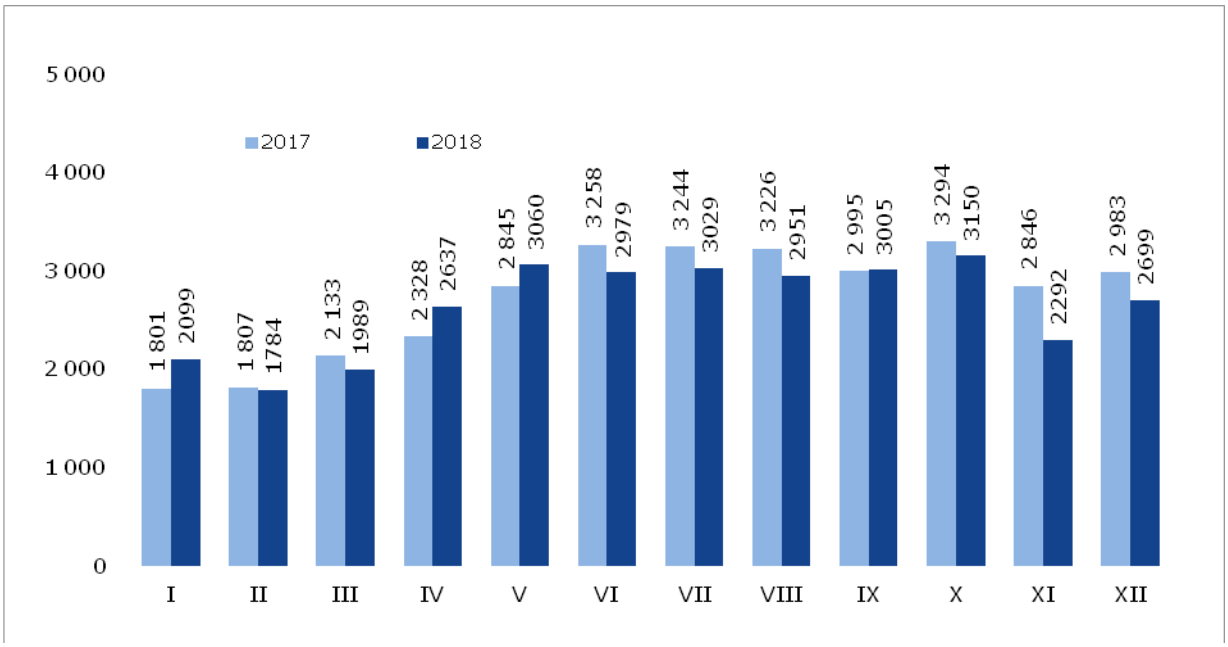
Wskaźnik ciężkości wypadków w 2018 roku zwiększył się nieznacznie w stosunku do dróg krajowych, powiatowych i gminnych. Obecnie wynosi on odpowiednio: 13, 8 i 5 zabitych na 100 wypadków drogowych. Natomiast odnotowano znaczącą poprawę (-20,0%) tego wskaźnika dla autostrad – jego wartość spadła z 15 w roku 2017 do 12 w roku 2018. Dla dróg ekspresowych i wojewódzkich nie zarejestrowano zmian w stosunku do roku poprzedniego i wartość wskaźnika wynosi odpowiednio: 14 i 12 zabitych na 100 wypadków.

Powyższe dane wskazują, że szczególnym nadzorem i działaniom zaradczym powinny podlegać drogi ekspresowe, gdyż to one charakteryzują się jednymi z najgorszych parametrów bezpieczeństwa ruchu (w zakresie dróg szybkiego ruchu).

Czas powstawania wypadków

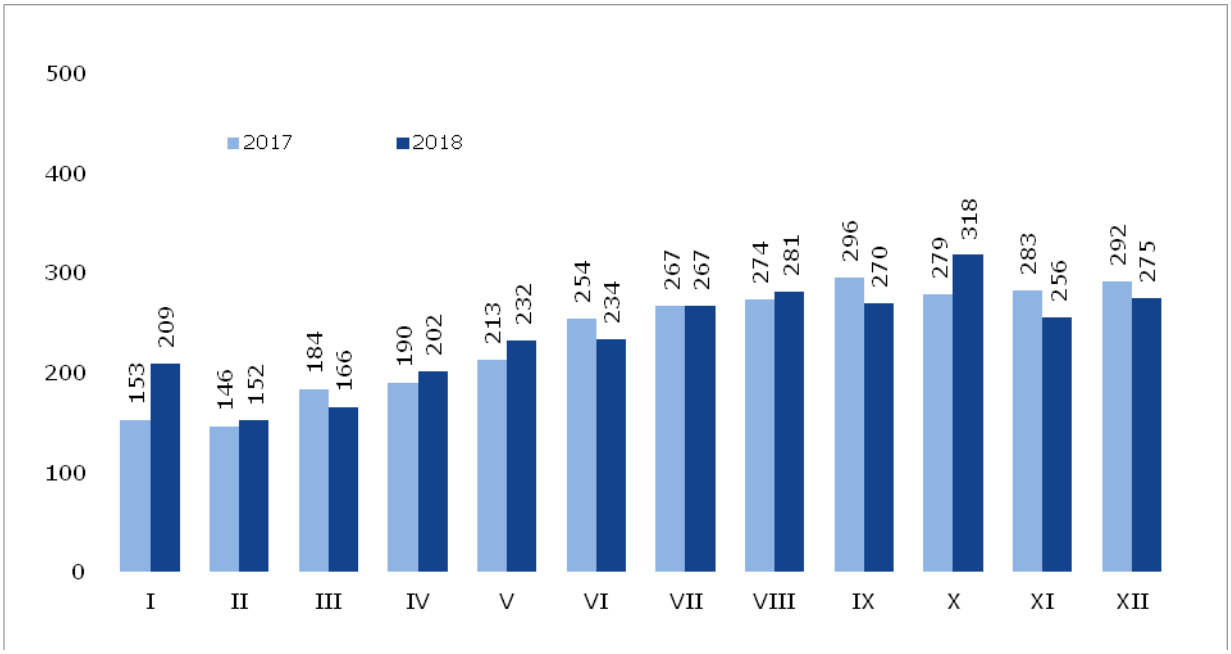
… w jakich miesiącach?

WYPADKI



Analiza stanu bezpieczeństwa na polskich drogach w 2018 r. pod względem liczby wypadków w poszczególnych miesiącach wskazuje, że w porównaniu do danych za rok 2017 w czterech miesiącach odnotowano wzrosty liczby wypadków drogowych, przy czym w styczniu i kwietniu były one znaczące i wyniosły odpowiednio: 16,5% i 13,3%.
W pozostałych ośmiu miesiącach odnotowano spadki liczb wypadków drogowych, przy czym najbardziej znaczące miały miejsce w listopadzie i grudniu – wyniosły one odpowiednio: 19,5% i 9,5%.

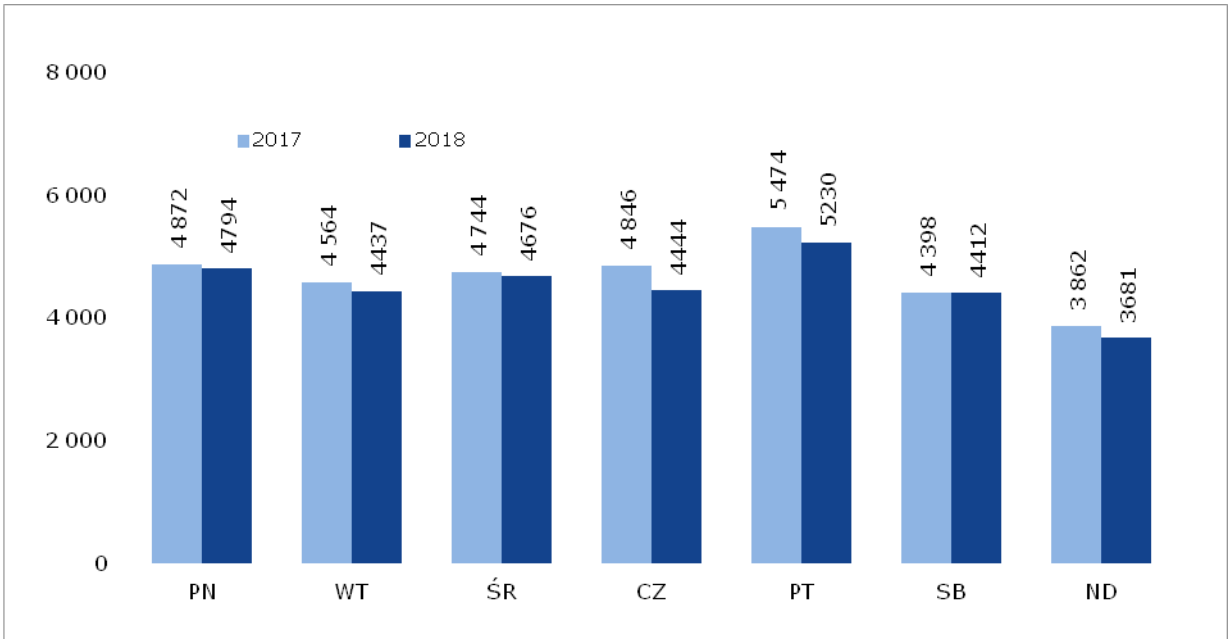
OFIARY ŚMIERTELNE



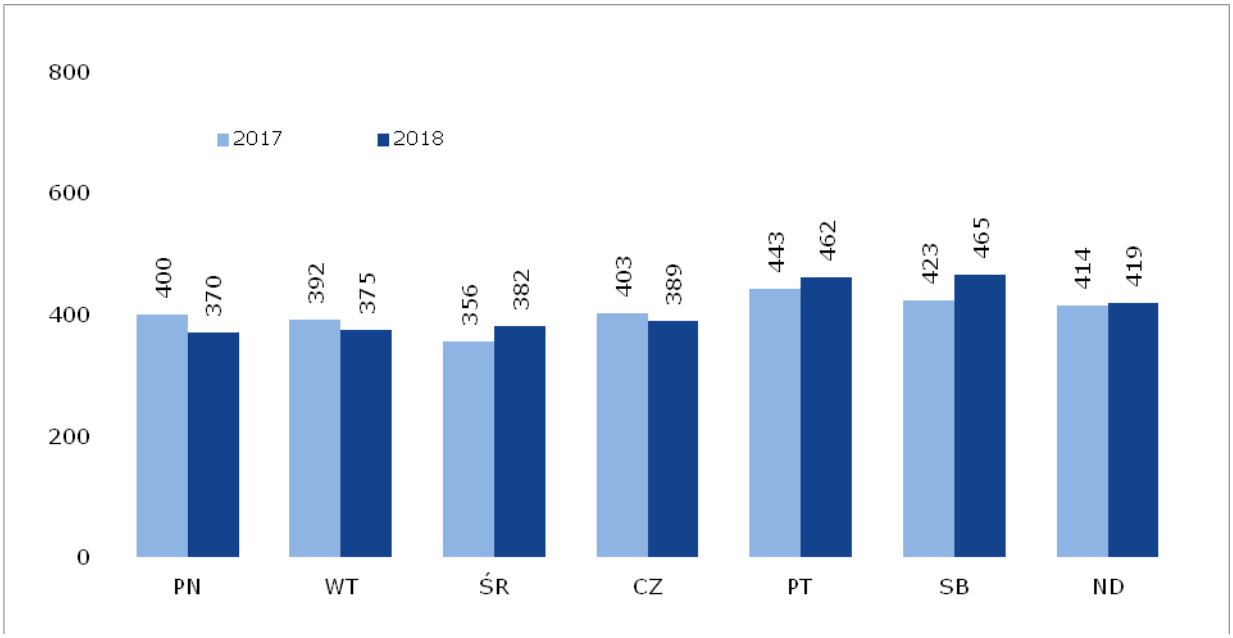
W 2018 r. (podobnie jak w roku 2017) najmniej osób zginęło w lutym – 152 ofiary śmiertelne. Najwięcej ofiar śmiertelnych zanotowano w październiku – 318 osób. Największy spadek liczby zabitych w wypadkach w porównaniu do roku 2017 odnotowano w marcu (-9,8%), a największy wzrost w styczniu (+36,6%) i październiku (+14,0%).
W zakresie liczby osób ciężko rannych w styczniu i maju zanotowano duże wzrosty – odpowiednio o 13,5% i 13,0%, natomiast w listopadzie zarejestrowano zmniejszenie tej liczby o 13,6%.

… w jakich dniach tygodnia?

WYPADKI



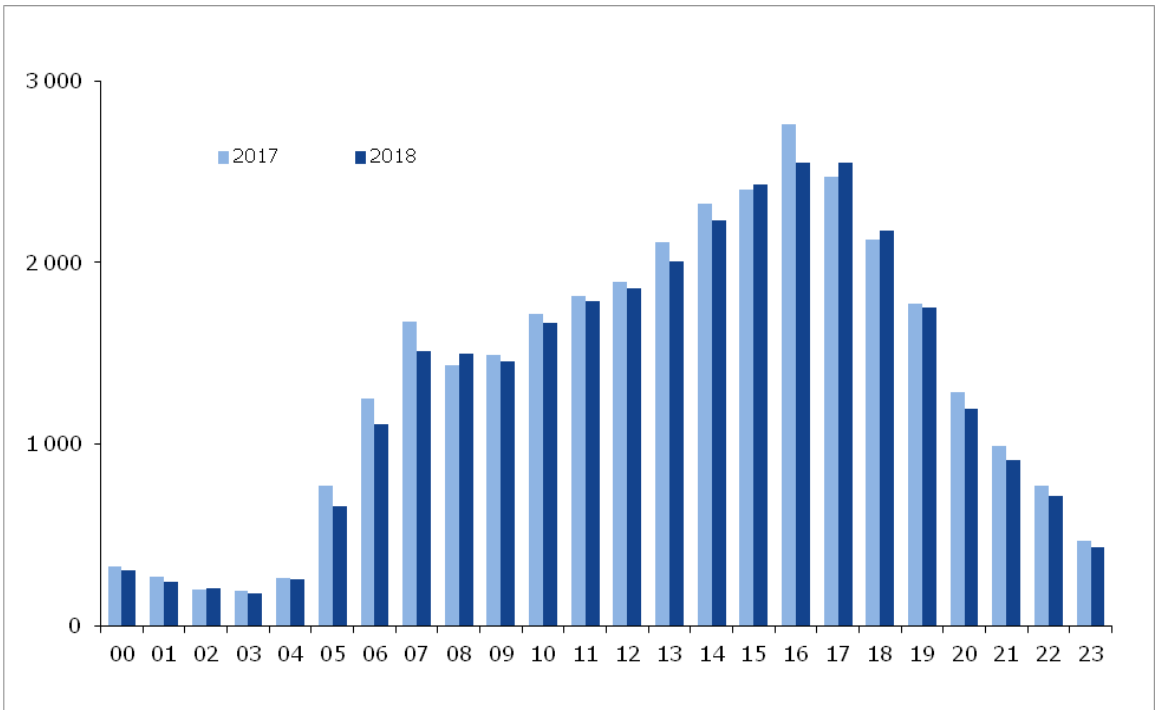
OFIARY ŚMIERTELNE



... w jakich godzinach?

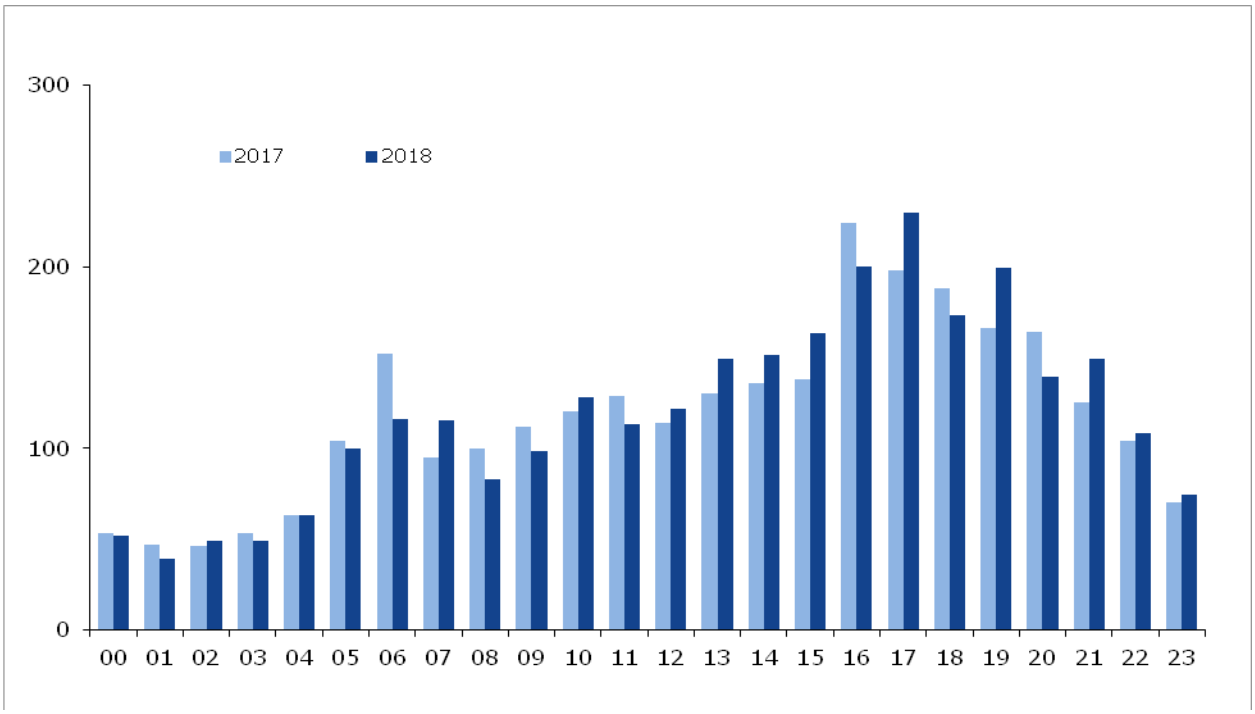
WYPADKI

Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki
0.00 - 0.59	302	8.00 - 8.59	1495	16.00 - 16.59	2550
1.00 - 1.59	244	9.00 - 9.59	1457	17.00 - 17.59	2546
2.00 - 2.59	205	10.00 - 10.59	1667	18.00 - 18.59	2173
3.00 - 3.59	180	11.00 - 11.59	1790	19.00 - 19.59	1752
4.00 - 4.59	253	12.00 - 12.59	1855	20.00 - 20.59	1196
5.00 - 5.59	660	13.00 - 13.59	2005	21.00 - 21.59	912
6.00 - 6.59	1111	14.00 - 14.59	2233	22.00 - 22.59	717
7.00 - 7.59	1512	15.00 - 15.59	2428	23.00 - 23.59	431



OFIARY ŚMIERTELNE

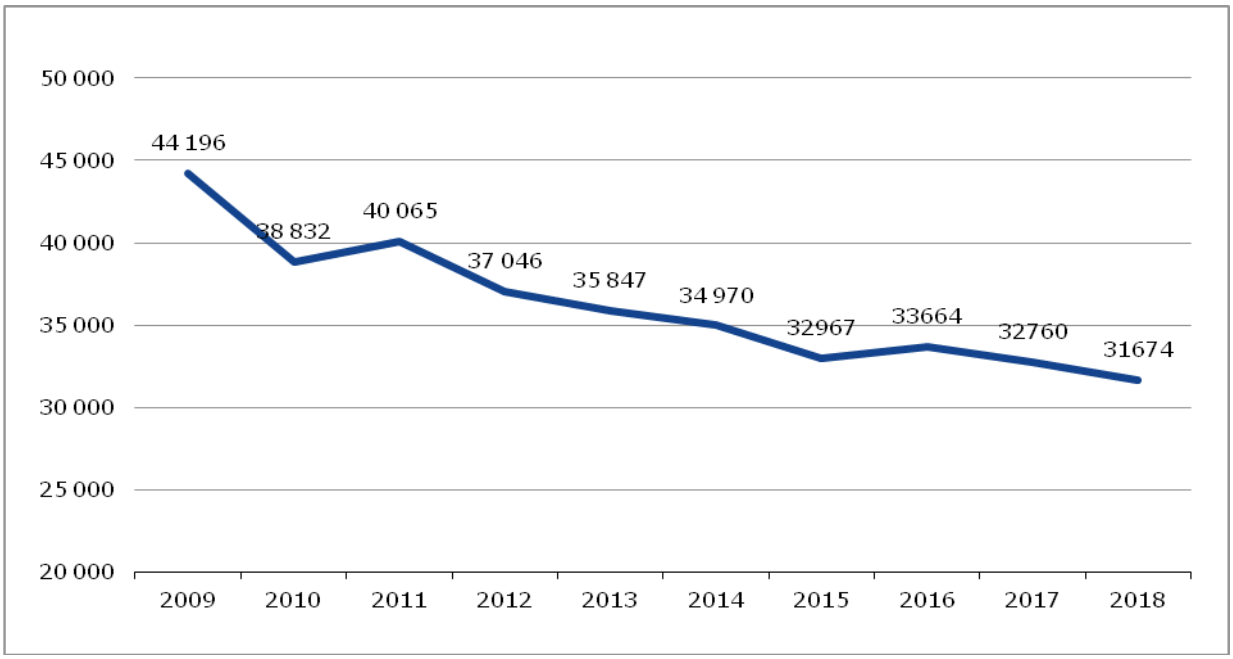
Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne
0.00 - 0.59	52	8.00 - 8.59	83	16.00 - 16.59	200
1.00 - 1.59	39	9.00 - 9.59	98	17.00 - 17.59	230
2.00 - 2.59	49	10.00 - 10.59	128	18.00 - 18.59	173
3.00 - 3.59	49	11.00 - 11.59	113	19.00 - 19.59	199
4.00 - 4.59	63	12.00 - 12.59	122	20.00 - 20.59	139
5.00 - 5.59	100	13.00 - 13.59	149	21.00 - 21.59	149
6.00 - 6.59	116	14.00 - 14.59	151	22.00 - 22.59	108
7.00 - 7.59	115	15.00 - 15.59	163	23.00 - 23.59	74


300
200
100
0
2017
2018
00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23

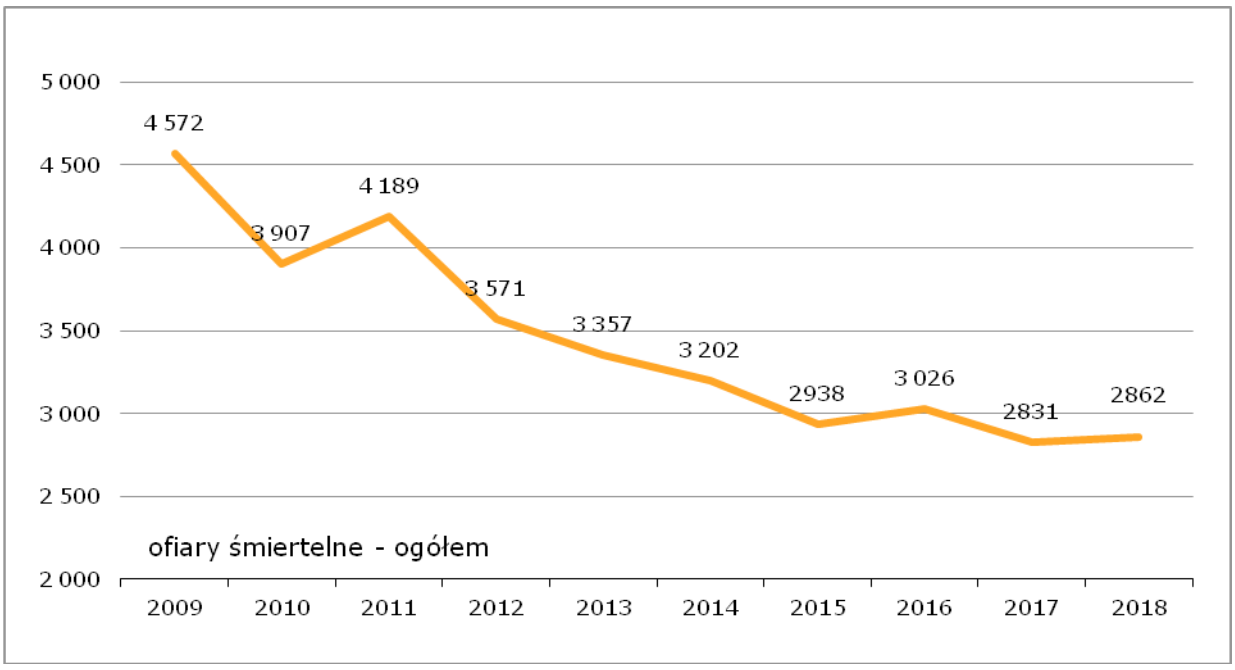
Trendy w latach 2009–2018

… zmiany od roku 2009

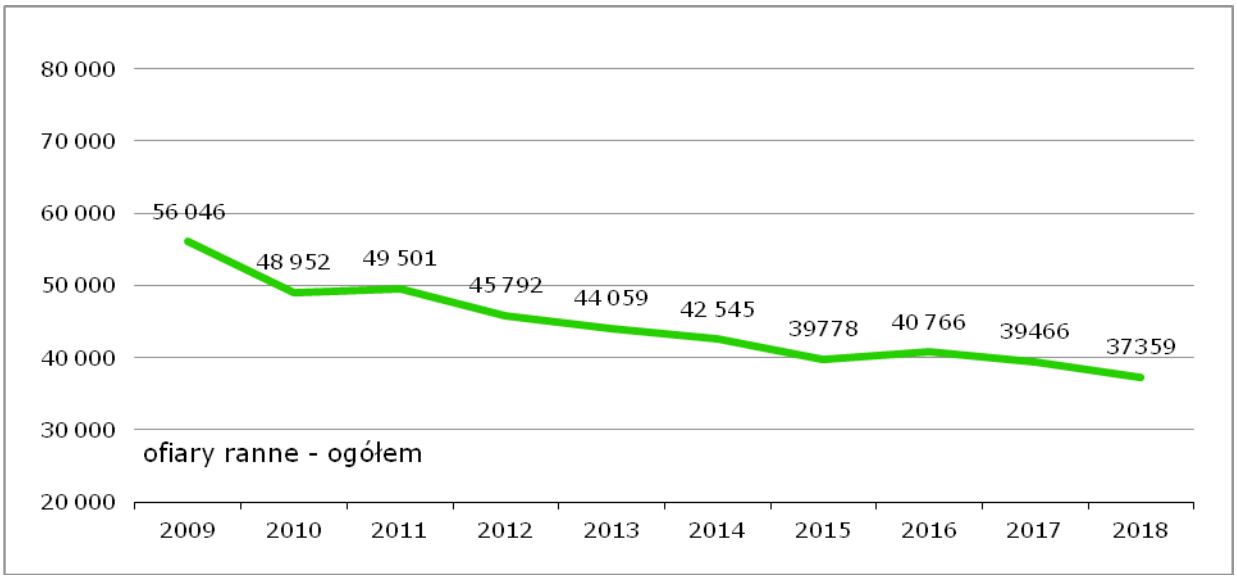
WYPADKI DROGOWE



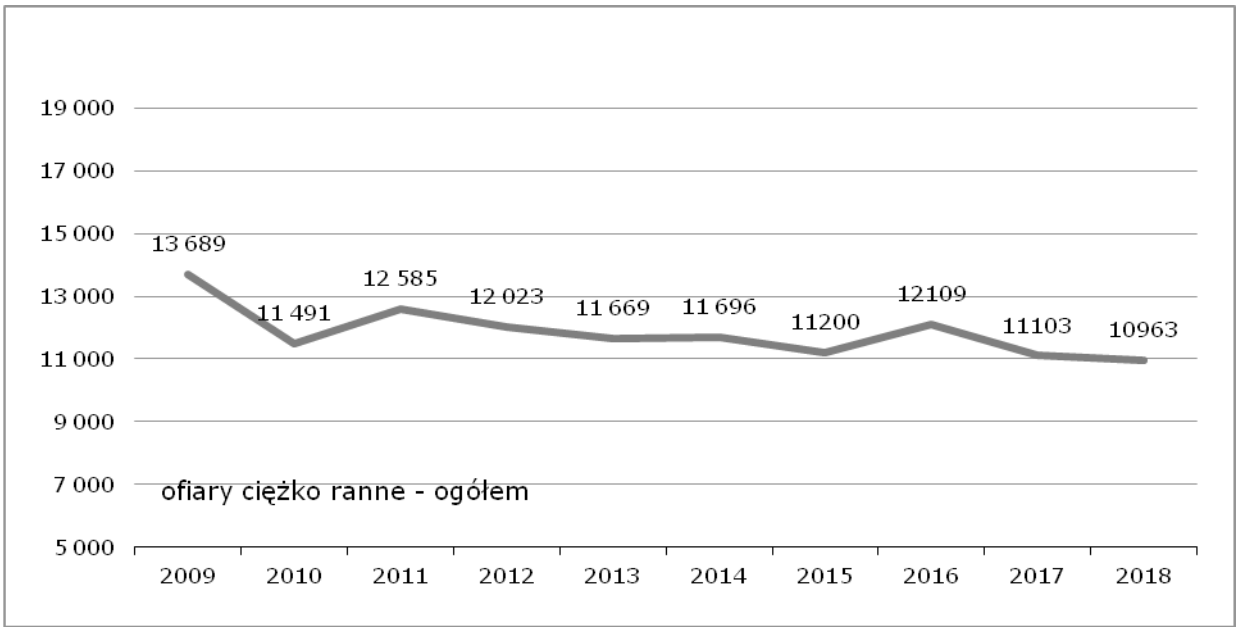
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



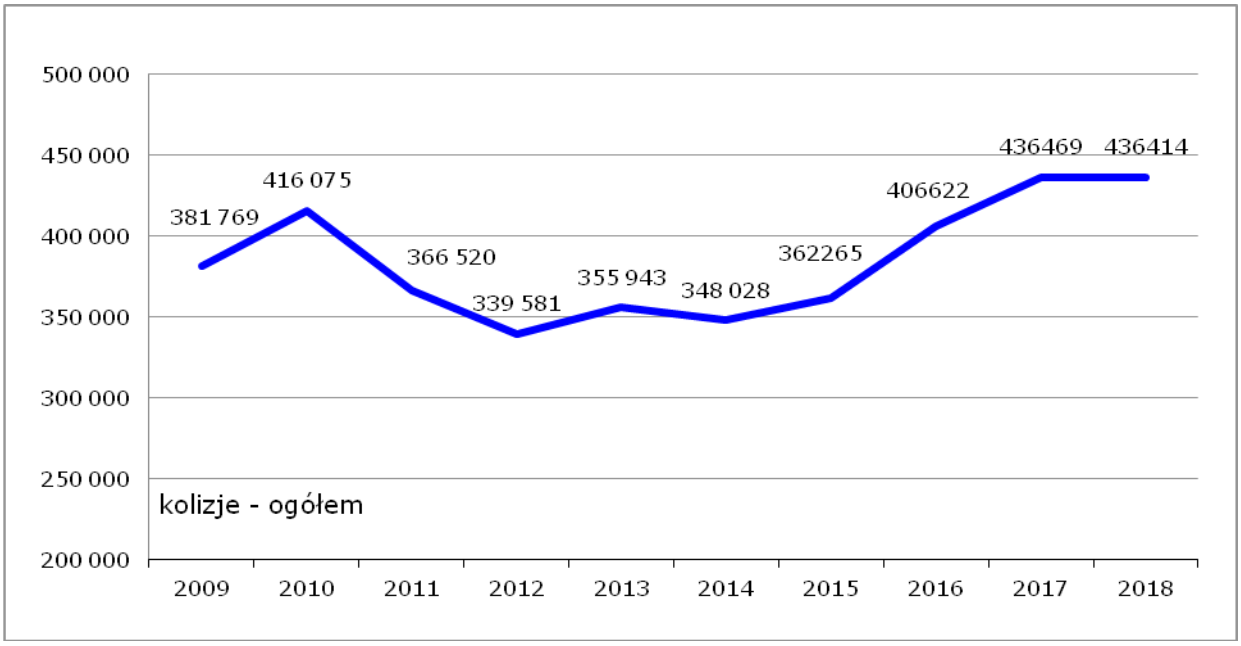
OFIARY RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



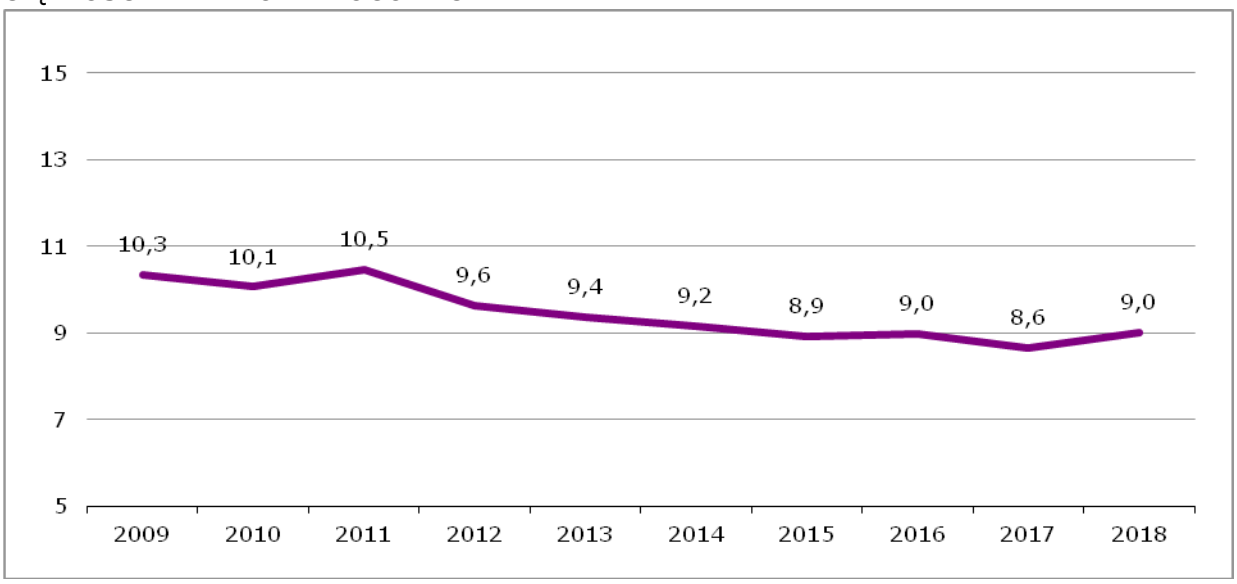
OFIARY CIĘŻKO RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



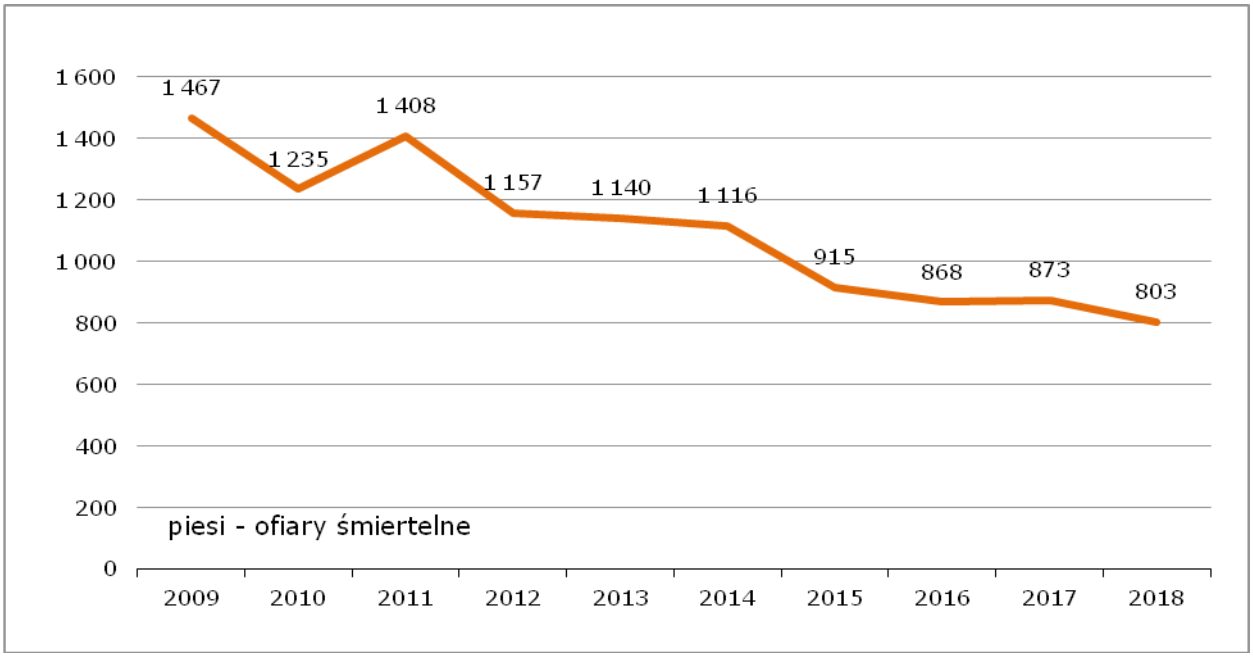
KOLIZJE



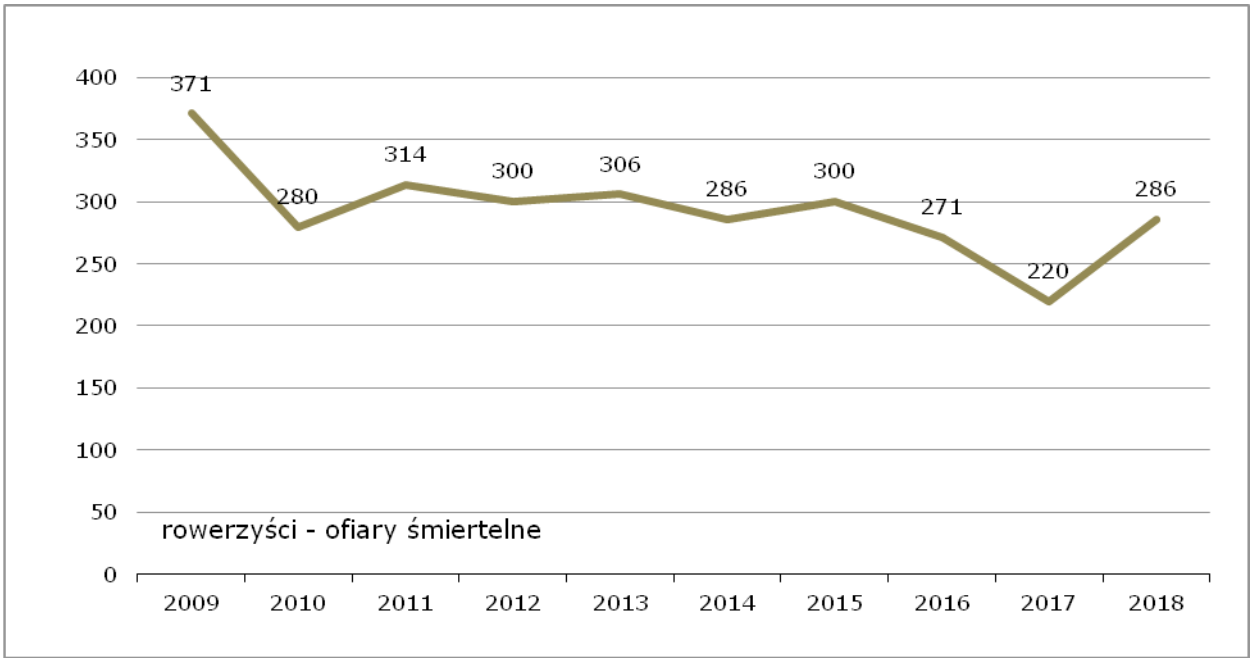
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW DROGOWYCH



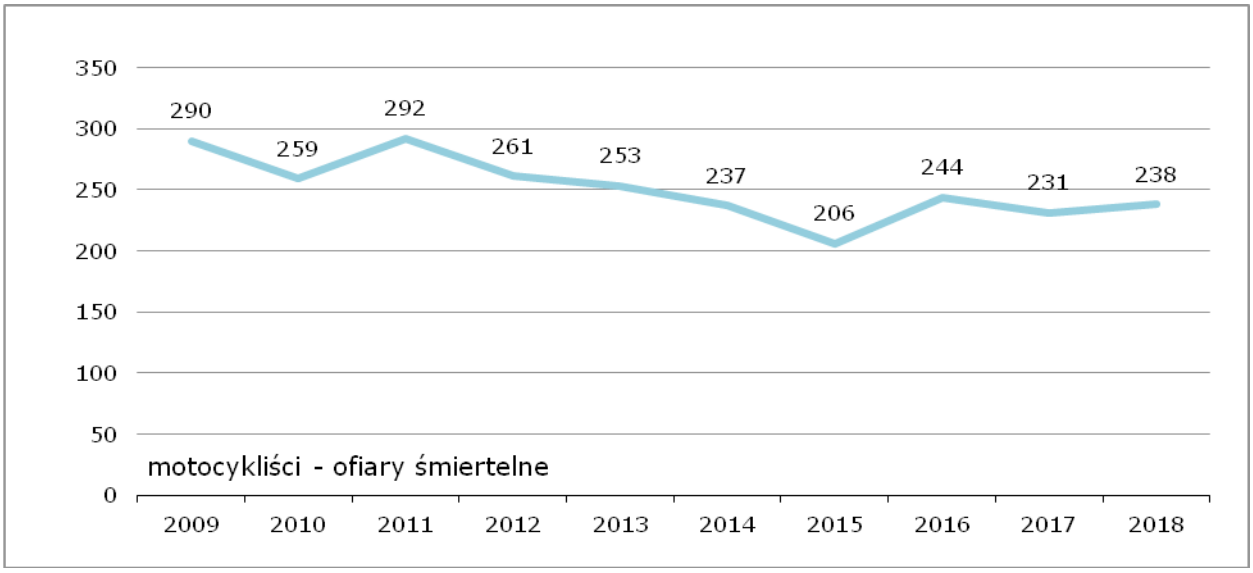
PIESI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



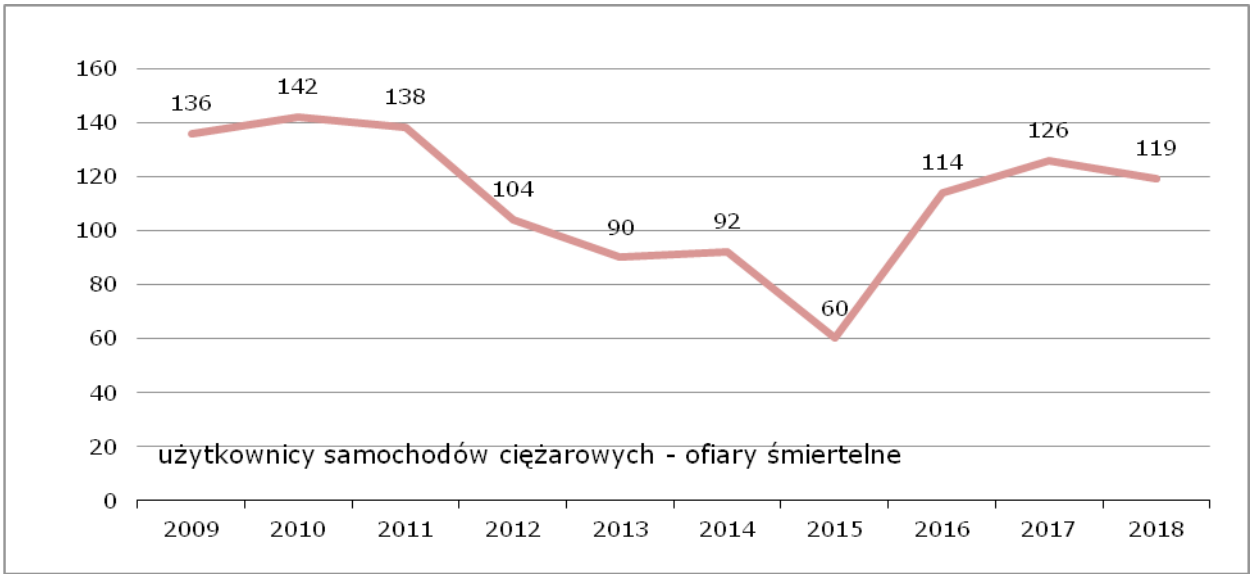
ROWERZYŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



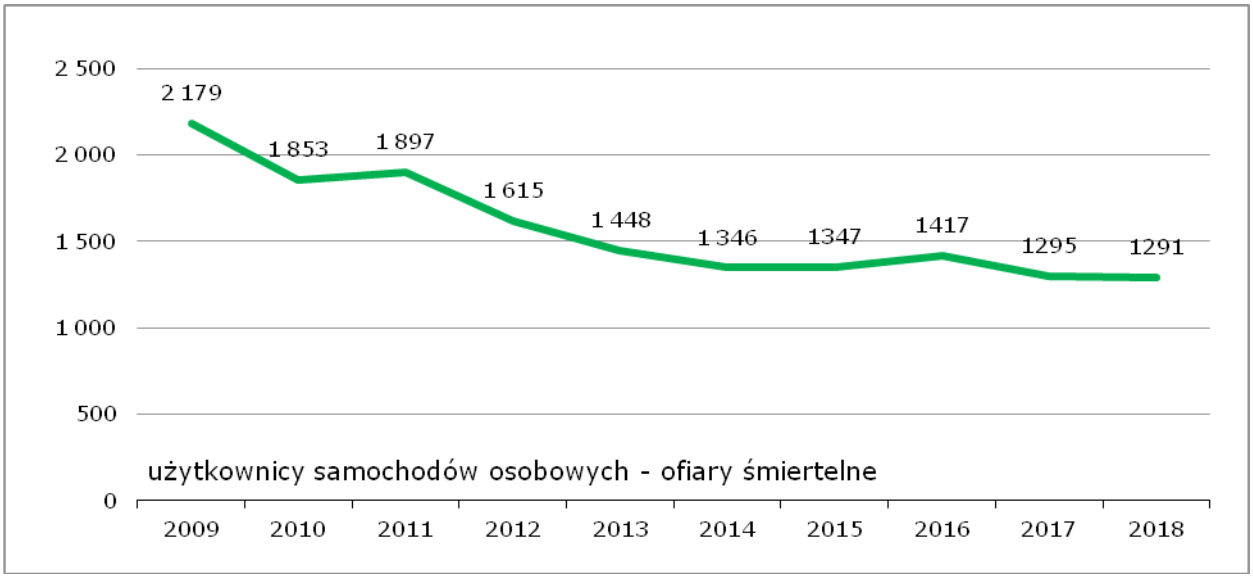
MOTOCYKLIŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



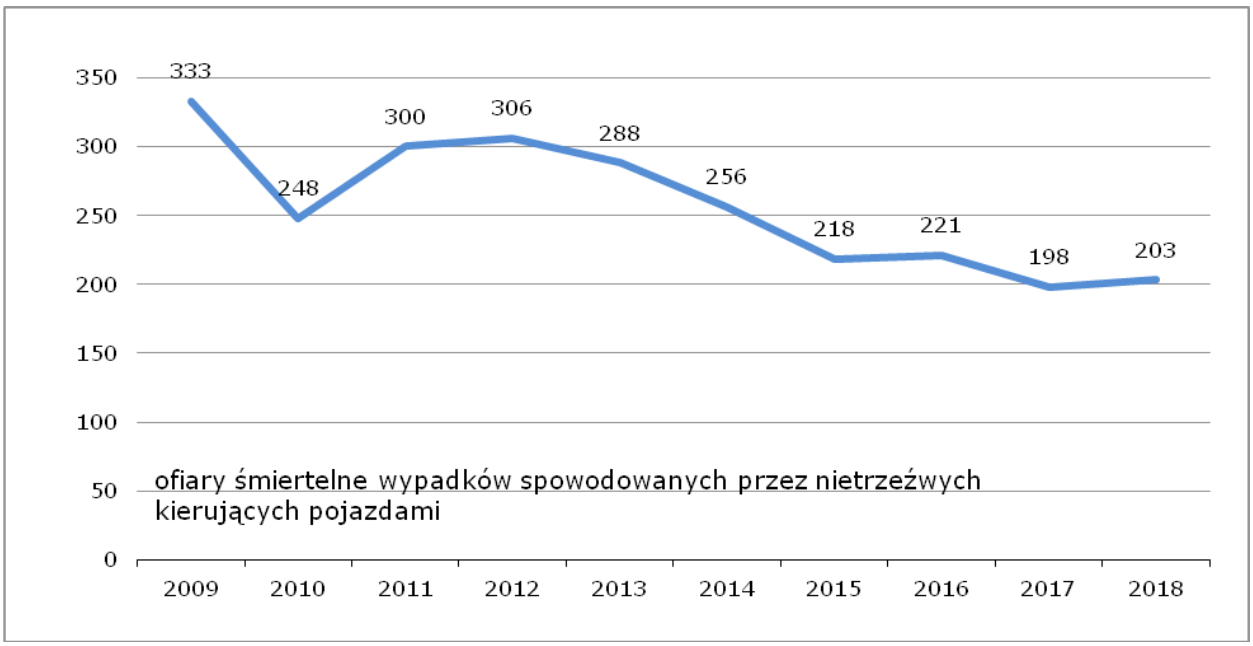
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



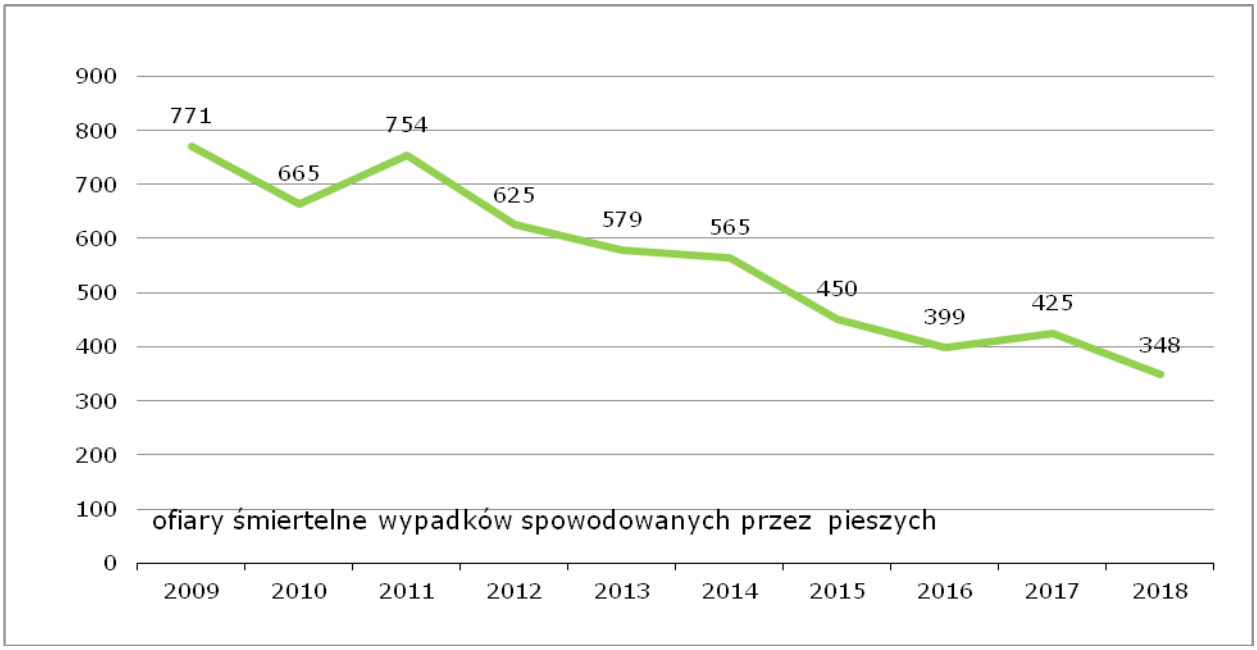
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ NIETRZEŹWYCH KIERUJĄCYCH POJAZDAMI

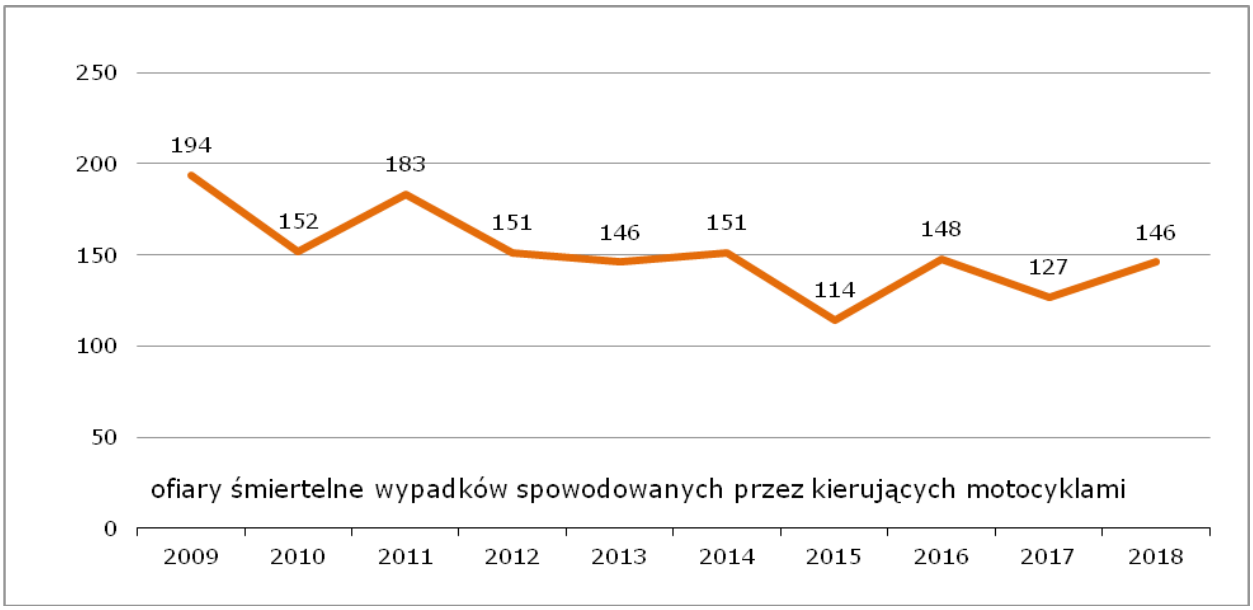


OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ PIESZYCH

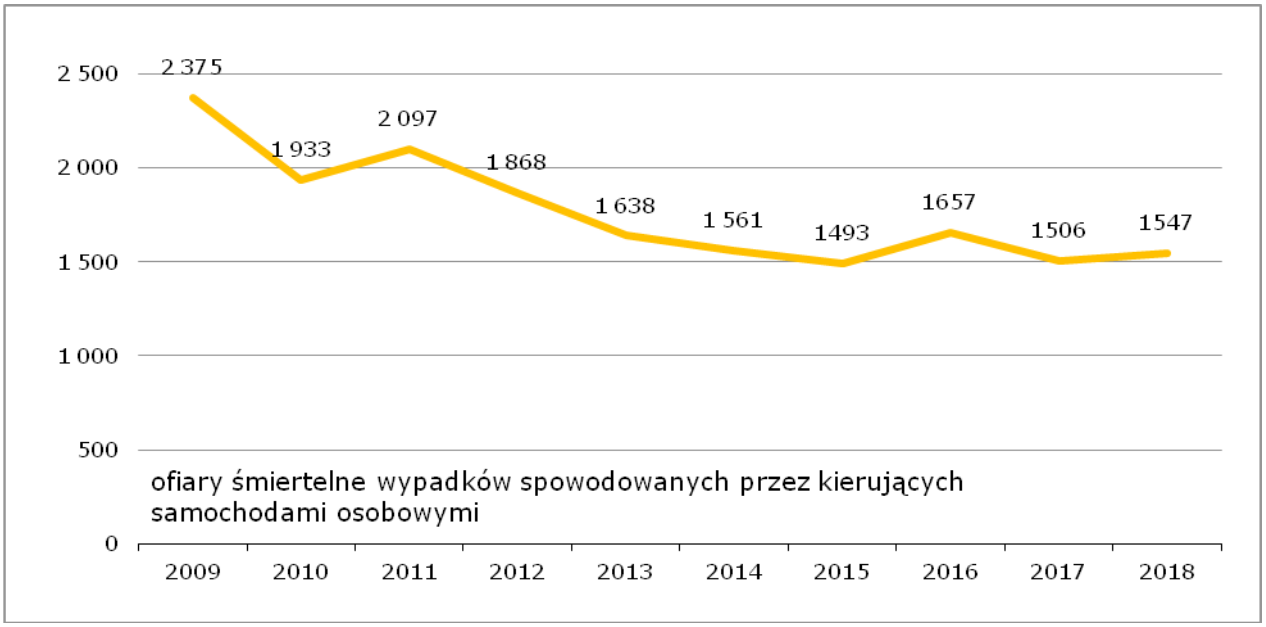


OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH ROWERAMI

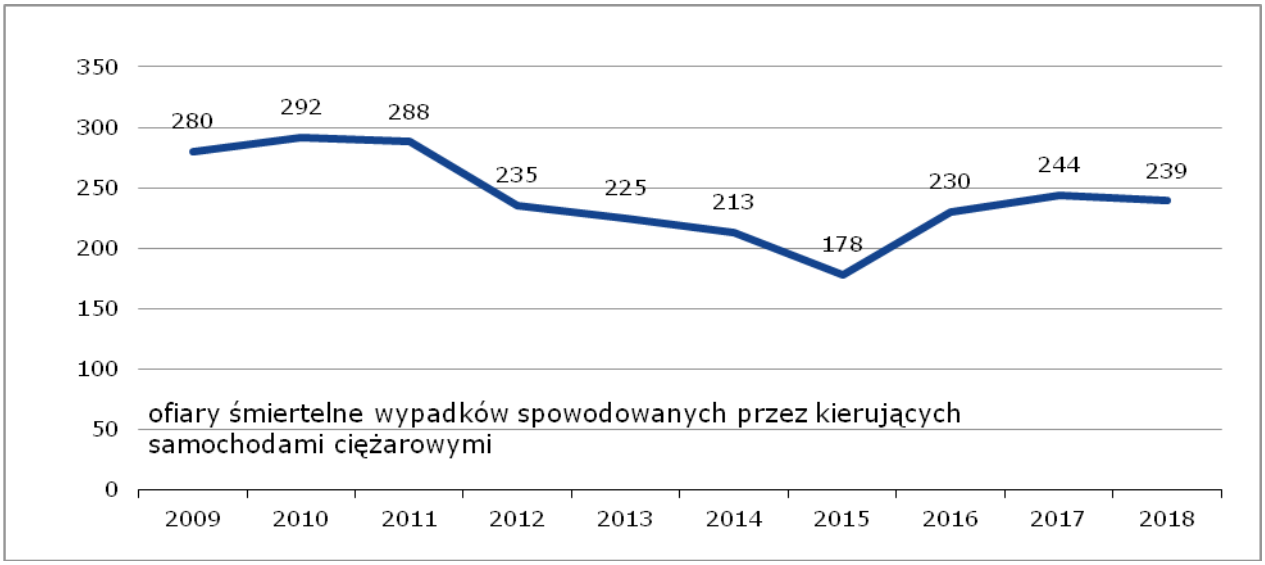
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH MOTOCYKLAMI



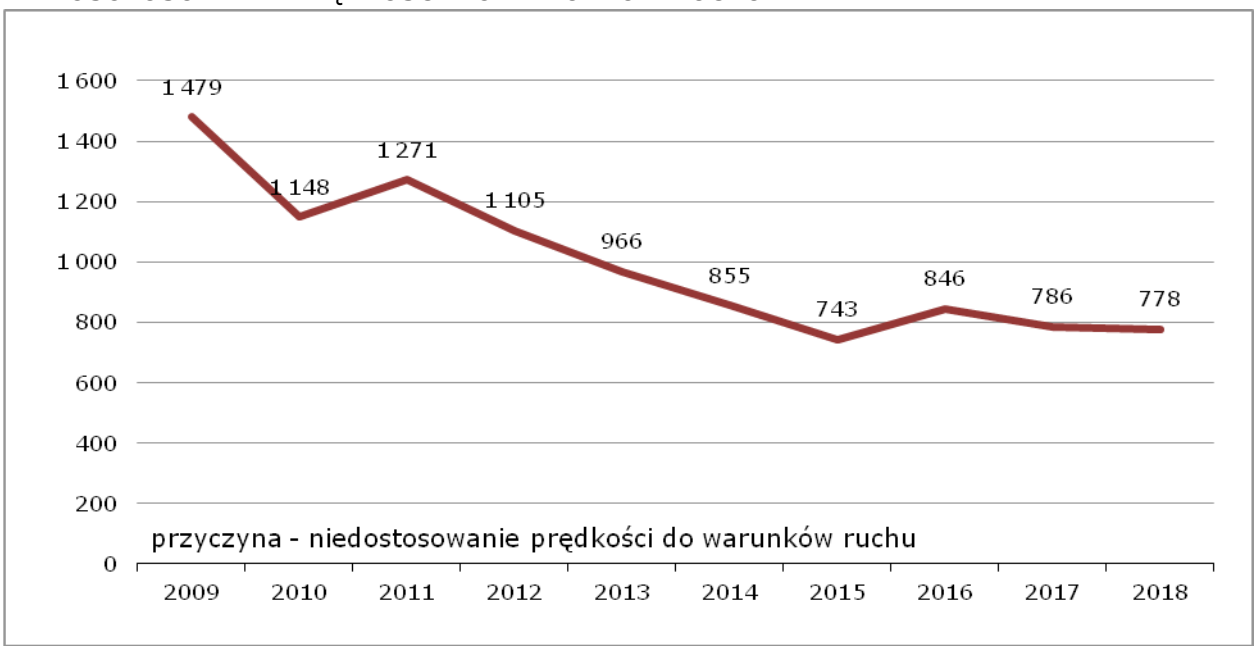
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI OSOBOWYMI



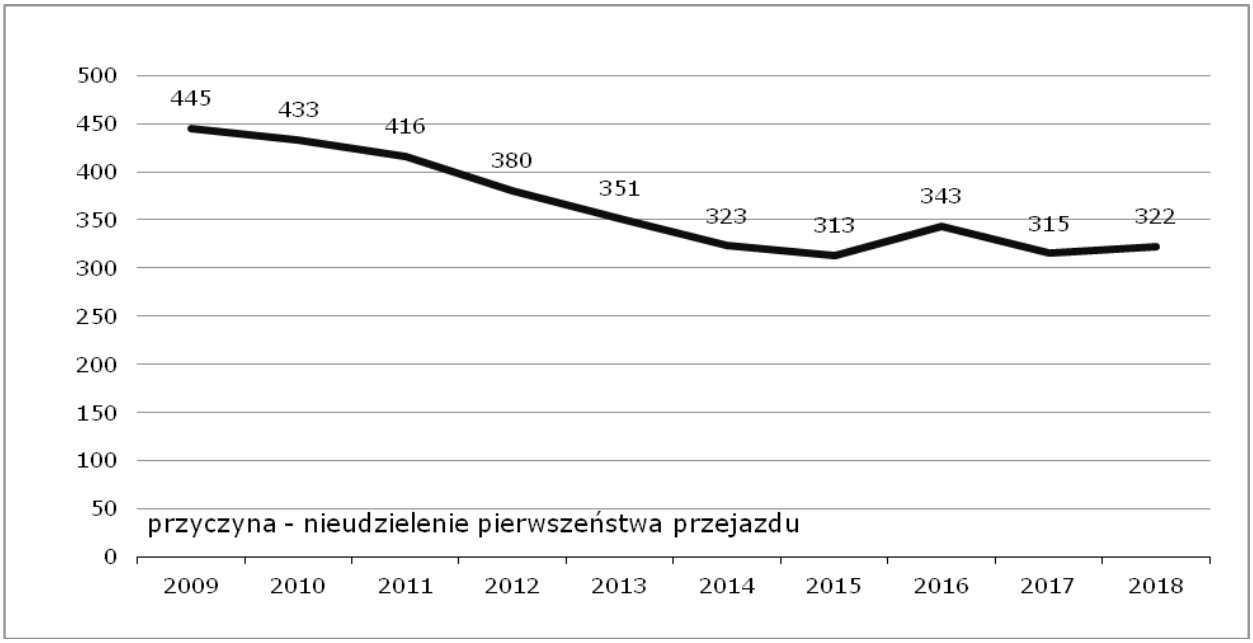
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI CIĘŻAROWYMI



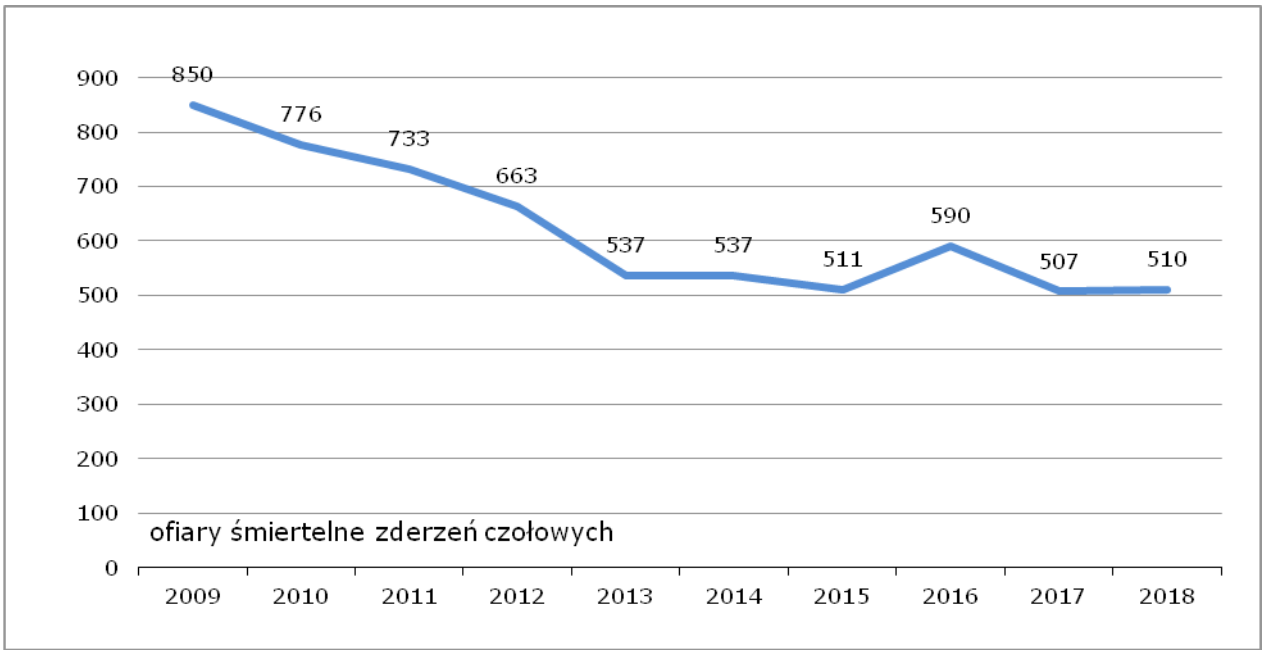
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYCZYNĄ BYŁO NIEDOSOTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



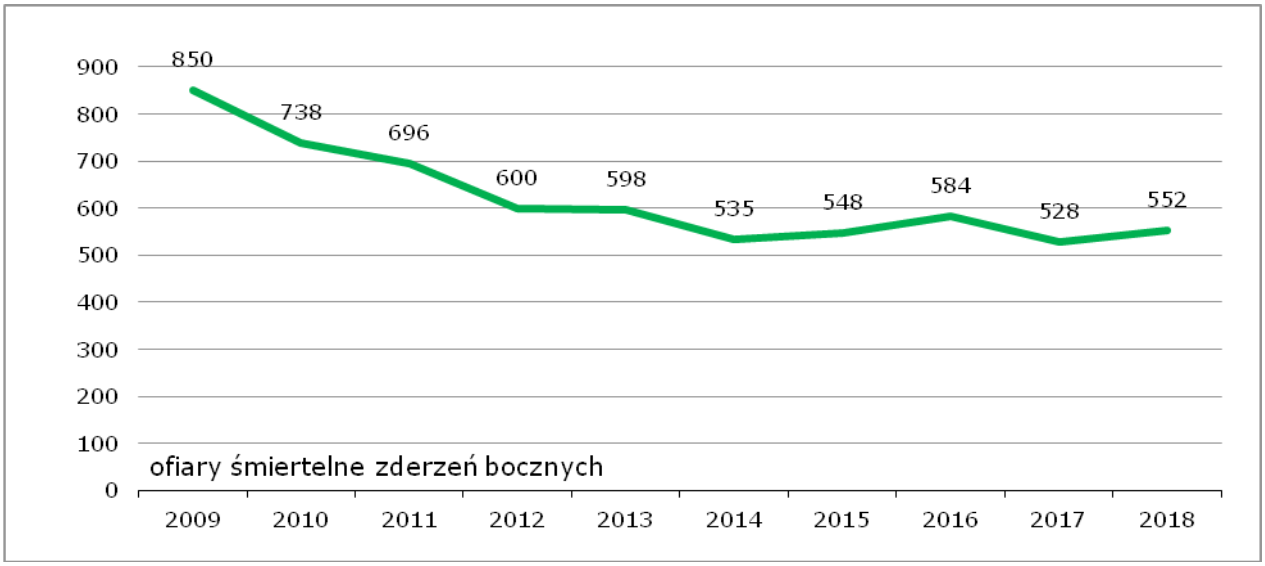
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYCZYNĄ BYŁO NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU



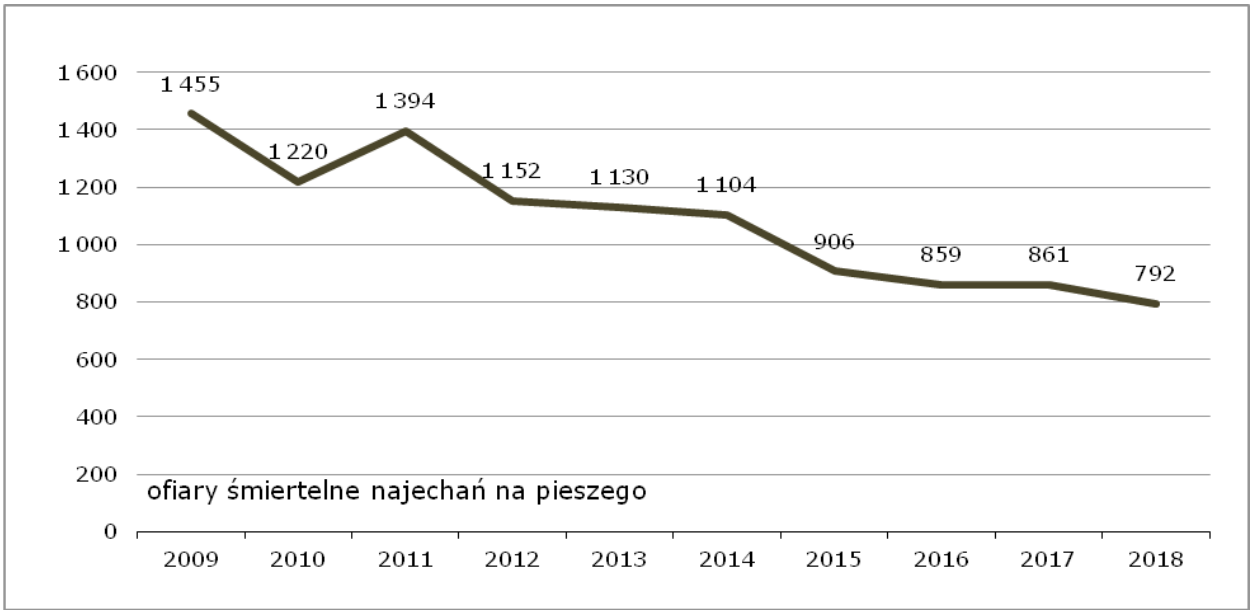
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ CZOŁOWYCH



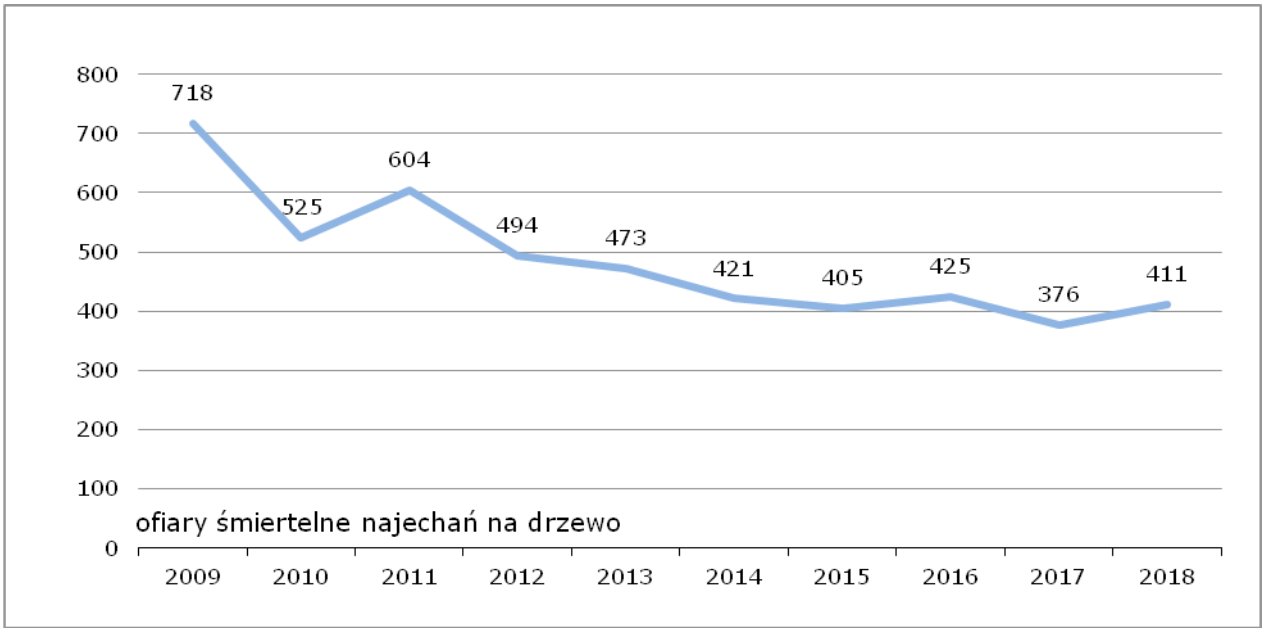
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ BOCZNYCH



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA PIESZEGO

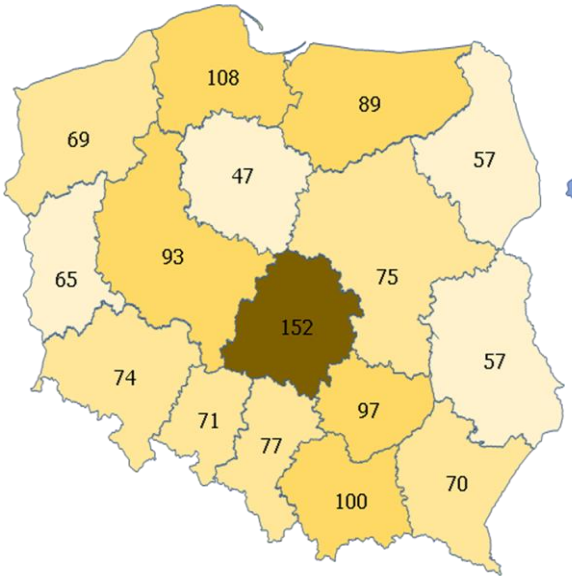


OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA DRZEWO

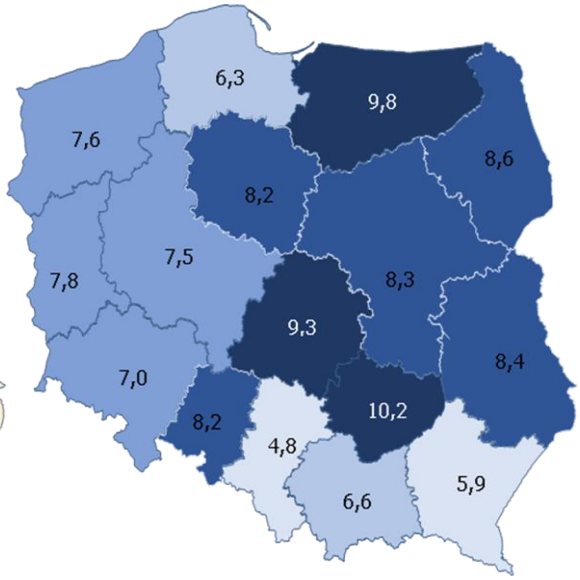


... jak kształtowały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach w roku 2018*

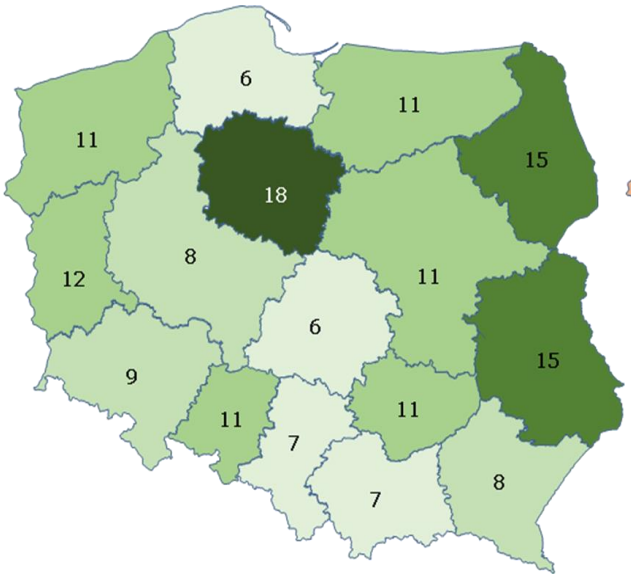
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I
liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



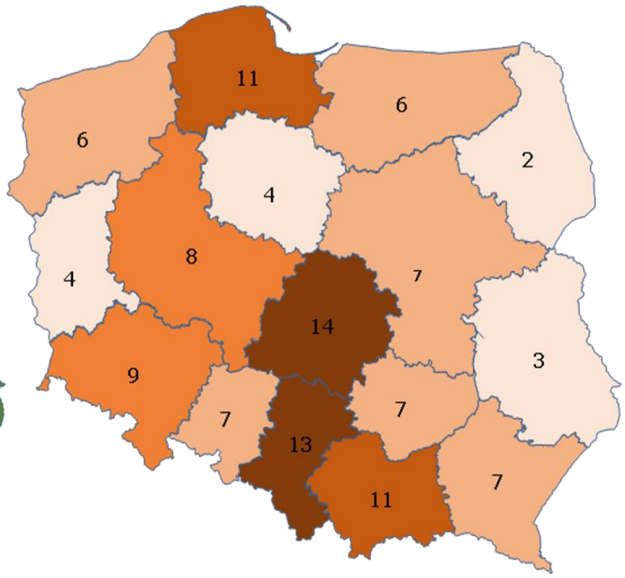
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II
liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. Mieszkańców



CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW
liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



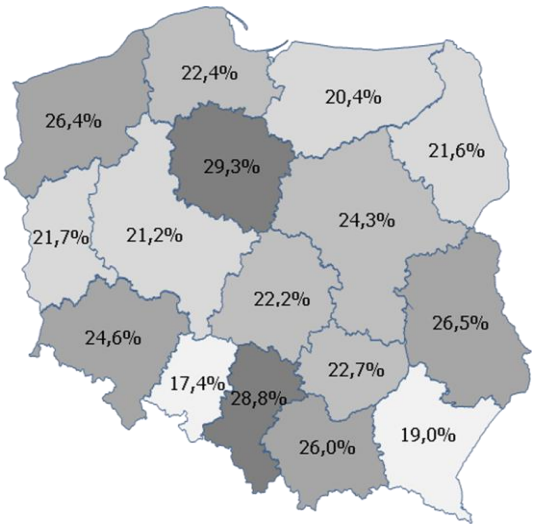
GĘSTOŚĆ WYPADKÓW
liczba wypadków na 100 km dróg publicznych



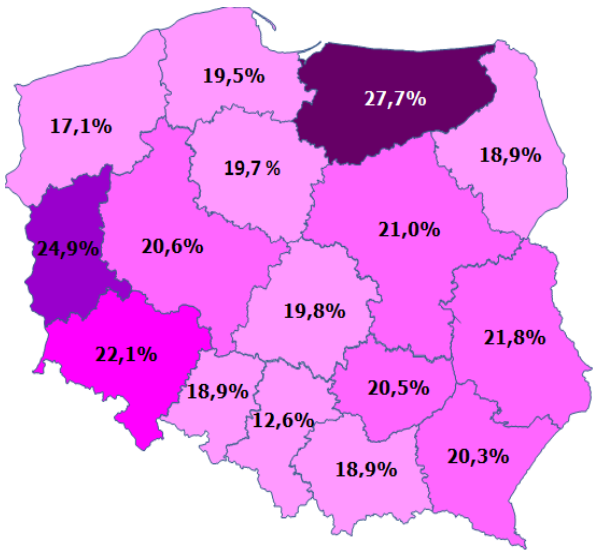
* dane GUS wg. stanu na 31.12.2016

Udział wypadków określonej kategorii

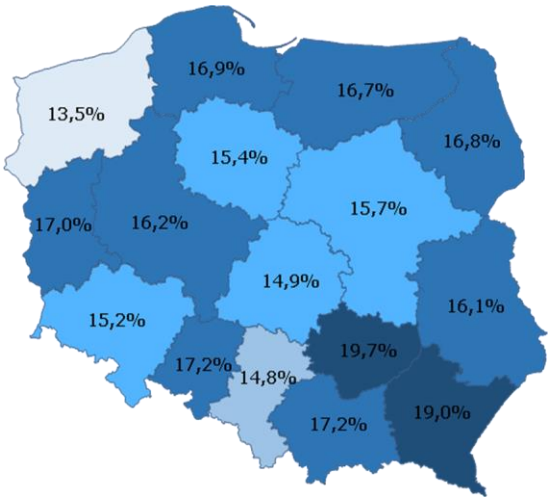
Z PIESZYMI



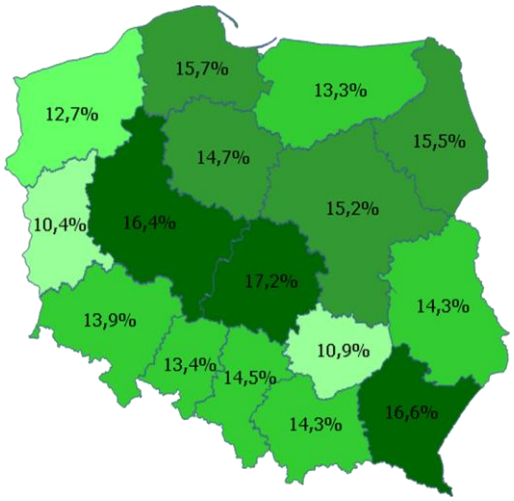
SPOWODOWANYCH NIEDOSTOSOWANIEM PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



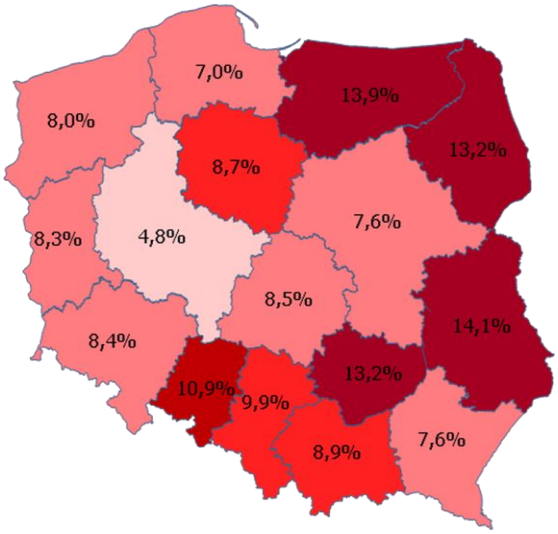
SPOWODOWANYCH PRZEZ MŁODYCH KIEROWCÓW



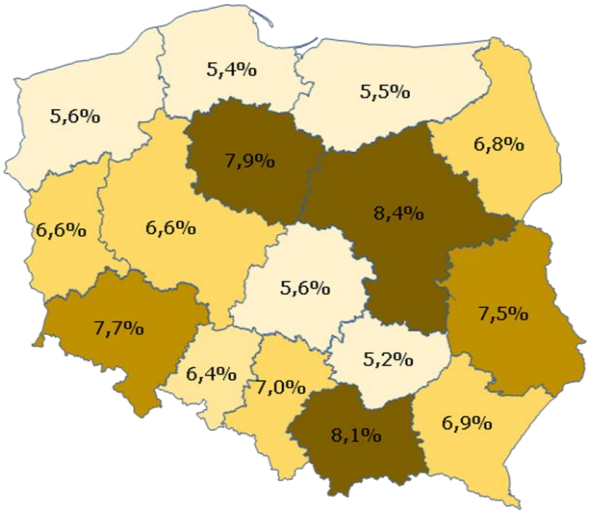
Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW



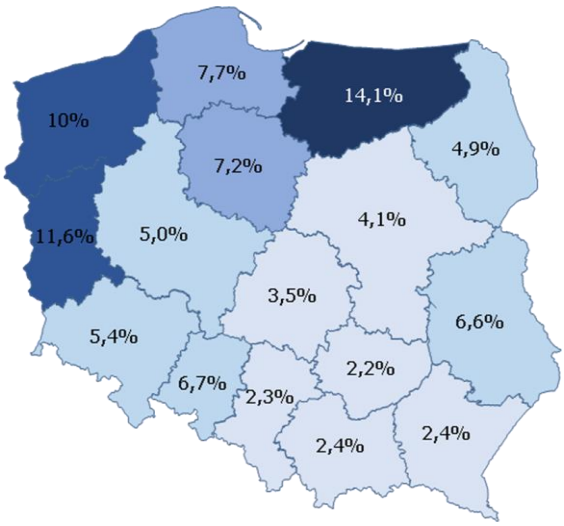
Z UDZIAŁEM NIETRZEŹWYCH



Z UDZIAŁEM MOTOCYKLISTÓW



W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO



Zadania zrealizowane przez członków KRBRD

przewidziane do realizacji w 2018 roku

w Programie Realizacyjnym na lata 2018-2019 do NPBRD

Wykaz skrótów:

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

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GITD - Główny Inspektorat Transportu Drogowego

ITD – Instytut Transportu Drogowego

ITS - Instytut Transportu Samochodowego

KGP - Komenda Główna Policji

KG PSP - Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej

KG ŻW - Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej

LPR - Lotnicze Pogotowie Ratunkowe

MC – Ministerstwo Cyfryzacji

MF – Ministerstwo Finansów

MI (DDP) - Departament Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury

MI (DTD) - Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury

MON – Ministerstwo Obrony Narodowej

MS - Ministerstwo Sprawiedliwości

MSWiA – Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

MZ - Ministerstwo Zdrowia

PGL LP - Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe

PKP PLK - Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe

PZM – Polski Związek Motorowy

RON – pracownicy resortu obrony narodowej

SG – Straż Graniczna

SKRBRD - Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

TDT - Transportowy Dozór Techniczny

TISPOL - European Traffic Police Network, międzynarodowe stowarzyszenie zrzeszające policje ruchu drogowego.

UTK - Urząd Transportu Kolejowego

WRBRD - Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Bezpieczny Człowiek

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

Bezpieczne Drogi

Nr zad.	Zadanie		NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek	2018	2019		
D.1	**Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA**		INŻYNIERIA	●	●	MI (DDP)	GDDKiA
D.2	**Wytyczne dotyczących bezpiecznego ruchu rowerowego**		BADANIA	●	●	SKRBRD	SKRBRD
D.3	**Wytyczne dotyczące prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych**		BADANIA	●		SKRBRD	SKRBRD
D.4	**Realizacja programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019**		INŻYNIERIA	●	●	MI (DDP)	MI (DDP)/ Wojewodowie
D.5	**Zarządzenie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T)** - audyty brd		NADZÓR	●	●	GDDKiA	GDDKiA
D.6	**Badanie efektywności przekroju 2+1 pasowego ze szczególnym uwzględnieniem różnych rozwiązań rozdzielających kierunki ruchu**		BADANIA	●		GDDKiA	GDDKiA
D.7	**Uspokajanie ruchu na drogach krajowych m.in. poprzez stosowanie urządzeń uspokojenia ruchu oraz optymalną organizację ruchu**		INŻYNIERIA	●	●	GDDKiA	GDDKiA

D.8	Badanie wpływu reklam, w tym świetlnych, na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego		BADANIA	●		GDDKiA	GDDKiA
D.9	Badanie wpływu stosowania usług Inteligentnych Systemów Transportowych na poziom bezpieczeństwa ruchu drogo-wego		BADANIA	●		GDDKiA	GDDKiA
D.11	Badanie oznakowania eksperymentalnego dróg w aspekcie zachowań uczestników ruchu		BADANIA	●		GDDKiA	GDDKiA

Bezpieczna Prędkość

Nr zad.	Zadanie		NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek	2018	2019		
P.1	Kampania edukacyjna dotycząca nadmiernej prędkości		EDUKACJA	●		SKRBRD	SKRBRD
P.2	Badanie doboru dopuszczalnych prędkości ruchu na drogach z uwzględnieniem dynamicznego zarządzania ruchem		BADANIA	●		GDDKiA	GDDKiA
P.4	Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości		NADZÓR	●	●	KGP	KGP

Bezpieczny Pojazd

Nr zad.	Zadanie		NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek	2018	2019		
Po.1	**Dokonanie standaryzacji polskiej normy dotyczącej wyposażenia apteczki samochodowej oraz analiza możliwości jej wprowadzenia jako elementu wyposażenia pojazdu**		BADANIE/ LEGISLACJA	●	●	SKRBRD	MZ/Zespół roboczy KRBRD nr 2
Po.3	**Zwiększenie efektywności działań kontrolnych ITD**		NADZÓR	●	●	GITD	GITD
Po.4	**Opracowanie propozycji zmian prawnych z zakresu bezpieczeństwa pojazdów**		LEGISLACJA	●		MS	MS

Ratownictwo i opieka powypadkowa

Nr zad.	Zadanie		NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek	2018	2019		
R.1	**Rozwój systemu ratownictwa medycznego:** - wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych - rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) - koncentracja 42 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r.		RATOW-NICTWO	●	●	MZ	wojewodo-wie, szpitale, jednostki samorządu terytorialne-go
R.2.1	**Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego** z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami		RATOW-NICTWO	●	●	MZ	Dysponenci ZRM
R.2.2			RATOW-NICTWO	●	●	MSWiA	KG PSP
R.4	**Opracowanie i wdrożenie koncepcji „korytarzy życia" na drogach szybkiego ruchu**		RATOW-NICTWO/ LEGISLACJA	●	●	SKRBRD	SKRBRD/MI (DTD)

System Zarządzania BRD

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek	2018	2019		
S.5	**Rozwój Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**	***	SYSTEM	●	●	ITS	ITS
S.6	**Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynieryjnych środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego**	*****	EDUKACJA/ SYSTEM	●	●	SKRBRD	SKRBRD

Karty zadań

C.1 Badanie postaw i opinii społeczeństwa względem BRD wraz z przeprowadzeniem badań efektywności kampanii dotyczących BRD

Zakres działania:

Przeprowadzenie badania postaw i opinii społeczeństwa względem BRD oraz efektywności kampanii dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z przedstawieniem wyników badania jak również porównanie przeprowadzonych badań z analogicznymi badaniami przeprowadzonymi w latach ubiegłych.

Kierunek	BADANIA
Lider	SKRBRD
Źródła finansowania	Budżet państwa / SKRBRD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Raport z badań	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
0	1

Osiągnięte rezultaty:

a) Poznanie postaw i opinii społeczeństwa w zakresie najważniejszych/wybranych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego i rekomendowanych zmian oraz odpowiedź na pytanie jak przez ostatnie lata ewoluowały postawy Polaków wobec BRD,

b) badanie opinii społeczeństwa na temat zrealizowanych przez SKRBRD kampanii w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (ewaluacja),

c) porównanie wyników przeprowadzonych badań bieżących z wynikami badań postaw społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz badań opinii społeczeństwa na temat głównych zjawisk/przyczyn wypadków drogowych.

Wnioski z badania zostaną wykorzystane przy realizacji kolejnych projektów z zakresu BRD.

C.2 Edukacja BRD w ramach działalności Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR)

Zakres działania:

- promowanie wiedzy,
- kształtowanie umiejętności oraz właściwych postaw związanych z bezpiecznym uczestniczeniem w ruchu drogowym z wykorzystaniem różnorodnych metod nauczania,
- prowadzenie zajęć dotyczących tematyki BRD dla przedstawicieli różnych grup wiekowych na terenie ITS
- przyczynienie się do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych w Polsce

Kierunek	Edukacja
Lider	Instytut Transportu Samochodowego
Źródła finansowania	Budżet ITS (praca statutowa ITS na lata 2015-2018)
WSKAŹNIK PRODUKTU	
liczba osób uczestniczących w zajęciach CEBR odbywających się na terenie ITS	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
	- ok. 300 osób

Osiągnięte rezultaty:

- Opracowano raport ewaluacyjny z zajęć przeprowadzonych w ramach CEBR.
- Przygotowano zalecenia dotyczące efektywnego prowadzenia zajęć w CEBR dla przedstawicieli różnych grup wiekowych.
- Przygotowano pakiety edukacyjne przeznaczone dla przedstawicieli różnych grup wiekowych.
- W zajęciach CEBR uczestniczyła planowana liczba osób.

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

Zakres działania:

W 2018 roku Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury oraz Policja – partner akcji zrealizowało po raz trzeci, tym razem na terenie całej Polski, akcję informacyjno – edukacyjną skierowaną do osób powyżej 60 roku życia tj. seniorów – rowerzystów i seniorów – pieszych pod hasłem ***Senior na drodze. Jestem świadomy - będę bezpieczny***.

W ramach akcji przeprowadzono 34 warsztaty z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie całej Polski. Akcja odbywała się w 2 miastach w każdym z 16 województw (za wyjątkiem województwa mazowieckiego, w którym odbyły się cztery warsztaty dwa w mieście stołecznym Warszawa i dwa warsztaty w województwie mazowieckim). Lokalizacje zostały wytypowane i wskazane jako obszar o najwyższym wskaźniku zagrożenia utraty życia i zdrowia grupy docelowej.

Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jako jeden z elementów akcji, pozwoliły uczestnikom m.in. na: zapoznanie się lub przypomnienie obowiązujących zasad poruszania się w ruchu drogowym, zaprezentowanie przykładów właściwego stosowania elementów odblaskowych oraz obowiązkowego wyposażenia rowerów i zwrócenie uwagi na zachodzące z wiekiem zmiany fizjologiczne oraz psychomotoryczne wpływające na percepcję i możliwość poruszania się po drodze. Podczas warsztatów, wśród uczestników prowadzone były szczegółowe ankiety ewaluacyjne.

Przed i po każdym warsztacie uczestnicy korzystali z bezpłatnego przeglądu technicznego roweru i uzupełniali ewentualne braki w oświetleniu rowerowym, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Serwisowi zostało poddanych ponad 500 rowerów.

Założono, że w ramach akcji zostanie przeszkolonych 1000 osób jednak zainteresowanie akcją spowodowało, że przeszkolono blisko 1500 osób.

Kierunek	**Edukacja**
Lider	SKBRD/KGP/WRBRD
Źródła finansowania	Budżet państwa/ SKRBRD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
a) liczba przeprowadzonych warsztatów BRD w ramach akcji b) liczba województw objętych działaniem	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
a) 17 działań (Pięć Miasteczek Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i 12 Warsztatów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) b) 5 województw	a) 34 Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego b) 16 województw

Osiągnięte rezultaty:

Celem akcji *Senior na drodze. Jestem świadomy - będę bezpieczny* było kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań wśród uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia, budowanie poczucia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych na drodze oraz wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznego zachowania się na drodze.

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

Oczekiwane cele komunikacyjne akcji to:

- Pokazanie zagrożeń uczestnikom ruchu drogowego po 60 roku życia (rowerzystom – seniorom i pieszym - seniorom) wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności przy poruszaniu się po drodze.
- Doprowadzenie do zmiany postaw/zachowań poprzez wskazanie rowerzystom i pieszym po 60 roku życia wzorca postawy/zachowania, z którymi powinni się identyfikować.
- Utrwalenie postaw wśród pieszych po 60 roku życia o braku akceptacji dla nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego m.in.: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem; przekraczanie jezdni w

miejscu niedozwolonym czy wejście na jezdnię przy czerwonym świetle.

- Uświadomienie o konieczności właściwego używania elementów odblaskowych przez wszystkich uczestników ruchu drogowego (rowerzysta - senior i pieszy – senior) i stosowania zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa wyposażenia rowerów, w tym m.in. oświetlenia pozycyjnego przedniego i tylnego.
- Utrwalenie postaw wśród rowerzystów po 60 roku życia o braku akceptacji dla nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego m.in.: nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu czy nieprawidłowe skręcanie.
- Uświadomienie rowerzystom po 60 roku życia, iż zmiany fizjologiczne związane z wiekiem mają wpływ na percepcję i możliwość kierowania rowerem, a możliwości psychomotoryczne z wiekiem ulegają pogorszeniu, jak choćby narząd wzroku.
- Uświadomienie, iż efekty uboczne przyjmowania leków mają wpływ na zdolność poruszania się w ruchu drogowym i zdolności motoryczne.
- Uświadomienie o prawach i obowiązkach oraz odpowiedzialności spoczywającej na uczestnikach ruchu drogowego z naciskiem na rowerzystów i pieszych po 60 roku życia.
- Uświadomienie o konieczności respektowania przepisów ruchu drogowego oraz o odpowiedzialności spoczywającej na wszystkich uczestnikach ruchu drogowego, również rowerzystach i pieszych po 60 roku życia.

W ramach ogólnopolskiej akcji informacyjno – edukacyjnej *Senior na drodze. Jestem świadomy - będę bezpieczny* wśród uczestników akcji tj. seniorów rowerzystów i pieszych z pokolenia 60+, przeprowadzano ankiety ewaluacyjne przed i po akcji.

Partnerem strategicznym akcji była Policja, która brała udział we wszystkich spotkaniach. Policjanci omawiali zagrożenia najczęściej występujące w miejscowościach wytypowanych do przeprowadzenia warsztatów oraz przypominali zasady bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym. Policjanci rozmawiali z seniorami o lokalnych problemach bezpieczeństwa na drodze. Ostrzegali przed miejscami i sytuacjami powodującymi największą ilość niebezpiecznych zdarzeń. Podczas akcji, w dwóch miastach (Kutnie i Ostrowie Wielkopolskim) Policja uruchomiła punkt znakowania rowerów.

Dodatkowo uatrakcyjniając akcję zaproszono do udziału w niej specjalistów różnych dziedzin. Podczas kilku spotkań (Warszawa, Bydgoszcz, Toruń, Lublin) obecne było Polskie Centrum Dietetyczne, realizujące wśród seniorów elementy Projektu Zdrowie. Centrum przeprowadziło bezpłatne badania ponad 100 seniorów, a po konsultacjach, każdy z uczestników otrzymał indywidualne zalecenia dietetyczne. Podczas niektórych warsztatów były również prezentowane pokazy udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej w sytuacjach, które często dotykają seniorów.

Do akcji włączali się także lokalni partnerzy. W większości przypadków były to Urzędy Miast lub ich kluczowi przedstawiciele. W kilku lokalizacjach były to instytucje współpracujące z miastem, kluby seniora czy Uniwersytety Trzeciego Wieku.

Podsumowując informacje zebrane od uczestników warsztatów, a więc osób do których bezpośrednio była skierowana akcja, na podstawie przeprowadzonych ankiet ewaluacyjnych przed i po warsztatach, należy podkreślić, m.in. że:

- wszyscy uczestnicy uznali, że ich udział w akcji zmienił ich dotychczasowe postrzeganie różnych zachowań na drodze, zdaniem uczestników warsztatów takie akcje powinny być organizowane częściej i skierowane do różnych grup wiekowych;
- wszyscy uczestnicy byli jednomyślni w kwestii potrzeby właściwego używania elementów odblaskowych – nawet w sytuacjach, co do których przepisy nie nakładają takiej konieczności.

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

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

Kierunek	Nadzór
LIDER	KGP
Źródła Finansowania	budżet państwa

WSKAŹNIK PRODUKTU	
1. Liczba policjantów zaangażowanych w działania ,,Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego" 2. Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)* *ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
1. 76 448 2. 4000	1. 79 101 2. 4 182

Osiągnięte rezultaty:

Głównym założeniem działań była poprawa bezpieczeństwa pieszych w szczególności w miejscach o wysokim poziomie zagrożenia bezpieczeństwa oraz egzekwowanie od uczestników ruchu przestrzegania przepisów dotyczących relacji kierujący – pieszy. Zadanie realizowano w ramach ogólnopolskich działań pn. *„Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”* prowadzonych w oparciu o *"Plan działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2018 roku"* na terenie całego kraju.

Wskaźnik *liczba policjantów zaangażowanych w działania „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”* osiągnął wartość 79 101 policjantów, a co za tym idzie przekroczono oczekiwaną wartość 78.000. W ramach przyjętego wskaźnika uwzględniono również siły biorące udział w dodatkowym jednodniowym działaniu "Piesi", wprowadzonym poleceniem Z-cy Komendanta Głównego Policji. Wskaźnik *liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)* przekroczył oczekiwaną wartość 4 000 osiągając poziom 4 182.

C.5 Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego

Zakres działania:
Celem prowadzonych w 2018 roku badań było dostarczenie wiedzy dotyczącej podstawowych zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca na sieci dróg w Polsce. Wiedza ta jest niezbędna do śledzenia zmian w czasie (analiza trendów) czy dokonywania porównań (np. ze względu na cechy demograficzne, kraj, region).

Kierunek	Badania
Lider	SKRBRD
Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Raport z badań	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
0	1

Osiągnięte rezultaty:
Uzyskana wiedza posłuży do bardziej efektywnego programowania, precyzyjnego skalowania zakresu projektów BRD i działań interwencyjnych oraz ich oceny.

C.6 Kampanie i wydarzenia w zakresie:
a)kształtowania bezpiecznych zachowań motorowerzystów i motocyklistów w ruchu drogowym
b)bezpiecznego poruszania się uczestników ruchu drogowego po drogach szybkiego ruchu
c)problematyki używania telefonów komórkowych w ruchu drogowym

Zakres działania:
Działania informacyjno – promocyjne w Internecie oraz podejmowanie współpracy z mediami i partnerami społecznymi poprzez organizacje „I Motocyklowego Kongresu BRD" wraz z kampanią popularyzującą podstawowe zagadnienia mające wpływ na bezpieczeństwo użytkowników motocykli oraz poprawę relacji kierowców samochodów osobowych i motocyklistów.

Kierunek	EDUKACJA
Lider	SKRBRD
Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba zrealizowanych kampanii/wydarzeń	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
0	1 (w zakresie pkt a)

Osiągnięte rezultaty:
Rozpoczęcie publicznej debaty ze środowiskiem motocyklistów na temat zasad bezpiecznego poruszania się po drogach oraz wzajemnych relacji motocykliści – kierowcy samochodów w kontekście bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
Podniesienie świadomości konsekwencji i wagi wypadków drogowych z udziałem motocyklistów oraz utrwalenie zasad bezpiecznego poruszania się po drogach.
Zidentyfikowano katalog problemów bezpieczeństwa jednośladów na drogach w Polsce.

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

Zakres działania:
Zadania inwestycyjne na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, które poprawiają bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, np.:
- przebudowa skrzyżowań,
- budowa rond w miejsce skrzyżowań,
- budowa przejść dla pieszych,
- budowa chodników i ciągów pieszo - rowerowych
- budowa zatok autobusowych,
- poprawa oznakowania i oświetlenia,
- budowa pasów do lewoskrętu.

Kierunek	Inżynieria
Lider	MI (DDP)/podmiot wykonawczy GDDKiA
Źródła finansowania	Budżet państwa/MI/GDDKiA
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na sieci dróg krajowych	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
331	295

Osiągnięte rezultaty:
W roku 2018 ze środków budżetu państwa (cz. 39 Transport) realizowano 295 zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego poprzez przebudowę skrzyżowań (m.in. budowa rond w miejsce skrzyżowań), budowę oraz oznakowanie i oświetlenie przejść dla pieszych, budowę chodników i ciągów pieszo – rowerowych, budowę zatok autobusowych, instalację znaków drogowych i oświetlenia oraz budowę pasów do lewoskrętu.

D.2 Wytyczne dotyczących bezpiecznego ruchu rowerowego

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

Kierunek	Badania
Lider	SKRBRD
Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
a) Raport z badań b) Wytyczne	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
a) 0 b) 0	a) 1 b) 0

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

D.3 Wytyczne dotyczące prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych

Zakres działania:
Celem realizacji zadania było pozyskanie pogłębionej wiedzy oraz rekomendacji w zakresie stosowania prawidłowych rozwiązań dotyczących oświetlenia przejść dla pieszych.
W wyniku przeprowadzonych badań i analiz powstało opracowanie pt. „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszego – wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych", które dnia 20 lipca 2018 r. Minister Infrastruktury rekomendował jako standard do stosowania w zakresie przygotowania inwestycji, budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania dróg publicznych.
Stanowi ono zbiór procedur postępowania przy doborze oświetlenia przejść dla pieszych, rekomendacje/promowanie prawidłowych i skutecznych rozwiązań w zakresie oświetlania przejść dla pieszych oraz przybliżenie związanego z tym zagadnieniem aktualnego stanu prawnego. Wytyczne skierowane są do decydentów i praktyków zajmujący się bezpieczeństwem ruchu drogowego, w szczególności zarządzających ruchem oraz zarządców dróg wszystkich kategorii.

Kierunek	Badania
Lider	SKRBRD
Źródła finansowania	Budżet państwa/SKRBRD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Raport z badań	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
0	1

Osiągnięte rezultaty:
Wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych, stanowią narzędzie wspomagające m.in. dla projektantów, inwestorów i zarządców dróg w procesie projektowania oraz modernizacji oświetlenia przejść dla pieszych na drogach wszystkich kategorii oraz klas technicznych. Pozwalają na poprawę widoczności i umożliwienie kierowcom szybszego reagowania na powstające zagrożenia.

D.4 Realizacja Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019

Zakres działania:
Celem Programu jest wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego w infrastrukturze drogowej.

Cel ten jest systematycznie osiągany poprzez tworzenie bezpiecznej, spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej w wymiarze lokalnym.

Kierunek	Inżynieria
Lider	MI (DDP)/ podmiot wykonawczy Wojewodowie
Źródła finansowania	Budżet państwa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Wykorzystanie puli środków	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
n.d.	Pula środków na dofinansowanie realizacji zadań w roku 2018 wynosiła 800 mln zł. 692 zadania na drogach powiatowych i gminnych .

Osiągnięte rezultaty:
Zgodnie z uchwałą Nr 154/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019 (z późn. zm.), pula środków na dofinansowanie realizacji zadań w roku 2018 wynosiła 800 mln zł.
W ramach tej kwoty wskazano do dofinansowania 692 zadania na drogach powiatowych i gminnych (liczba może ulec zmianie po otrzymaniu sprawozdań z realizacji zadań). Realizacji zadań przyczyni się do wdrożenia standardów BRD na powiatowej i gminnej infrastrukturze drogowej.

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

Zakres działania:
a) wykonanie klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz bezpieczeństwo sieci drogowej. Zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, klasyfikację odcinków dróg przeprowadza się co najmniej raz na 3 lata.
b) wykonanie audytów brd jako niezależnej szczegółowej, technicznej oceny cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego,
c) przeprowadzanie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego identyfikujących źródła zagrożeń na sieci drogowej

Kierunek	Nadzór
Lider	GDDKiA
Źródła finansowania	Budżet państwa/GDDKiA
WSKAŹNIK PRODUKTU	
a) % dróg objętych klasyfikacją odcinków dróg b) Liczba Audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego c) % długości dróg krajowych objętych kontrolą stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
a) - b) 115 c) -	a) - b) 276 c) -

Osiągnięte rezultaty:
Identyfikacja i eliminowanie w projektach dróg i przy ich budowie rozwiązań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego

D.6 Badanie efektywności przekroju 2+1 pasowego ze szczególnym uwzględnieniem różnych rozwiązań rozdzielających kierunki ruchu

Zakres działania:
W ramach projektu została wykonana inwentaryzacja stanu istniejącego dotyczącego dróg o przekroju 2+1, obejmująca przegląd i ocenę stanu wiedzy, zebranie danych dotyczących funkcjonujących odcinków w Polsce, w tym danych o ruchu i bezpieczeństwie ruchu drogowego. Inwentaryzacja pozwoliła na wybór odcinków do badań warunków ruchu, badań funkcjonowania zakończeń pasów ruchu w kontekście bezpieczeństwa ruchu oraz analizy funkcjonowania dróg o przekroju 2+1 w aspekcie prac utrzymaniowych, możliwości obsługi zdarzeń drogowych i prowadzenia akcji ratowniczych. Na podstawie wykonanych badań zostały opracowane modele predykcji zagrożenia brd oraz metod oceny i predykcji warunków ruchu na drogach o przekroju 2+1. Opracowana została metoda wyboru sposobu separacji kierunków ruchu na drogach tego typu.

Kierunek	Badania
Lider	GDDKiA
Źródła finansowania	Budżet Państwa / GDDKiA
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Raport	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
nd	1

Osiągnięte rezultaty:
Efektem końcowym projektu jest metoda oceny warunków ruchu oraz wytyczne doboru sposobów separacji kierunków ruchu na odcinkach dróg o przekroju 2+1.

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

Zakres działania:
Działania inżynieryjne, w rezultacie których na danym odcinku drogi następuje uspokojenie ruchu. Jest ono realizowane m.in. poprzez przebudowę/rozbudowę drogi, skrzyżowania, budowę sygnalizacji świetlnej, zmianę organizacji ruchu, doświetlenia przejść dla pieszych czy montaż punktowych elementów odblaskowych.

Kierunek	Inżynieria
Lider	GDDKiA
Źródła finansowania	Budżet Państwa / KFD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
1. Długość odcinków dróg objętym uspokojeniem ruchu 2. Liczba punktowych zadań uspokajania ruchu	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
1. 8,030 km 2. 37	1. 25 km (nie osiągnięto planowanego wskaźnika – 41,641 km) 2. 62

Osiągnięte rezultaty:
- zmniejszenie ryzyka wypadków na drogach krajowych
- poprawa jakości dróg krajowych
- poprawa czytelności oznakowania pionowego i poziomego
- poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu

D.8 Badanie wpływu reklam, w tym świetlnych, na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania:
Umiejscowienie nośnika reklamy w pobliżu drogi może mieć negatywne konsekwencje dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. W Polsce brakuje jasnych wytycznych, na podstawie których można by przeprowadzić ocenę wpływu danej reklamy zewnętrznej na zachowanie użytkowników drogi. Celem projektu było opracowanie kompleksowej metodyki oceny treści reklam, sposobu ich prezentacji i cech nośników reklamowych montowanych w lokalizacjach widocznych z drogi. Ocena odnosi się do kategorii kryteriów technicznych, treściowych i lokalizacyjnych. W ramach zaplanowanych w projekcie prac przeprowadzone zostały badania w warunkach rzeczywistych i symulacyjnych, które zweryfikowały wpływ różnych form reklam na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Kierunek	Badania
Lider	GDDKiA
Źródła finansowania	Budżet Państwa / GDDKiA
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Raport	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
nd	1.

Osiągnięte rezultaty:
W ramach projektu powstał szereg narzędzi, które pozwolą GDDKiA i innym interesariuszom na efektywne zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego.

D.9 Badanie wpływu stosowania usług Inteligentnych Systemów Transportowych na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania:
Na podstawie opracowanej wzorcowej systematyki usług ITS oraz katalogu usług o największym znaczeniu dla BRD i efektywności ruchu, zostały określone wskaźniki umożliwiające ocenę wpływu projektowanych rozwiązań ITS na BRD. Wpływ usług został określany przy użyciu wysokiej klasy symulatorów jazdy i oprogramowania symulacyjnego Visum/Saturn/Vissim z uwzględnieniem modeli BRD. W projekcie przewidziano opracowanie wielokryterialnych metod oceny wpływu usług ITS na BRD i efektywność ruchu (metody badawczej i uproszczonej metody operacyjnej) oraz wytycznych oceny zmian BRD w zależności od przyjętych rozwiązań usług ITS. Opracowane zostały ponadto zalecenia w zakresie kryteriów i procedur doboru rozwiązań technicznych dla systemów ITS.

Kierunek	Badania
Lider	GDDKiA
Źródła finansowania	Budżet Państwa / GDDKiA
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Raport	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
nd	1.

Osiągnięte rezultaty:
Celem niniejszego projektu było opracowanie narzędzi, które umożliwią ocenę wpływu projektowanych rozwiązań Inteligentnych Systemów Transportowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności w kontekście realizacji Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem.

D.11 Badanie oznakowania eksperymentalnego (OE) dróg w aspekcie zachowań uczestników ruchu

Zakres działania:
Przyjęte do sformułowania zaleceń kryterium to przede wszystkim wpływ tego oznakowania na zachowanie uczestników ruchu drogowego. Opracowane zostały również zasady i metody oceny OE ze względu na: komunikatywność i projekt oznakowania (wymiary, piktogramy, kolorystyka). Opracowana metoda pozwoli na prowadzenie badań wpływu oznakowania na kierujących pojazdami w ruchu rzeczywistym (dla zrealizowanych projektów OE), ale także w środowisku wirtualnym zaawansowanego symulatora jazdy samochodem (dla projektów planowanych). Dla obu środowisk zostały określone wskaźniki, które będą pozwalały na określenie wpływu OE na kierowców oraz na efektywność i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Do realizacji projektu zawiązano interdyscyplinarne konsorcjum zrzeszające specjalistów ds. psychologii, inżynierii ruchu, ergonomii i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kierunek	Badania
Lider	GDDKiA
Źródła finansowania	Budżet Państwa / GDDKiA
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Raport	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
nd	1.

Osiągnięte rezultaty:
Opracowanie zaleceń w zakresie stosowania oznakowania eksperymentalnego (OE) .

P.1 Kampania edukacyjna dotycząca nadmiernej prędkości

Zakres działania:
Nadmierna prędkość oraz jej niedostosowanie do warunków drogowych to jedna z najczęstszych przyczyn wypadków i zagrożeń na polskich drogach.
Kampania „Nie skreślaj życia tak prędko" była adresowana do ogółu społeczeństwa. Pokazywała tragiczne skutki wypadków, których przyczyną jest nadmierna prędkość.
Kampania miała pokazać zagrożenia dla kierujących pojazdami i innych uczestników ruchu drogowego wynikające z niedostosowania prędkości do warunków jazdy i obowiązujących ograniczeń prędkości oraz doprowadzić do zmiany postaw i zachowań poprzez wskazanie kierującym pojazdami konsekwencji nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie prowadzenia pojazdu z nadmierną prędkością i/lub wskazania prawidłowego wzorca zachowania z jakim powinni się identyfikować.
Kampania była prowadzona w telewizji, radiu, kinach, Internecie oraz na billboardach.

Kierunek	Edukacja
Lider	SKRBRD
Źródła finansowania	Budżet państwa oraz budżet UE/SKRBRD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba osób do których dotarła kampania	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
nd	20,64 mln osób.

Osiągnięte rezultaty:
Doprowadzenie do zmiany postaw i zachowań poprzez wskazanie kierującym pojazdami konsekwencji nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie prowadzenia pojazdu z nadmierną prędkością i/lub wskazania prawidłowego wzorca zachowania z jakim powinni się identyfikować.

P.2 Badanie doboru dopuszczalnych prędkości ruchu na drogach z uwzględnieniem dynamicznego zarządzania ruchem

Zakres działania:
Celem projektu jest stworzenie systemu informatycznego, który bazując na zaproponowanych modelach matematycznych, informacjach geospacjalnych oraz metodach automatycznego wnioskowania umożliwi dobór maksymalnych dopuszczalnych prędkości ruchu pojazdów na drogach miejskich oraz pozamiejskich. Podczas określania dopuszczalnych prędkości zostaną uwzględnione takie czynniki jak: natężenie ruchu drogowego, topologia sieci drogowej, przecięcia ze strumieniami ruchu pieszego (w tym szczególnie podatnym na niebezpieczeństwa ruchem wokół szkół czy też miejsc kultu) oraz informacje społecznościowe dostarczane przez uczestników ruchu. Stworzony system umożliwi ocenę wpływu decyzji o oznakowaniu (lub objęciu wybranych miejsc sterowaniem dynamicznym) na globalną i obszarową charakterystykę ruchu drogowego. W stworzonym rozwiązaniu zostaną uwzględnione dwa typy sterowania dopuszczalną prędkością ruchu: - stałe, ustalone na podstawie parametrów drogi i cech otoczenia - dynamiczne.

Kierunek	Badania
Lider	GDDKiA
Źródła finansowania	Budżet Państwa / GDDKiA
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Raport	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
nd	zakończono II etap, planowany koniec III (ostatniego) etapu 31.05.2019 r. (zadanie przewidziane do realizacji w 2018 roku)

Osiągnięte rezultaty:
System informatyczny, który umożliwia dobór maksymalnych dopuszczalnych prędkości ruchu pojazdów na drogach miejskich oraz pozamiejskich.

P.4 Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości

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

Kierunek	Nadzór
LIDER	KGP
Źródła Finansowania	budżet państwa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
1. Liczba policjantów zaangażowanych w działania ,,Prędkość" oraz ,,Kaskadowy pomiar prędkości" 2. Liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)* * - ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o wysokim ryzyku wypadków z udziałem pieszych i wypadków wynikających z nadmiernej prędkości	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
1. 42 046 2. 4 000	1. 57 573 (nie osiągnięto zakładanego wskaźnika – nie mniej niż 60 000) 2. 4 182

Osiągnięte rezultaty:
Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie wypadków spowodowanych nadmierną prędkością. Zadanie realizowano w ramach ogólnopolskich działań pn. „Prędkość" i ,,Kaskadowy pomiar prędkości" prowadzonych w oparciu o *"Plan działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2018 roku"* na terenie całego kraju. Głównym założeniem działań była poprawa bezpieczeństwa na drogach w miejscach o wysokim poziomie występowania zagrożeń związanych z nieprzestrzeganiem ograniczeń prędkości przez kierujących. Taktyka działań przewidywała organizację statycznych punktów pomiarów prędkości w miejscach zagrożonych, a także prowadzenie pomiarów w sposób dynamiczny na wytypowanych odcinkach dróg szczególnie niebezpiecznych.

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

Zakres działania:

Podjęcie próby standaryzacji sprzętu ratowniczego podstawowego (apteczek samochodowych) realizuje już istniejące obowiązki wymagane prawem i nawiązuje do podobnych rozwiązań w innych krajach europejskich. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przeanalizował zagadnienia dotyczące medycyny ratunkowej i medycyny katastrof oraz opracował propozycję standaryzacji wyposażenia apteczek samochodowych.

Dokonanie standaryzacji polskiej normy w tym zakresie umożliwi w najbliższej perspektywie rozpoczęcie procedury zmiany przepisów prawnych mających na celu wprowadzenie w obowiązkowe wyposażenie pojazdów (samochodów osobowych) apteczki samochodowej zgodnej z wypracowaną polską normą standaryzacyjną.

W procesie uwzględnione zostanie zapewnienia wystarczająco długiego vacatio legis na wejście w życie przepisów – w celu umożliwienia ich adresatom (m.in. kierującym, producentom) zapoznania się z nowymi przepisami i dostosowania się do nowych wymogów.

Kierunek	Badanie/Legislacja
Lider	SKRBRD
Źródła finansowania	Budżet państwa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
a) dokonanie standaryzacji b) analiza możliwości wprowadzenia zmian legislacyjnych	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
n/d	a) 1 b) 0

Osiągnięte rezultaty:

W ramach realizacji zadania w Sekretariacie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opracowano propozycję standaryzacji wyposażenia apteczki samochodowej i przekazano zgodnie z właściwością do zaopiniowania Ministerstwu Zdrowia. Ministerstwo Zdrowia przekazało propozycję standaryzacji wyposażenia apteczek samochodowych do Konsultanta Krajowego w dziedzinie medycyny ratunkowej celem uzyskania opinii.

Konsultant krajowy przychylił się do pozytywnej inicjatywy usystematyzowania kwestii wyposażenia apteczek samochodowych i uregulowania kwestii prawnych w odniesieniu do tego tematu.

Efektem realizacji zadania ma być zwiększenie efektywności ratownictwa drogowego na poziomie podstawowym przed podjęciem działań medycznych profesjonalnych Państwowego Ratownictwa Medycznego.

Po.3 Zwiększenie efektywności działań kontrolnych ITD

<table>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:
Głównym celem projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zwiększenie efektywności działań kontrolnych ITD, które będzie możliwe poprzez zakup nowoczesnego sprzętu i pojazdów wraz z wyposażeniem.
W ramach projektu planuje się zakup:
- 64 zestawów kontrolnych do kontroli pojazdów i tachografów;
- 64 pojazdów specjalnych (furgonów) wraz z wyposażeniem;
- 16 mobilnych jednostek diagnostycznych.</td><td>Kierunek</td><td>NADZÓR</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>GITD</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet państwa oraz budżetu UE /GITD</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">a) zakup zestawów kontrolnych do kontroli pojazdów i tachografów;
b) zakup samochodów typu furgon ze specjalistycznym wyposażeniem;
c) zakup mobilnych jednostek diagnostycznych.</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2017
a) 0
b) 0
c) 0</td><td>Stan na 31.12.2018
a) 64
b) 0
c) 0</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:
Zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” w grudniu 2018 r. zrealizowano zakup 64 zestawów kontrolnych do kontroli pojazdów i tachografów. Podpisanie umów z Wykonawcami na zakup furgonów oraz mobilnych jednostek diagnostycznych planowane są w 2019 r., zaś odbiory furgonów oraz mobilnych jednostek diagnostycznych w 2019 r. i 2020 r. Zakupione zestawy kontrolne zostaną przekazane wojewódzkim inspektoratom transportu drogowego.</td></tr>
</table>

Po.4 Opracowanie propozycji zmian prawnych z zakresu bezpieczeństwa pojazdów

Zakres działania:
Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym
Projektowane przepisy z jednej strony penalizują ingerencję we wskazania stanu licznika przebiegu pojazdu mechanicznego oraz niezgłoszenie w stacji kontroli pojazdów faktu wymiany takiego licznika, a z drugiej nakładają na stację obsługi pojazdów obowiązek przekazania do centralnej ewidencji pojazdów informacji o wymianie licznika i jego przebiegu w momencie odczytu.
Nowelizacja nakłada ponadto na odpowiednie służby obowiązek przekazywania do ww. ewidencji stanów liczników pojazdów kontrolowanych przez te służby w trakcie kontroli ruchu drogowego. W rezultacie zaproponowane rozwiązania przyczynią się do wyeliminowania procederu „cofania liczników", którego jedynym celem jest oszukańcze zbycie pojazdu.

Kierunek	Legislacja
Lider	MS
Źródła finansowania	-
Planowany w PR termin realizacji	
Planowano wejście w życie ustawy do końca 2018 roku.	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
	Skierowanie projektu ustawy do Sejmu

Osiągnięte rezultaty:
W wyniku podjętych, przy współudziale Ministerstwa Infrastruktury działań został przygotowany projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy - Kodeks karny, będący kompleksową regulacją mającą zapobiec nieuprawnionej ingerencji w przebieg licznika pojazdu mechanicznego.
Proponowana nowelizacja ma wypełnić istniejącą lukę, gwarantując pewność obrotu i zapobiegając nieuczciwym, oszukańczym praktykom sprzedających pojazdy mechaniczne. Jednocześnie nowelizacja ma za zadanie zlikwidować proceder polegający na oferowaniu usług zaniżania wskazań drogomierza w pojeździe mechanicznym, który to proceder obecnie jest bezkarny, a w większości przypadków poprzedza zabiegi osób, chcących w oszukańczy sposób sprzedać pojazd.
Kierując się dyrektywą systemowego unormowania materii, nowelizacja składa się z dwóch części. Pierwsza kreuje nowe obowiązki administracyjnoprawne, adresowane nie tylko do właścicieli i posiadaczy pojazdów mechanicznych, ale także do organów i służb państwowych, których zadania zostaną poszerzone o zapobieganie i przeciwdziałanie manipulacjom we wskazaniach drogomierza. W tej części projekt dodatkowo wprowadza nową normę sankcyjną, dopuszczającą wymianę drogomierza tylko wówczas, gdy drogomierz nie odmierza przebiegu pojazdu w sytuacji, w której ze względu na jego przeznaczenie, powinien ten przebieg odmierzać lub gdy jest konieczna wymiana elementu nierozerwalnie związanego z drogomierzem. Innymi słowy – nowelizacja, co do zasady zabrania wymiany drogomierza.

<table>
<tr><th colspan="3">R.1 Rozwój systemu ratownictwa medycznego</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:
a) wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych
b) rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR)
c) integracja systemu dysponowania poprzez budowę nowych dyspozytorni medycznych</td><td>Kierunek</td><td>Ratownictwo</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>Ministerstwo Zdrowia</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet państwa oraz budżetu UE/MZ</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">a) liczba nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych
b) liczba lądowisk przyszpitalnych
c) liczba dyspozytorni medycznych</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2017</td><td>Stan na 31.12.2018</td></tr>
<tr><td>a) 226
b) 243
c) 42</td><td>a) 231
b) 248
c) 42</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:
Osiągnięte rezultaty:
a) wzrost o 16 szpitalnych oddziałów ratunkowych w porównaniu do roku 2014
b) wzrost o 25 lądowisk w porównaniu do roku 2014
c) zmniejszenie liczby dyspozytorni do 42</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">R.2.1 Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:
Wymiana ambulansów Państwowego Ratownictwa Medycznego</td><td>Kierunek</td><td>Ratownictwo</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>Ministerstwo Zdrowia</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego,</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">liczba nowych ambulansów PRM</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2017</td><td>Stan na 31.12.2018</td></tr>
<tr><td>477 ambulansów PRM + 4 motocykle ratunkowe</td><td>653 ambulansów PRM + 4 motocykle</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:
Wzrost o 176 ambulansów w porównaniu do 2017 r.
W latach 2016-2018 – zakupiono łącznie 653 ambulanse oraz 4 motocykle ratunkowe.
Planowana wymiana 500 ambulansów do 2020 r. nastąpiła w 2018 r.</td></tr>
</table>

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

Zakres działania:

Jednostki ochrony przeciwpożarowej są systematycznie doposażenie w sprzęt ratowniczy, wykorzystywany podczas działań na drogach. Modernizacji poddawane jest również wyposażenie w postaci samochodów ratownictwa technicznego.

W ramach projektu: „Usprawnienie ratownictwa na drogach – etap IV" w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, realizowane są zakupy sprzętu dla służb drogowego ratownictwa technicznego, w tym pojazdów ze specjalistycznym wyposażeniem, np. samochody ratowniczo-gaśnicze ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, samochody specjalne i specjalistyczny sprzęt do ratownictwa drogowego, samochody i sprzęt do organizacji i wsparcia działań na drogach. Powyższy sprzęt rozlokowany jest w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP na terenie całego kraju, stanowiących zabezpieczenie drogowych szlaków komunikacyjnych.

W wyniku podpisanego aneksu do umowy rozszerzono zakres rzeczowy projektu, polegający na dodaniu nowych zadań, obejmujących zakup dodatkowych 16 jednostek sprzętowych, tj. samochód laboratorium dla wiodących grup (radiacja, biologia), średni samochód ratownictwa chemicznego, ciężki samochód ratownictwa chemicznego, ciężki samochód ratownictwa technicznego do usuwania skutków kolizji drogowych (z rotatorem), ciężki samochód ratowniczo-gaśniczy ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego.

W roku 2018 do krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego włączono 70 ochotniczych straży pożarnych oraz 2 jednostki wojskowej ochrony przeciwpożarowej oraz 1 lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą. Skutkiem włączania jednostek ochrony przeciwpożarowej do KSRG jest skrócenie czasu dojazdu do zdarzenia, a co za tym idzie szybsze udzielenie pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych.

Kierunek	Ratownictwo
Lider	MSWiA
Źródła finansowania	Budżet państwa /MSWiA

WSKAŹNIK PRODUKTU	
a) Liczba samochodów ratownictwa technicznego b) Liczba sprzętu rat. technicznego (sprzęt hydrauliczny) c) Stan zestawów ratownictwa medycznego R1	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
a) 1265 b) 31891 c) 10792	a) 1279 b) 35992 c) 13378

Osiągnięte rezultaty:

W roku 2018 jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej zakupiły łącznie 461 samochodów pożarniczych, w tym m.in.:

- 6 lekkich samochodów ratownictwa technicznego,
- 27 średnich samochodów ratownictwa technicznego,
- 79 średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych,
- 13 ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych.

Jednostki ochotniczych straży pożarnych (włączone do KSRG i spoza KSRG) zakupiły łącznie 596 nowych samochodów pożarniczych, w tym 533 samochody ratowniczo-gaśnicze.

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

Zakres działania:
Dokonano analizy przepisów prawnych krajów członkowskich Unii Europejskiej (w tym Polski) w kontekście tworzenia tzw. „korytarzy życia” na drogach szybkiego ruchu.

Kierunek	RATOWNICTWO/LEGISLACJA
Lider	SKRBRD
Źródła finansowania	budżet państwa / SKRBRD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
a) opracowanie koncepcji wdrożenia „korytarzy życia” na drogach szybkiego ruchu b) opracowanie propozycji zmian legislacyjnych	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
a) 1 b) 0	a) 1 b) 1

Osiągnięte rezultaty:
Analiza wykazała, iż większość krajów członkowskich Unii Europejskiej (Belgia, Bułgaria, Estonia, Finlandia, Francja, Holandia, Irlandia, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Portugalia, Słowacja, Szwecja, Węgry, Wielka Brytania, Włochy) nie reguluje tej kwestii w sposób kompleksowy w swoim ustawodawstwie, zakładając, że użytkownicy dróg znają ogólne prawo o ruchu drogowym i zachowują zdrowy rozsądek w sytuacjach awaryjnych. Tylko nieliczne kraje uregulowały tę kwestię precyzyjnie w postaci obowiązku prawnego (Austria, Czechy, Luksemburg, Niemcy, Węgry, Słowenia), a za brak jego przestrzegania grożą surowe sankcje karne.

S.5 Polskie Obserwatorium BRD (POBRD)

Zakres działania:
- rozpowszechnianie wiedzy na temat najlepszych praktyk (procedury zbierania danych, analizy, podejmowane działania, ocena uzyskanych efektów),
- udostępnianie danych i informacji przedstawicielom władzy różnych szczebli oraz specjalistom i społeczeństwu,
- zbieranie danych (nadzór i weryfikacja),
- opracowywanie analiz i badań oraz ich publikacja na portalu,
- ocena programów i wdrożonych działań,
- współpraca z Wojewódzkimi Obserwatoriami BRD, WORD-ami i innymi instytucjami krajowymi,
- współpraca z europejską bazą danych (CARE) i Komisją Europejską DG MOVE.

Kierunek	System
Lider	Instytut Transportu Samochodowego
Źródła finansowania	Praca statutowa ITS
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba osób zarejestrowanych w Portalu POBRD	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
ok. 500	>500

Osiągnięte rezultaty:
- rozpowszechnianie wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego
- przyczynienie się do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych w Polsce
- efektywna edukacja w zakresie BRD
- w Portalu POBR jest zarejestrowanych ponad 500 użytkowników

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

Zakres działania:

W 2018 roku został ogłoszony przetarg na realizację projektu pn. *Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynieryjnych środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego*. Planowany termin realizacji przypadała na lata 2018-2019. Ze względu na fakt, iż w ramach ww. przetargu nie wpłynęła żadna oferta, zgodnie z Pzp przetarg został anulowany. W związku z anulowaniem przetargu dokonano modernizacji pierwotnych założeń projektu co pozwoliło w dniu 27 lutego br. na ponowne ogłoszenie przetargu. Planowany termin realizacji obecnego postepowania przewidziano na 24 miesiąca od dnia następującego po dniu podpisania umowy. Planuje się podpisanie umowy na koniec II kw. 2019 r.

Działania koncentrować się będą na rozwijaniu współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy organami administracji rządowej, administracji samorządowej i organizacjami pozarządowymi oraz podnoszeniu kompetencji kadr odpowiedzialnych za poprawę stanu BRD. Wpłyną one jednocześnie pośrednio na podniesienie świadomości społecznej w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze.

Projekt zakłada przeprowadzenie ogólnopolskich szkoleń dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynieryjnych środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Szkolenia będą skierowane do przedstawicieli kadry, w tym organów zarządzających ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz przedstawicieli zarządców dróg, policji i osób, opiniujących projekty organizacji ruchu w procedurze zatwierdzania ich do realizacji.

Kierunek	Edukacja/System
Lider	SKRBRD
Źródła finansowania	SKRBRD

WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba osób uczestniczących w szkoleniu* * - liczba osób biorących udział w szkoleniu w kolejnych latach uzależniona od terminu rozpoczęcia realizacji szkoleń. Docelowo szkolenie skierowane jest do min. 2 800 osób.	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
nd	0 (nie osiągnięto zakładanego wskaźnika – mniej niż 2800)

Osiągnięte rezultaty:

Wzrost świadomości kadry uczestniczącej w procedurach opracowania, opiniowania i zatwierdzania do realizacji projektów organizacji ruchu i w konsekwencji podniesienie jakości realizacji zadań z zakresu zarządzania ruchem drogowym i poziomu bezpieczeństwa uczestników tego ruchu.

Inne działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane w 2018 roku

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

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)
1	Akcja informacyjno-edukacyjna – wydanie ulotki „Bezpieczna Auto-strada”	PZM
2	Kształtowanie bezpiecznych zachowań poprzez realizację Turniejów Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym	PZM
3	Akcja dotycząca oświetlenia pojazdów oraz bezpłatnego ustawiania świateł samochodowych.	PZM
4	Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypad-kach drogowych	PZM
5	Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca” promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lat	PZM
6	Akcja „Ambasadorzy Bezpieczeństwa na Drodze”	PZM
7	Promowanie działań związanych z otwieraniem danych dotyczących transportu	MC
8	Realizacja usługi „Mój pojazd”	MC
9	Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych	KGP
10	Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego	KGP
11	Legislacja	KGP
12	Działania profilaktyczne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego	KGP
13	Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego	KGP
14	Doposażenie służb Lotniczego Pogotowia Ratunkowego	LPR
15	Szkolenia ratowników PSP i druhów OSP	KG PSP
16	Działania Straży Leśnej	PGL LP
17	Działania realizowane przez Ministerstwo Sprawiedliwości	MS

18	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas przewozu ładunku	MI (DTD)
19	Poprawa bezpieczeństwa podczas przewozu towarów niebezpiecznych	MI(DTD)/GITD/ TDT
20	Nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych	MI (DTD)
21	Zapewnienie przestrzegania przez kierowców oraz przedsiębiorców realizujących przewozy drogowe obowiązujących przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców.	MF
22	Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych	KG ŻW
23	Propagowanie idei bezpieczeństwa na drodze połączonej z zabawą oraz edukacją z zakresu ruchu drogowego	KG ŻW
24	Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego	KG ŻW
25	Zajęcia edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa jazdy	KG ŻW
26	Akcje i kampanie społeczne	KG ŻW
27	Edukacja żołnierzy i pracowników ron na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze	KG ŻW
28	Organizowanie spotkań w ramach funkcjonującego przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) Zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce (Zespół)	UTK
29	Koordynowanie działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112	UTK
30	Przeprowadzenie w ramach Akademii UTK szkolenia „Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych”	UTK
31	Przygotowanie artykułów o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych	UTK
32	Udział w spotkaniach i konferencjach zarówno na szczeblu krajowym jak i międzynarodowym, dotyczących zwiększania bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych	UTK
33	Współpraca z Komendą Główną Policji w zakresie zwiększania bezpieczeństwa w obszarze przejazdów kolejowo-drogowych	UTK
34	Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych	UTK

35	Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym	UTK
36	Projekt realizacji filmu edukacyjnego dla kandydatów na kierowców – opracowanie scenariusza	UTK
37	Budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych	GDDKiA
38	Działania Realizowane przez Inspekcję Transportu Drogowego	ITD
39	Działania Realizowane przez MSWiA oraz Komendy Głównej Straży Granicznej	MSWiA/SG
40	Działania Realizowane przez PKP	PKP

Zadanie 1: Akcja informacyjno-edukacyjna – wydanie ulotki „Bezpieczna Autostrada”

Zakres działania:
Polski Związek Motorowy przy współpracy z Komendą Główną Policji opracował materiał do ulotki, ” Bezpieczna Autostrada”.
Ulotka zawiera opisy podstawowych przepisów ruchu drogowego oraz zasad bezpiecznego korzystania z dróg, zwłaszcza autostrad i dróg ekspresowych.

Kierunek	Edukacja
Lider	PZM
Źródła finansowania	Środki własne
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Ilość przekazanych materiałów/ulotek	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	35.000

Osiągnięte rezultaty:
Kształtowanie bezpiecznych zachowań, podniesienie świadomości w zakresie promowania zasad bezpiecznego poruszania się na drogach, zwłaszcza na autostradach i drogach ekspresowych. Propagowanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez udostępnienie ulotek w Klubach, podczas imprez oraz na stacjach kontroli i obsługi pojazdów, funkcjonujących w ramach działalności gospodarczej PZM. Biuro Ruchu Drogowego KGP zorganizowało na przełomie sierpnia/września 2018 r., akcję wręczania kierowcom tej ulotki, przy okazji kontroli drogowych oraz innych akcji profilaktycznych z udziałem policjantów.

Zadanie 2: Kształtowanie bezpiecznych zachowań poprzez realizację Turniejów Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym

Zakres działania:
Kontynuacja Turniejów:
- Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno-Wychowawczych,
- Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów,
- Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych.
- Finał Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno-Wychowawczych

Kierunek	Edukacja
Lider	PZM
Źródła finansowania	Środki własne, wsparcie WORD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Realizacja/kontynuacja akcji	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
1	1

Osiągnięte rezultaty:
Promowanie pozytywnych zachowań w ruchu drogowym, podniesienie poziomu wiedzy i kwalifikacji młodych uczestników ruchu drogowego.

Zadanie 3: Akcja dotycząca oświetlenia pojazdów oraz bezpłatnego ustawiania świateł samochodowych.

Zakres działania:
Udział w ogólnopolskiej kampanii Policji na rzecz oświetlenia pojazdów, Polski Związek Motorowy czynnie włączył się w ogólnopolskie działania Policji umożliwiając przeprowadzenie na Stacjach Obsługi brifingów prasowych poświęconych oświetleniu pojazdów oraz bezpłatnego ustawiania świateł samochodowych.

Kierunek	Edukacja
Lider	PZM
Źródła finansowania	Własne
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:
Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wzrost świadomości kierowców na temat prawidłowego działania świateł pojazdów mającego wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Zadanie 4: Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych

Zakres działania:
Na koniec 2018 roku działa blisko 2000 wolontariuszy (Ratowników Drogowych PZM i Instruktorów Ratownictwa Drogowego PZM) - część z nich odbyła przeszkolenie w zakresie Kwalifikowanej Pierwszej Pomocy zdobywając tytuł Ratownika.
Zakres działań to szkolenie nowych kadr, podczas organizowanych wydarzeń (happeningów, pokazów). Ratownicy Drogowi uświadamiają potrzebę znajomości zasad udzielania pierwszej pomocy. Uczestniczenie Ratowników Drogowych PZM w różnego rodzaju imprezach masowych, jak np.: Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy, maratony, spotkania młodych, obchody Światowego Dnia Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych. W ramach tego typu wydarzeń organizowanie atrakcyjnych pokazów ratowniczych lub stoisk, które stanowią punkty informacji i instruktażu.
Podczas Światowego Dnia Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych w dniu 18 listopada 2018 r. przeprowadziliśmy pokazy, prelekcje, spotkania poświęcone bezpieczeństwu na drogach.

Kierunek	Ratownictwo
Lider	PZM
Źródła finansowania	Środki własne
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:
Niesienie pomocy przedmedycznej poszkodowanym w wypadkach drogowych i nie tylko im, zmniejszenie ciężkości wypadków. Promowanie działań oraz podniesienie świadomości w zakresie obowiązku udzielania pierwszej pomocy osobom poszkodowanym. Rozwój Ratownictwa Drogowego. Utrzymanie ilości wolontariuszy (Ratowników Drogowych i Instruktorów Ratownictwa Drogowego)

Zadanie 5 : Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca" promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lat

Zakres działania:
Konkurs promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-24 lat został w Polsce zorganizowany po raz pierwszy. Głównym organizatorem i pomysłodawcą był Polski Związek Motorowy (PZM), sponsorami strategicznymi: Auto Frelik oraz InterRisk, a partnerami merytorycznymi: Komenda Główna Policji i Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie. Dodatkowo, inicjatywa otrzymała wsparcie PZM Travel.
Dodatkowo konkurs wspiera kampanię bezpieczeństwa ruchu drogowego Międzynarodowej Federacji Samochodowej FIA pn. #3500LIVES. Według statystyk Komendy Głównej Policji, kierowcy w wieku 18-24 lat są w grupie najbardziej niebezpiecznych kierowców z najwyższym wskaźnikiem liczby wypadków na 10 tys. populacji. Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca", na przekór statystykom, ma na celu wpłynąć na ten niekorzystny trend, promować bezpieczną jazdę i zmienić tendencje młodych kierowców do ryzykownych zachowań na drodze.

Kierunek	Edukacja
Lider	PZM
Źródła finansowania	środki własne oraz dofinansowanie z funduszu FIA
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Ilość osób biorących udział w konkursie	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
0	1.300 osób

Osiągnięte rezultaty:
promowanie bezpiecznej jazdy w grupie wiekowej 18-24 , cel - poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach. Kształtowanie bezpiecznych zachowań, zmniejszenie ciężkości wypadków.

Zadanie 6: Akcja „Ambasadorzy Bezpieczeństwa na Drodze"

Zakres działania:
Akcja Polskiego Związku Motorowego „Ambasadorzy Bezpieczeństwa na Drodze" ma na celu szkolenie dyplomatów z zasad ruchu drogowego. Inicjatywa skierowana jest do pracowników akredytowanych placówek dyplomatycznych i ma na celu podniesienie bezpieczeństwa na polskich drogach wśród cudzoziemców.
W 2018 roku w akcji udział wzięło ponad 30 dyplomatów z 18 krajów. Przyjechali goście z m.in. z Senegalu, Indonezji, Tajlandii, Kolumbii, Grecji, Australii i Wielkiej Brytanii.
Szkolenie przeprowadzone było w częściach: teoretycznej -wykład Komendy Głównej Policji, praktycznej - to m.in. ćwiczenia z parkowania, ćwiczenia na symulatorach dachowania, off-road i płyta poślizgowa. Szkolenie odbyło się w dniu 22 września 2018 r. na torze w Modlinie.

Kierunek	Podniesienie bezpieczeństwa na polskich drogach
Lider	PZM
Źródła finansowania	własne
WSKAŹNIK PRODUKTU	
realizacja akcji	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
Kontynuacja akcji „Ambasadorzy Bezpieczeństwa na Drodze" – 4 edycja	Kontynuacja akcji „Ambasadorzy Bezpieczeństwa na Drodze" – 5 edycja

Osiągnięte rezultaty:
Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego.
Celem było zapoznanie obcokrajowców z zasadami ruchu drogowego w Polsce, ale również z coraz bardziej skomplikowanymi systemami bezpieczeństwa, w które wyposażane są samochody.

Zadanie 7: Promowanie działań związanych z otwieraniem danych dotyczących transportu

Zakres działania:

Ministerstwo Cyfryzacji realizując uchwałę Rady Ministrów z dnia 20 września 2016 r. w sprawie ustanowienia „Programu otwierania danych publicznych". Głównym celem jest poprawa jakości i zwiększenie liczby danych dostępnych na portalu dane.gov.pl, w tym danych transportowych i drogowych, tak aby były one jak najszerzej wykorzystywane do tworzenia serwisów, aplikacji, usług, produktów lub analiz.

Otwarte dane są publikowane:

- na portalu dane.gov.pl (we współpracy z pełnomocnikami ds. otwartości danych funkcjonującymi w ministerstwach, Kancelarii Prezesa Rady Ministrów i Głównym Urzędzie Statystycznym)
- w pozostałych portalach otwartych danych (prowadzonych przez inne instytucje np. portale samorządowe w Gdańsku, Warszawie, Wrocławiu)

Prowadzone były także działania promocyjne, które polegały na:

- przygotowaniu i udostępnieniu na portalu dane.gov.pl szeregu publikacji m.in.: podręcznika dobrych praktyk dot. otwierania danych, standardów otwartości danych (standard prawny, bezpieczeństwa, techniczny oraz API) oraz przewodnika dla dostawców danych
- przeprowadzeniu szkoleń dla administracji w zakresie otwierania danych i promowania korzyści z ich ponownego wykorzystania
- organizacji wydarzeń promujących otwarte dane - m.in. Hackaton danych publicznych, poświęcony stworzeniu narzędzi, które ułatwią korzystanie z otwartych danych, który odbył się w dniach 27-28.10.2018 r. w Warszawie
- udziale przedstawicieli Ministerstwa Cyfryzacji w krajowych i zagranicznych spotkaniach oraz warsztatach poświęconych otwartości danych

Kierunek	Edukacja
Lider	MC
Źródła finansowania	Budżet państwa oraz środki UE: Program Operacyjny Polska Cyfrowa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:

1. Podniesienie świadomości w zakresie korzyści związanych z otwieraniem danych i ich ponownym wykorzystaniem.
2. Publikacja nowych zbiorów danych dot. transportu na portalu dane.gov.pl przez:

a. Główny Inspektorat Transportu Drogowego (dane statystyczne z kontroli drogowych przeprowadzonych przez funkcjonariuszy z Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego w 2017 r., dane statystyczne dot. transportu międzynarodowego - dokumenty wydane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 30 czerwca 2018 r., wykaz udzielonych uprawnień transportowych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego osób oraz przewoźnika drogowego rzeczy),

b. Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad (plan lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego oraz punktów tankowania wodoru),

c. Centrum Unijnych Projektów Transportowych (projekty transportowe w ramach CEF, umowy o dofinansowanie zawarte z Beneficjentami przez CUPT w ramach POPW 2014-2020 i POIIŚ 2014-2020).

3. Aktualizacja zbiorów danych dot. transportu na portalu dane.gov.pl.
4. Publikacja i aktualizacja danych dot. transportu (m.in. rozkładów jazdy komunikacji miejskiej) na pozostałych portalach otwartych danych.

Zadanie 8: Realizacja usługi „Mój pojazd”

Zakres działania:
W ramach Programu CEPiK 2.0 w lutym 2018r. uruchomiono usługę „Mój Pojazd”, która zapewnia uwierzytelnionemu profilem zaufanym użytkownikowi, dostęp do danych posiadanych przez niego pojazdów, zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.

Kierunek	Bezpieczny Pojazd
Lider	Ministerstwo cyfryzacji
Źródła finansowania	Budżet państwa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:
Posiadając taki dostęp użytkownik może łatwo sprawdzić kiedy kończy mu się ubezpieczenie pojazdu i termin kolejnego badania technicznego. Wyższa świadomość obywateli w zakresie danych własnych pojazdów pośrednio ma korzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Zadanie 9: Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych

Zakres działania:
1. Ogólne i tematyczne analizy stanu bezpieczeństwa prowadzone okresowo i doraźnie, w tym na potrzeby realizacji przez Policję programów poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów
2. Prace nad dostosowaniem SEWIK do aktualnych potrzeb użytkowników

Kierunek	Nadzór
Lider	KGP
Źródła finansowania	-
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:
1. Przygotowano szereg opracowań dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in.
   - analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ujęciu miesięcznym,
   - „Wypadki drogowe w Polsce w 2017 roku”,
   - „Analiza czasów reakcji na autostradach i drogach ekspresowych”,
   - analiza stanu bezpieczeństwa na potrzeby krajowego programu działań Policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych,
   - analiza stanu bezpieczeństwa na potrzeby wojewódzkich programów działań Policji na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów.
2. Prowadzono prace nad wdrożeniem aplikacji do rejestracji danych w SEWIK – Elektroniczna Karta Zdarzenia Drogowego.

Zadanie 10: Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania:

1. Działania wynikające z członkostwa w Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego TISPOL.
2. Współpraca w ramach Unii Europejskiej oraz z krajami będącymi stroną układów i porozumień z UE.

Kierunek	Współpraca międzynarodowa
Lider	KGP
Źródła finansowania	Budżet Policji Budżet TISPOL
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:

Ad. 1)

- udział w pracach OpGroup TISPOL (6-7.03.2018 - Bingen);
- udział w pracach Rady TISPOL (17-18.04.2018 – Bruksela);
- udział w pracach OPG i Rady TISPOL (8-11.10.2018 r. - Manchester);
- udział w międzynarodowej konferencji poświęconej bezpieczeństwo ruchu drogowego (9-10.10.2018 r. – Manchester);
- udział Policji rd w działaniach EDWARD (European Day Without Road Death – 19.09.2018);
- udział Policji rd w działaniach prowadzonych pod patronatem TISPOL: PASY, PRĘDKOŚĆ, ALKOHOL&NARKOTYKI, TRUCK&BUS, FOCUS ON THE ROAD.

Ad. 2)

- spotkanie ekspertów w dziedzinie transportu w ramach Forum Salzburg – „Metody i środki stosowane w celu osiągnięcia celu europejskiego polegającego na zmniejszeniu o 50% liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w latach 2010-2020”(16-17.05.2018 – Bukareszt, Rumunia);

3. wizyta studyjna przedstawicieli Zarządu Państwowej Inspekcji Ruchu Drogowego MSW Białorusi w Polsce (16-18.05.2018 – Warszawa).

Zadanie 11: Legislacja

Zakres działania:

1. Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Dostosowanie przepisów do postępu technicznego oraz oczekiwań społecznych.
3. Przygotowanie projektów aktów wykonawczych z obszaru przepisów o ruchu drogowym, pozostających we właściwości MSWiA.

Kierunek	Legislacja
Lider	KGP
Źródła finansowania	-
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:

1. Przygotowanie i prace nad projektem rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 13 czerwca 2018 r. zmieniającego rozporządzenie *w sprawie kierowania ruchem drogowym*. Zmiany dotyczyły upoważnienia do dawania poleceń i sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze osobom odpowiedzialnym za utrzymanie porządku. Projekt zrealizowany (Dz. U. poz. 1190).
2. Przygotowanie i prace nad projektem rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego. Wdrożenie Dyrektywy2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii. Projekt zrealizowany. (Dz. U. poz. 948)
3. Udział w pracach nad projektem ustawy z dnia 4 października 2018 r. o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń oraz niektórych innych ustaw, w szczególności w zakresie nowelizacji art. 97 i 98 ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. Projekt zrealizowany (Dz. U. poz. 2077).
4. Udział w pracach nad projektem ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw w szczególności w zakresie zmiany terminu wejścia w życie przepisów dotyczących wdrożenia systemu CEPIK 2.0 w zakresie Centralnej Ewidencji Kierowców, a także w zakresie przepisów związanych z uchyleniem obowiązku posiadania przy sobie przez kierującego pojazdem i okazywania na żądanie uprawnionego organu dokumentu stwierdzającego dopuszczenie pojazdu do ruchu i dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie. Projekt zrealizowany (Dz. U. poz. 957).

Zadanie 12: Działania profilaktyczne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania:

Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji realizując zadania ustawowe i regulaminowe opracowuje m.in. kierunki działań profilaktycznych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również inicjuje, przygotowuje oraz koordynuje prowadzenie ogólnopolskiej działalności profilaktycznej w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego w ruchu drogowym. Celem podejmowanych inicjatyw jest podnoszenie świadomości społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań wśród uczestników ruchu drogowego oraz budowanie poczucia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych na drodze. Podejmowane inicjatywy wynikają ze zdiagnozowanych zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym i mają swoja ciągłość na przestrzeni kilku lat.

Zgodnie z Planem działań profilaktycznych na rok 2018 BRD KGP koordynowało nw. działania profilaktyczne:

„Bezpieczna droga do celu", „Patrz i Słuchaj!", „Jednośladem bezpiecznie do celu", ,,Dla każdego jest miejsce na drodze", „Bezpieczne wakacje", „Bezpieczna droga do szkoły", „Bezpieczna autostrada", „Świeć Przykładem – podaj dalej!", „Ogólnopolski policyjny dzień odblasków", konkurs na symbol „Ogólnopolskiego policyjnego dnia odblasków" w 2019 roku, „Nie zabijaj – chcę żyć!", „Twoje światła – Twoje bezpieczeństwo".

Policjanci w całym kraju uczestniczyli i uczestniczą w spotkaniach organizowanych zarówno z dziećmi i młodzieżą, jak również z osobami dorosłymi (m.in. młodzi kierowcy, motocykliści, seniorzy), na których poruszane były zagadnienia związane z bezpiecznym uczestnictwem w ruchu drogowym.

Niezależnie od podejmowanych centralnie i lokalnie przedsięwzięć o charakterze profilaktycznym, policjanci ruchu drogowego występują w środkach masowego przekazu (TV, radio, Internet).

Kierunek	EDUKACJA
Lider	KGP
Źródła finansowania	BEZKOSZTOWO
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018

Osiągnięte rezultaty:

Prowadzone działania profilaktyczne przez funkcjonariuszy Policji spowodowały, że informacje nt. bezpieczeństwa w ruchu drogowym, były i są przekazywane, nie tylko w sposób tradycyjny, ale również przy wykorzystaniu wszelkich nowinek, w tym e-narzędzi. Celem prowadzonych działań było przede wszystkim wzrost świadomości społecznej w Polsce na temat odpowiedzialnych zachowań na drodze, które mają również wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Zadanie 13: Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego

Zakres działania:
realizacja zadań w zakresie doposażenia policjantów ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt specjalistyczny.

Kierunek	NADZÓR
Lider	KGP
Źródła finansowania	- Środki krajowe (współfinansowanie) - budżet środków europejskich
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba zakupionego sprzętu służącego poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
nd.	1428 szt.

Osiągnięte rezultaty:
W 2018 roku w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 dla pionu ruchu drogowego przekazano:

- 500 radiowozów oznakowanych,
- 100 radiowozów nieoznakowanych z wideorejestratorem,
- 200 laserowych mierników prędkości z rejestracją obrazu,
- 600 terminali mobilnych stanowiących wyposażenie pojazdów służby ruchu.

Ponadto w 2018 roku zakupiono i przekazano do jednostek całego kraju 28 przenośnych elektronicznych analizatorów do wstępnego wykrywania w ślinie osób badanych środków działających podobnie do alkoholu.

Zadanie 14: Doposażenie służb Lotniczego Pogotowia Ratunkowego

Zakres działania:
1. Zakup trzech samolotów Tecnam P2008JC MkII i dwóch śmigłowców Robinson R-44 Raven II w celu realizacji programu zapobieżenia negatywnym skutkom deficytu pilotów w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego (HEMS). Statki powietrzne do zdobycia niezbędnego nalotu przez pilotów.
2. Wykonanie modyfikacji 6 śmigłowców EC 135 P2+ do wersji P3
3. Modyfikacja śmigłowców do standardu NVIS i zakup kompletów gogli noktowizyjnych
4. Wyszkolenie 4 pilotów do uzyskania kwalifikacji instruktora NVIS

Kierunek	Ratownictwo
Lider	LPR
Źródła finansowania	Budżet państwa/ budżet UE
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:
Zrealizowano 11 392 misji w tym: 10 111 misji HEMS oraz 1 281 transportów międzyszpitalnych.

Zadanie 15: Szkolenia ratowników PSP i druhów osp

Zakres działania:
Przedsięwzięcia szkoleniowe, adresowane do funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej oraz druhów Ochotniczych Straży Pożarnych w zakresie niżej wymienionych szkoleń.

Kierunek	Edukacja
Lider	KG PSP
Źródła finansowania	
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:

1. Szkolenia i kursy realizowane w 2018 r. dla funkcjonariuszy PSP:
   a) szkolenie podstawowe w zawodzie strażak, w ramach którego realizowane są zajęcia dydaktyczne „Kierowanie ruchem drogowym", ukończyło łącznie 860 funkcjonariuszy PSP;
   b) w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy dla strażaków Państwowej Straży Pożarnej, kończący się egzaminem i uzyskaniem tytułu ratownika ukończyło 501 funkcjonariuszy;
   c) do egzaminu potwierdzającego posiadanie tytułu ratownika przystąpiło łącznie 7159 strażaków;
   d) szkolenia specjalistyczne w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, w których uczestniczyło 134 funkcjonariuszy;
   e) szkolenia specjalistyczne w zakresie ratownictwa chemicznego i ekologicznego, w których uczestniczyło 156 funkcjonariuszy;
   f) szkolenia z ratownictwa chemicznego i ekologicznego realizowanego przez KSRG w zakresie podstawowym, w których uczestniczyło 2079 funkcjonariuszy;
   g) szkolenia specjalistyczne dla kierowców-operatorów samochodów z drabiną mechaniczną, w których uczestniczyło 290 funkcjonariuszy;
   h) cykl szkoleń w zakresie doskonalenia zawodowego dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych w PSP. W szkoleniach uczestniczyło łącznie 1358 funkcjonariuszy,
   i) w ramach projektu „Bezpieczne pogranicze", zrealizowano szkolenie specjalistyczne dla kierowców PSP z zakresu jazdy alarmowej. W szkoleniu uczestniczyło ok. 165 funkcjonariuszy. Dodatkowo realizowano szkolenia doskonalące pt. „Jazda w trudnych warunkach", w których uczestniczyło 8 funkcjonariuszy oraz szkolenie pt. „Doskonalenie techniki jazdy i bezpieczeństwo na drodze", w którym uczestniczyło 159 strażaków;
   j) w poszczególnych jednostkach organizacyjnych PSP odbywały się również warsztaty i szkolenia doskonalące dotyczące postępowania ratowniczego podczas zdarzeń z udziałem pojazdów o napędzie elektrycznym, a także pojazdów zasilanych CNG, LPG i LNG.
2. Szkolenia i kursy realizowane przez PSP dla Ochotniczej Straży Pożarnej:
   a) w ramach realizacji szkolenia podstawowego strażaków ratowników Ochotniczych Straży Pożarnych prowadzone są zajęcia dydaktyczne „Wydawanie sygnałów i poleceń uczestnikom ruchu lub innym osobom znajdującym się na drodze. Przedmiotowe szkolenie ukończyło 16353 druhów OSP;
   b) kursy w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy dla strażaków ratowników Ochotniczych Straży Pożarnych, w których uczestniczyło 283 druhów;
   c) do egzaminu potwierdzającego posiadanie tytułu ratownika przystąpiło łącznie 674 druhów OSP;
   d) zrealizowano szkolenie z zakresu ratownictwa technicznego dla strażaków ratowników Ochotniczych Straży Pożarnych, w których uczestniczyło 2448 druhów;
   e) w szkoleniach specjalistycznych dla kierowców-operatorów samochodów z drabiną mechaniczną uczestniczyło 17 druhów OSP;
   f) w szkoleniach „Bezpieczeństwo pojazdów w ruchu drogowym z uwzględnieniem aspektów kierowania pojazdem przywilejowanym" udział wzięło 314 druhów OSP.

Zadanie 16: Działania Straży Leśnej

Zakres działania:
- działalność informacyjna,
- ogólnokrajowe i działania akcyjne lokalne (planowane i doraźne),
- udostępnianie elementów infrastruktury drogowej np. dróg, przepustów i miejsc postojowych, rogatek,
- bieżące kontrole użytkowników dróg leśnych wykonywane w ramach zadań służbowych we współpracy głównie z Policją, Strażą Graniczną, funkcjonariuszami straży pożarnej, pracownikami Państwowej Straży Łowieckiej,
- zabezpieczanie usuwania niebezpiecznych drzew przy drogach.

Kierunek	-
Lider	PGL LP
Źródła finansowania	środki własne
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:

Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz.U. z 2018 r. poz. 2129), udostępnia tereny leśne wraz z całą dostępną infrastrukturą (z zastrzeż. art. 26 ust. 2,3) wszystkim zainteresowanym. Na terenach leśnych będących w zarządzie LP zabrania się ruchu pojazdem silnikowym, zaprzęgowym i motorowerem (z zastrzeż. art. 29 ustawy o lasach). Dla uprawiających sporty zaprzęgowe, biegowe, turystykę i inne wyznaczano szlaki, na których znajduje się odpowiednie oznakowanie. Drogi leśne i szlaki komunikacyjne są na bieżąco monitorowane pod kątem potencjalnych zagrożeń dla użytkowników, a wykryte zagrożenia są niezwłoczne usuwane. Tego typu działania wykonywane są również wzdłuż dróg publicznych, szczególną uwagę służba terenowa poświęca drzewom niebezpiecznym, które zagrażają upadkiem na pas drogowy, wobec tego są usuwane.

Strażnicy Leśni posiadają z mocy ustawy o lasach z dnia 28 września 1991 r. uprawnienia do kontroli ruchu drogowego oraz kierowania ruchem drogowym na podstawie ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 1997 r. Nr 98, poz. 602 ze zm.). W ramach cyklicznych szkoleń przeszkolono 120 strażników leśnych w zakresie kontroli ruchu drogowego.

W okresie sprawozdawczym zostało przeprowadzonych 15 776 działań i kontroli z udziałem 7,2 tys. pracowników Służby Leśnej i innych, funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Straży Pożarnej, Państwowej Straży Łowieckiej itd. Na terenach leśnych i drogach zostało skontrolowanych 9 581 pojazdów i ładunków. W wyniku współdziałania służb ujawniono liczne wykroczenia i przestępstwa. W sprawach 566 przestępstw wszczęto dochodzenia w zakresie ustawowych właściwości. W 2018 roku kontynuowano prace oczyszczające i przygotowawcze do nasadzenia lasu na terenach nawałnicy z 2017 r. jaka przeszła przez tereny Regionalnych Dyrekcji Lasów Państwowych w Toruniu, Szczecinku, Gdańsku i Poznaniu.

Zadanie 17: Działania realizowane przez Ministerstwo Sprawiedliwości

Zakres działania:

1. Udzielanie dotacji celowych, w ramach naboru wniosków jednostkom sektora finansów publicznych – jednostkom samorządu terytorialnego: gminom oraz miastom na prawach jednostkom powiatu z obszaru danego województwa, na nabycie w imieniu tych jednostek i na rzecz ochotniczych straży pożarnych: wyposażenia i urządzeń ratownictwa, niezbędnych do udzielenia pomocy poszkodowanym bezpośrednio na miejscu popełnienia przestępstwa, tj. defibrylatorów, toreb ratowniczych lub innego sprzętu, z wyłączeniem pojazdów.
2. Udzielanie dotacji celowych w ramach §11 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 13 września 2017 r. w sprawie Funduszu pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej - Funduszu Sprawiedliwości (Dz.U. z 2017 poz. 1760).
3. Przeprowadzenie kompleksowej kampanii społecznej mającej na celu przeciwdziałanie przyczynom przestępczości drogowej związanej z zachowaniem niechronionych uczestników ruchu (produktami zadania są m.in. zakup kamizelki odblaskowe, kampanie medialne i edukacyjne).
4. Podjęcie działań prewencyjnych zmierzających do poprawy bezpieczeństwa oraz niesienie szeroko rozumianego wsparcia ofiarom wypadków i przestępstw i ich rodzinom.

Kierunek	Edukacja/ Ratownictwo i opieka powypadkowa
Lider	MS
Źródła finansowania	Fundusz Sprawiedliwości
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:

1. zapobieganie lub zmniejszenie negatywnych skutków przestępstw, w szczególności przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym;
2. informowanie i edukowanie uczestników ruchu drogowego;
3. kształtowanie dobrych nawyków wśród kierowców, pieszych i rowerzystów;
4. ograniczenie liczby kolizji i wypadków drogowych;
5. zwiększenie świadomość przyczyn sytuacji zagrażających zdrowiu i życiu na drodze;
6. budowa pozytywnych nawyków z zakresu bezpieczeństwa drogowego, przekazywanych najmłodszym.

Zadanie 18: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas przewozu ładunku

Zakres działania:
Zostały wydane dwa rozporządzenia:

1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – opublikowane w Dzienniku Ustaw RP pod poz. 855.
Rozporządzenie określa wymagania techniczne i wytrzymałościowe jakie powinna spełniać konstrukcja przestrzeni ładunkowej pojazdu przeznaczonego do przewozu ładunku oraz konstrukcja pojazdu i wyposażenie pojazdu w elementy mocowania i zabezpieczenia ładunku.
Doprecyzowanie wymagań technicznych miało poprawić jakość transportu, zapewnić stosowny poziom bezpieczeństwa, przy założeniu poprawnego stanu technicznego pojazdu oraz przestrzeganiu przepisów ruchu drogowego.

2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku - opublikowane w Dzienniku Ustaw RP pod poz. 361.
Rozporządzenie określa:

1) sposób przewozu ładunku przy uwzględnieniu jego rozmieszczenia na pojeździe - prawidłowe zabezpieczenie ładunku wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie będzie stanowiło zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, mienia oraz środowiska;
2) metody mocowania związane z zabezpieczeniem przewożonego ładunku – określenie metod jest istotne dla ochrony przewożonego ładunku, jak również określenie warunków stosowania metod mocowania ładunku oraz dodatkowych sposobów zabezpieczenia określonych rodzajów ładunku.

Stosowanie prawidłowego rozmieszczenia ładunku i metod mocowania określonych przepisami rozporządzenia miało na celu zagwarantować jak najwyższy poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Kierunek	Legislacja
Lider	MI (DTD)
Źródła finansowania	Brak
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:
Wdrożone rozwiązania, poprzez określenie wymagań technicznych dla pojazdów, sposobu przewozu ładunku, z uwzględnieniem jego rozmieszczenia oraz określenie metod mocowania służących prawidłowemu zabezpieczeniu ładunku na pojeździe, wpływają na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zadanie 19: Poprawa bezpieczeństwa podczas przewozu towarów niebezpiecznych

Zakres działania: Wydanie zaleceń i wytycznych dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego i upoważnienia dla Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego	Kierunek	Legislacja
	Lider	MI (DTD) /GITD/TDT
	Źródła finansowania	Brak
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
	-	-

Osiągnięte rezultaty:

W celu zrealizowania wniosku Najwyższej Izby Kontroli dotyczącego wdrożenia ustawowego nadzoru Ministra nad jednostkami realizującymi zadania związane z przewozem towarów niebezpiecznych, postanowiono wydać na podstawie art. 97 ust. 1 pkt 1 i ust. 4 *ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych* (Dz. U. z 2018 r. poz. 169, z późn. zm.), wiążące wytyczne dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Realizacja postanowień zawartych w niniejszym dokumencie pozwoli na monitorowanie i weryfikowanie prawidłowości działań podejmowanych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego - na drogach, parkingach oraz w miejscu prowadzenia działalności gospodarczej przez uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych w zakresie przewozu drogowego. Ponadto, zobowiązano również Głównego Inspektora Transportu Drogowego do:

1) wykonania na poziomie wojewódzkim i krajowym oceny ryzyka przewozu drogowego towarów niebezpiecznych;
2) opracowania rekomendacji w oparciu o ocenę ryzyka, mających na celu ograniczenie przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka przez obszary o dużej gęstości zaludnienia;
3) wyznaczenie odpowiednich ograniczeń ruchu dla przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka

- w celu poprawy i zwiększenia poziomu bezpieczeństwa przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

Kolejnym działaniem mającym na celu dodatkowe usprawnienie procedury nadzoru nad przewozem towarów niebezpiecznych, przy wykorzystaniu kompetencji i kwalifikacji Transportowego Dozoru Technicznego, było podjęcie decyzji o upoważnieniu Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do przeprowadzania kontroli prawidłowości czynności wykonywanych przez marszałków województw związanymi z: kursami z zakresu przewozów towarów niebezpiecznych, egzaminowaniem kierowców przewożących towary niebezpieczne oraz wydawaniem zaświadczeń ADR. W związku z powyższym Minister Infrastruktury wydał zarządzenie w sprawie upoważnienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do wykonywania niektórych czynności w sprawach wynikających z przepisów Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r., które zostało opracowane na podstawie art. 9 ust. 2 w związku z art. 30 ust. 2, art. 57 ust. 2 pkt 1 i art. 97 ust. 2 *ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych*.

Wyżej opisane podjęte działania zapewniają poprawę nadzoru o którym mowa ww. raporcie Najwyższej Izby Kontroli, a w niedalekiej perspektywie czasu powinny skutkować poprawą bezpieczeństwa podczas przewozu towarów niebezpiecznych.

Zadanie 20: Nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych

Zakres działania:
W 2018 roku Minister Infrastruktury w ramach sprawowanego nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych przeprowadził kontrolę organizacji ruchu odcinków niektórych dróg krajowych, o łącznej długości około 4120 km, położonych na terenie 9 województw: kujawsko-pomorskiego (drogi nr 25, 80, 10, 67, 62), mazowieckiego (drogi nr 8, S8, A2, 62, 60, 10, 7, S7), lubuskiego (drogi nr 32, S3, 22, 31, A2), łódzkiego (drogi nr S8, 72, A1, 74, 12, 71, 14, 70), podlaskiego (drogi nr 8, S8, 19, 16, S 61, 82), pomorskiego (drogi nr 7, S6, 6, 21, 20, 25), warmińsko-mazurskiego (drogi nr 16, 65, 63, 59, 57, 51, S7), wielkopolskiego (drogi nr 12, 11, S11, 5, 32, A2, S5, 36, 25, 72), zachodniopomorskiego (drogi nr S3, S6, A6, 3, S10, 10, 22).

Kierunek	Nadzór
Lider	MI(DTD)
Źródła finansowania	Budżet państwa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:
Przeprowadzone kontrole będą skutkowały wprowadzeniem zmian w stałej organizacji ruchu, a także w czasowej organizacji ruchu odcinków dróg, na których prowadzone były roboty drogowe albo które były objęte przebudową. Wprowadzone przez organ zarządzający ruchem – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, zmiany w organizacji ruchu pozytywnie wpłyną na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz poprawią standard oznakowania drogowego.
Takie działania będą prowadzone również w 2019 roku na innych odcinkach dróg krajowych.

Zadanie 21: Zapewnienie przestrzegania przez kierowców oraz przedsiębiorców realizujących przewozy drogowe obowiązujących przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców.

Zakres działania:
Kontrola przestrzegania przez kierowców przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców realizowanych w zakresie kontroli drogowych przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* oraz art. 129 ust. 2 pkt 5 w związku z art. 129 ust. 4a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruch drogowym.*

Kierunek	Nadzór
Lider	MF
Źródła finansowania	Budżet państwa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:
W 2018 r. organy Izb Administracji Skarbowej przeprowadziły 3 834 kontroli, w których łączna liczba dni pracy kierowców poddanych kontroli wyniosła 102 240.

Zadanie 22: Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych

Zakres działania:
zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”

Kierunek	Edukacja
Lider	KG ŻW
Źródła finansowania	Budżet MON
WSKAŹNIK PRODUKTU	
1. Ilość przeprowadzonych zajęć 2. Ilość uczestników* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
ad 1 - 532 ad 2 - 24 000 ad 3 - 260	ad 1 – 520 ad 2 - 29 000 ad 3 - 445

Osiągnięte rezultaty:

Podniesienie świadomości w zakresie:

- negatywnego działania substancji psychoaktywnych na uczestników ruchu drogowego poprzez użycie m.in. walizek profilaktycznych zawierających 24 atrapy różnych substancji (placebo) oraz praktyczne wykorzystanie alkogogli;
- odpowiedzialności karnej za posiadanie, zażywanie oraz rozprowadzanie narkotyków;
- rozpoznawania - przez przełożonych - objawów występujących u osób zażywających narkotyki.

*Dane szacunkowe

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

Zakres działania:
Zadanie realizowane zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020” udział dzieci i młodzieży w przedsięwzięciach propagujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Kierunek	Edukacja
Lider	KG ZW
Źródła finansowania	Budżet MON
WSKAŹNIK PRODUKTU	
1. Ilość przeprowadzonych zajęć 2. Ilość uczestników zajęć* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
ad 1 -133 ad 2- 15 000 ad 3 - 345	ad 1 -117 ad 2- 15 000 ad 3 - 727

Osiągnięte rezultaty:

Propagowanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w przedsięwzięciach organizowanych przez szkoły, ukierunkowanych na wczesną edukację dzieci w przedmiotowym zakresie.

*Dane szacunkowe

Zadanie 24: Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: Działania realizowane zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”	Kierunek	Edukacja
	Lider	KG ZW
	Źródła finansowania	Budżet MON
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Ilość przeprowadzonych zajęć 2. Ilość uczestników zajęć* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
	Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
	ad 1-1104 ad 2 - 43 000 ad 3-1922	ad 1 -1227 ad 2 - 50 000 ad 3 - 4447

Osiągnięte rezultaty:

1. Podniesienie świadomości w zakresie:
   - kształtowania nawyku jazdy z bezpieczną prędkością oraz konsekwencji niekorzystania z pasów bezpieczeństwa w trakcie zdarzenia drogowego;
   - respektowania prawa oraz kulturalnego uczestnictwa w ruchu drogowym;
   - konsekwencji karnych, będących wynikiem popełnienia przestępstw i wykroczeń komunikacyjnych;
   - nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego.
1. Działania skierowane do wojsk sojuszniczych mające na celu propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz przepisów określonych w przepisach ruchu drogowego obowiązujących na terenie RP. Realizowane w formie instruktaży przy wykorzystaniu opracowanej przez KG ŻW oraz STiRW broszury w języku angielskim nt.: „Compendium of road safety in Poland”.

*Dane szacunkowe

Zadanie 25: Zajęcia edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa jazdy

Zakres działania: Działania realizowane zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”	Kierunek	Edukacja
	Lider	KG ZW
	Źródła finansowania	Budżet MON
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Ilość przeprowadzonych zajęć 2. Ilość uczestników zajęć* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
	Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
	ad 1 -410 ad 2 - 71 500 ad 3-1610	ad 1 - 437 ad 2 - 44 000 ad 3 - 2546

Osiągnięte rezultaty:

Podniesienie świadomości w zakresie obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa z wykorzystaniem m.in. symulatora dachowania, symulatorów jazdy 3D oraz symulatorów zderzenia drogowego (poprzez praktyczną symulację działania pasów bezpieczeństwa przy uderzeniu pojazdem w przeszkodę).

*Dane szacunkowe

Zadanie 26: Akcje i kampanie społeczne

Zakres działania:
Działania realizowane zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”
W 2018 roku współuczestniczono w akcjach: Zielona Szkoła, Akademia Bezpieczeństwa, Bezpieczne Ferie, Pasy-niechronieni uczestnicy ruchu, Bezpieczny Weekend-Wielkanoc + Prędkość, Kaskadowy pomiar prędkości, Pasy i telefony, Bezpieczne wakacje, Bezpieczna droga do szkoły, Truck i bus, Znicz, Smog, Alkohol i narkotyki,

Kierunek	Edukacja
Lider	KG ZW
Źródła finansowania	-
WSKAŹNIK PRODUKTU	
1. Ilość uczestników* 2. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
W 2017 r. współuczestniczono w akcjach: Bezpieczny Weekend, Zielona Szkoła, Akademia Bezpieczeństwa: ad 1 - 600 ad 2 - 600	ad 1-1460 ad 2 - bd

Osiągnięte rezultaty:

Propagowanie idei bezpieczeństwa w ruchu drogowym w akcjach i kampaniach społecznych, głównie we współdziałaniu z Policją.

*Dane szacunkowe

Zadanie 27: Edukacja żołnierzy i pracowników ron na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze

Zakres działania:
Działania realizowane zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”

Kierunek	Edukacja
Lider	KG ZW
Źródła finansowania	Budżet MON
WSKAŹNIK PRODUKTU	
1. Ilość przeprowadzonych zajęć 2. Ilość uczestników* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
ad 1 - 75 ad 2 - 3000 ad 3 - 765	ad 1 -114 ad 2 - 4000 ad 3-1000

Osiągnięte rezultaty:

Podniesienie świadomości w zakresie promowania zasad bezpiecznego poruszania się po drogach oraz propagowania „mody” na używanie elementów odblaskowych na drogach wszystkich kategorii wśród wszystkich niechronionych uczestników ruchu drogowego.

*Dane szacunkowe

Zadanie 28: Organizowanie spotkań w ramach funkcjonującego przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) Zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce (Zespół)

Zakres działania:

W ramach realizacji działań monitorujących poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, w Urzędzie Transportu Kolejowego powołany został Zespół, którego celem jest identyfikowanie niepokojących trendów oraz nowych zagrożeń dotyczących bezpieczeństwa, a także komunikowanie ich zainteresowanym podmiotom.

Działania Zespołu polegają nie tylko na monitorowaniu zdarzeń, ale także na takim oddziaływaniu na rynek, aby podmioty podejmowały bezzwłocznie właściwe środki profilaktyczne w celu zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Kierunek	Nadzór
Lider	Prezes UTK
Źródła finansowania	Budżet UTK
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba spotkań	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
3	4

Osiągnięte rezultaty:

Spotkania Zespołu, w którego skład wchodzą eksperci w dziedzinie bezpieczeństwa, nadzoru rynku kolejowego, interoperacyjności i regulacji rynku, stanowią doskonałą platformę wymiany poglądów oraz rozpowszechniania najlepszych praktyk w zakresie promowania bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz zapobiegania ewentualnym zdarzeniom.

W spotkaniach uczestniczą również przedstawiciele podmiotów rynku, których dotyczą zidentyfikowane zagrożenia, a także innych organów właściwych w sprawach, których dotyczy posiedzenie Zespołu.

W dniu 27 lutego 2018 r. w Urzędzie Transportu Kolejowego odbyło się spotkanie Zespołu, w którym udział wzięli przedstawiciele Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej.

W toku realizacji działań monitorujących obszar bezpieczeństwa sektora kolejowego przez Prezesa UTK oraz w związku z zaleceniami wydanymi przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), zwrócona została uwaga na wzrost liczby zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych, w szczególności kategorii A, B i D.

Przyczyną zwołania posiedzenia była konieczność omówienie sposobu realizacji zaleceń PKWBK oraz przedstawienie podejmowanych przez zarządców infrastruktury działań systemowych i inicjatyw, w tym w szczególności rozwiązań organizacyjnych i technicznych prowadzących do poprawy bezpieczeństwa na przejazdach.

W trakcie spotkania omówione zostały przyczyny występowania zdarzeń i działania podjęte przez spółki po ich zaistnieniu oraz przedstawione zostały działania systemowe i inicjatywy ukierunkowane na obniżenie poziomu ryzyka związanego z omawianym obszarem.

Ponadto zwrócono uwagę na konieczność współpracy zarządców infrastruktury z lokalnymi urzędami w zakresie wzajemnego informowania się o inwestycjach w pobliżu obszarów kolejowych uwzględniając w Planach Zagospodarowania Przestrzennego możliwości dostosowania przejazdów do aktualnego natężenia ruchu, konieczność wzajemnej współpracy zarządców w zakresie wymiany poglądów, pomysłów i doświadczeń, szczególnie w kwestii znakowania przejazdów, właściwe przeprowadzenie przez zarządców procesu oceny ryzyka i umiejętność identyfikowania zagrożeń na przejeździe oraz bieżące monitorowanie w sposób mierzalny bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Zadanie 29: Koordynowanie działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112

Zakres działania:

Założeniem projektu jest oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn przez wszystkich autoryzowanych zarządców (nie dotyczy PKP PLK S.A.[1]) w celu szybkiej identyfikacji obiektu dla operatora 112. Realizacja projektu wymaga skoordynowania działań na różnych poziomach:

a) Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w zakresie tworzenia i aktualizowania bazy dla Centrum Powiadamiania Ratunkowego,

b) Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii w zakresie umieszczenia przejazdów kolejowo-drogowych w Uniwersalnym Module Map,

c) autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej w zakresie oznakowania i wdrożenia procedur postępowania w przypadku alarmowego zgłoszenia od operatora 112.

Prezes UTK koordynuje oraz nadzoruje realizację tego zadania.

Kierunek	Bezpieczne drogi
Lider	Prezes UTK
Źródła finansowania	Budżet UTK –własne zasoby ludzkie Budżet Zarządców Infrastruktury – oznakowanie przejazdów
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:

Założeniem projektu jest wprowadzenie oznakowania identyfikacyjnego wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn. Realizacja działania dotyczy wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury[2] i wdrażane będzie na wzór rozwiązania funkcjonującego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Przejazdy zostaną oznaczone naklejkami[3], na których umieszczone będą trzy dane: identyfikacyjny numer przejazdu kolejowo-drogowego, numer alarmowy 112 oraz numery telefonów awaryjnych.

Oznakowanie wszystkich przejazdów umożliwi szybki kontakt użytkownikowi drogi będącemu uczestnikiem lub świadkiem awarii czy zdarzenia ze służbami ratowniczymi. W przypadku awarii lub zdarzenia na przejeździe, po połączeniu z numerem 112 (w razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem) lub innym alarmowym (w razie awarii) zgłaszający podaje indywidualny numer identyfikacyjny. Dzięki przekazanej informacji operator numeru 112 lub pracownik kolejowy precyzyjnie zlokalizuje przejazd, co skróci czas reakcji działania służb w razie wystąpienia zagrożenia.

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

Prezes UTK podjął się koordynowania tego zadania. W ramach podjętych inicjatyw Prezes UTK przeprowadził szereg uzgodnień, na podstawie których opracowana została procedura wdrażania projektu dla zarządców infrastruktury. Efektem tych działań jest: zinwentaryzowanie przejazdów kolejowo–drogowych przez autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej według jednolitego wzoru, nadanie indywidualnych numerów identyfikacyjnych przejazdom, opracowanie wzoru danych przekazywanych dla operatorów Centrum Powiadamiania Ratunkowego, podpisanie porozumień pomiędzy GUGiK a zarządcami infrastruktury w celu umieszczenia przejazdów w Uniwersalnym Module Map . W pierwszym kwartale 2019 roku Prezes UTK dokona uzgodnień z MSWiA w zakresie sposobu przeprowadzenia testów zgłoszeń pomiędzy przedstawicielami zarządców infrastruktury kolejowej a operatorami Centrum Powiadamiania Ratunkowego. We współpracy z MSWiA opracowany zostanie scenariusz obsługi zgłoszeń testowych (planowany termin opracowania scenariusza – 31.05.2019 r.). Uzgodniony zostanie również obieg przekazywania danych dotyczących przejazdów kolejowo-drogowych dla celów Centrum Powiadamiania Ratunkowego.

Zarządcy infrastruktury inni niż PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do 31 grudnia 2019 roku powinni oznakować około 350 przejazdów kolejowo–drogowych i przejść w poziomie szyn. Zakładane rezultaty Projektu obejmują m.in:

- oznakowanie wszystkich przejazdów unikatowymi numerami,
- umożliwienie każdemu użytkownikowi drogi będącemu uczestnikiem lub świadkiem awarii czy zdarzenia szybkiej identyfikacji miejsca i kontaktu ze służbami ratowniczymi,
- skrócenie czasu reakcji działania służb w razie wystąpienia zagrożenia,
- zapobieganie powstawania zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych oraz zminimalizowanie skutków wystąpienia zdarzenia.

[1] PKP PLK S.A. – wdrożyły projekt w maju 2018 r.

[2] Zadanie dotyczy koordynowania oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych autoryzowanych zarządców infrastruktury innych niż PKP PLK S.A.

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

Zadanie 30: Przeprowadzenie w ramach Akademii UTK szkolenia „Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych”

Zakres działania:

Przeprowadzenie w czerwcu 2018 r. w ramach Akademii UTK szkolenia „Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych”.

Kierunek	Edukacja
Lider	Prezes UTK
Źródła finansowania	Budżet UTK
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba przeszkolonych	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
0	63

Osiągnięte rezultaty:

Od 2016 r. w Urzędzie Transportu Kolejowego realizowany jest projekt Akademia UTK. Celem projektu jest transfer wiedzy pomiędzy poszczególnymi pracownikami UTK (w ramach bloku UTK dla UTK) oraz pomiędzy pracownikami UTK a uczestnikami szeroko rozumianego rynku kolejowego (w ramach bloku Akademii Wiedzy Kolejowej). Zadanie to realizowane jest poprzez organizację nieodpłatnych szkoleń i warsztatów.
Zdaniem Kierownictwa UTK, rola Prezesa UTK jako organu będącego krajową władzą bezpieczeństwa nie może ograniczać się jedynie do wprowadzania sankcji. Większą skuteczność na poprawę bezpieczeństwa mają podejmowane przez UTK działania prewencyjne, między innymi działania związane z podnoszeniem kompetencji osób mających bezpośredni wpływ na poprawę bezpieczeństwa, tj. zarówno uczestników szeroko rozumianego rynku kolejowego jak i inspektorów UTK prowadzących kontrole w podmiotach kolejowych, a także pozostałych pracowników UTK prowadzących postępowania administracyjne.
21 czerwca 2018 r. w ramach Akademii UTK przeprowadzono szkolenie „Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych”, w którym wzięło udział 63 przedstawicieli podmiotów rynku kolejowego. Szkolenie było poświęcone sposobom podnoszenia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo–drogowych, analizie danych oraz rozwiązaniom stosowanym na rynku. Szczególny nacisk położony był na wymianę informacji pomiędzy przedstawicielami rynku kolejowego.

Zadanie 31: Przygotowanie artykułów o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych

Zakres działania:

Przygotowanie artykułów dotyczących bezpiecznego zachowania się na przejazdach kolejowo-drogowych.
Artykuły m.in. w przystępny sposób umożliwią przyswojenie wiedzy na temat odpowiedniego zachowania na przejazdach (m.in. zachowania się w sytuacjach awaryjnych, na przykład gdy samochód zostanie unieruchomiony na przejeździe kolejowym).

Kierunek	Edukacja
Lider	Prezes UTK
Źródła finansowania	Budżet UTK
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba opublikowanych artykułów	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
0	1

Osiągnięte rezultaty:

Celem publikacji artykułów jest propagowanie zasad bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W 2018 r. w miesięczniku Rynek Kolejowy (nr 6, z 1 czerwca 2018 r.) ukazał się artykuł pt. „Bezpieczeństwo na przejazdach mogą poprawić nowoczesne technologie”. Do publikacji przygotowano również artykuł pt. „10 zasad bezpieczeństwa na przejazdach”, który docelowo ukaże się w wybranym czasopiśmie z branży motoryzacyjnej. Zakładane rezultaty projektu obejmują m.in:

- zwiększenie stopnia zainteresowania tematyką bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego oraz poruszania się na obszarze kolejowym/ w pobliżu terenów kolejowych,
- podniesienie stopnia wiedzy, umiejętności praktycznych i prawidłowych zachowań w przypadku wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa uczestników ruchu kolejowo-drogowego,
- promowanie szeroko rozumianej kultury bezpieczeństwa.

Zadanie 32: Udział w spotkaniach i konferencjach zarówno na szczeblu krajowym jak i międzynarodowym, dotyczących zwiększania bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Zakres działania:

Udział w spotkaniach i konferencjach zarówno na szczeblu krajowym jak i międzynarodowym, dotyczących zwiększania bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Kierunek	Edukacja
Lider	Prezes UTK
Źródła finansowania	Budżet UTK
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:

Udział w tego typu spotkaniach umożliwia szeroką wymianę poglądów, informacji i doświadczeń o najlepszych rozwiązaniach przyczyniających się do zwiększania bezpieczeństwa na przejazdach, a długofalowo wpływa na podnoszenie poziomu bezpieczeństwa pomiędzy wszystkimi zaangażowanymi stronami w bezpieczną eksploatację przejazdów i przejść dla pieszych.

W 2018 r. przedstawiciele UTK brali czynny udział m.in. w poniższych wydarzeniach:

- Forum Bezpieczeństwa Kolejowego 2018 zorganizowane przez TOR Audytor,
- Konferencji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pt. „Bezpieczeństwo na przejazdach”,
- Konferencji „Wizja Zero. Zero Wypadków. Zero ofiar śmiertelnych”, któremu patronowała Ambasada USA oraz firma 3M,
- Debacie z Kurierem - „Przejazdy kolejowe – technologia a bezpieczeństwo”.

Zadanie 33: Współpraca z Komendą Główną Policji w zakresie zwiększania bezpieczeństwa w obszarze przejazdów kolejowo-drogowych

Zakres działania:

Współpraca Prezesa UTK z KGP w 2018 r. była kontynuacją działań podjętych wraz z Policją w latach poprzednich.

Kierunek	Nadzór
Lider	Prezes UTK
Źródła finansowania	Budżet UTK
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:

W sierpniu 2018 r. Prezes UTK przekazał do KGP, uzyskany od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykaz 24 przejazdów kolejowo-drogowych o podwyższonym ryzyku wystąpienia zdarzeń kolejowych wraz z ich danymi lokalizacyjnymi.

Obecność patroli Policji w rejonie przejazdów kolejowych niewątpliwie wpływa na poprawę bezpieczeństwa w tych miejscach. Dlatego Prezes UTK zwrócił się do KGP z prośbą o rozważenie zwiększenia przez Policję intensywności działań nadzorczych nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego przez kierowców, szczególnie w lokalizacjach wskazanych w wykazie.

W rezultacie wystąpienia Prezesa UTK z sierpnia 2018 r. KGP skierowała pismo do wszystkich wojewódzkich komendantów Policji i Komendanta Stołecznego Policji przekazujące im, w celu służbowego wykorzystania, wykaz przejazdów kolejowo-drogowych o tzw. podwyższonym ryzyku zdarzeń kolejowych uzyskany od Prezesa UTK. W odpowiedzi na wcześniej prowadzoną korespondencję Prezesa UTK z KGP uzyskano aprobatę dotyczącą podejmowanych na przejazdach działań, m.in. wskazano, że obecność patroli Policji w rejonie przejazdów niewątpliwie wpływa na poprawę bezpieczeństwa, a nagrania wykonane kamerą przemysłową mogą być wykorzystane jako materiał dowodowy w sprawie o wykroczenie bądź przestępstwo. Istotnym jest jednak, aby przekazany do jednostki Policji materiał poglądowy stwierdzał fakt dopuszczenia się naruszenia wyczerpującego znamiona czynu karalnego, jak również umożliwiał identyfikację osoby sprawcy (np. widoczny nr rejestracyjny pojazdu) – tak zapisany materiał może być przekazany do jednostki Policji drogą elektroniczną bądź na nośniku danych.

Zadanie 34: Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Zakres działania:
Prowadzenie działań nadzorczych, obejmujących w szczególności bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Celem działań jest eliminowanie czynników ryzyka występujących w systemie kolejowym, które mogą prowadzić do powstania sytuacji niebezpiecznych. W toku realizowanych czynności kontrolnych weryfikacji podlega stan techniczny infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale także poprawność oznakowania przejazdu oraz stan drogi dojazdowej.

Kierunek	Nadzór
Lider	Prezes UTK
Źródła finansowania	Budżet UTK
WSKAŹNIK PRODUKTU	
wskaźnik nieprawidłowości dla przejazdu kolejowo-drogowego	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
0,67	0,69

Osiągnięte rezultaty:
Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych jest jednym z priorytetów nadzoru Prezesa UTK. Prowadzonych jest tu szereg działań nadzorczych, których celem jest eliminowanie czynników ryzyka występujących w systemie kolejowym, które mogą prowadzić do powstania sytuacji niebezpiecznych. W toku realizowanych czynności kontrolnych weryfikacji podlega stan techniczny infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale także poprawność oznakowania przejazdu oraz stan drogi dojazdowej.
Wyniki działań nadzorczych, a dokładnie działań kontrolnych zawierane są w protokole kontroli lub innej dokumentacji z przeprowadzonych czynności. Dokumentacja ta zawiera m.in. opis stanu faktycznego ustalonego w toku prowadzonych działań, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości. Natomiast zalecenia dotyczące usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości przekazywane są w wystąpieniu pokontrolnym.
Wydawanie zaleceń oraz proces weryfikacji ich wykonania umożliwia przeprowadzenie dogłębnej analizy w zakresie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz podjęcia przez podmiot działań naprawczych i profilaktycznych we właściwych obszarach, w tym bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.
W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, poza określeniem i sformułowaniem wniosków i zaleceń ujętych w wystąpieniach pokontrolnych, wdrażane są też stosowne postępowania administracyjne.
Postępowanie administracyjne wszczynane jest, co do zasady, gdy ustalony w toku postępowania kontrolnego stan faktyczny świadczy o naruszeniu przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności spełniania warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych. W 2018 r. Prezes UTK przeprowadził 93 działania nadzorcze na przejazdach. Jednak w toku jednej czynności kontrolnej weryfikacji może zostać poddana większa liczba przejazdów kolejowo-drogowych znajdujących się w bliskiej lokalizacji. W podanym okresie czynnościami kontrolnymi objęto łącznie 182 przejazdy. W ich wyniku stwierdzono 114 nieprawidłowości. Do głównych naruszeń należało: uszkodzenie nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego; nieprawidłowości w zakresie oznakowania i sygnalizacji przejazdu; niewłaściwy stan techniczny infrastruktury kolejowej w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego; nieprawidłowości w dokumentacji przejazdu kolejowo-drogowego; brak zapewnienia właściwej widoczności; nieprawidłowości w zakresie utrzymania urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowo-drogowy.
W wyniku stwierdzanych nieprawidłowości, wskazujących na naruszenie przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w roku 2018 wydano 39 decyzji Prezesa UTK stwierdzających naruszenia dotyczące stanu technicznego i eksploatacji infrastruktury kolejowej, w tym 7 decyzji w całości lub części dotyczyło przejazdów kolejowo-drogowych. Analogicznie, wśród 50 decyzji wprowadzających ograniczenia ruchu kolejowego, 7 spowodowanych było w całości lub w części naruszeniami związanymi z przejazdami kolejowo-drogowymi. Ponadto w 2018 roku skierowano 28 pism do zarządców dróg w celu weryfikacji stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu przejazdów kolejowo-drogowych od strony drogi kołowej oraz związanych ze złym stanem technicznym tych dróg. Rezultatem ogółu podjętych działań w omawianym obszarze jest znaczna poprawa bezpieczeństwa oraz stanu technicznego i oznakowania na przejazdach kolejowo-drogowych.

Zadanie 35: Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym

Zakres działania:

„Kampania Kolejowe ABC" – ogólnopolski program z zakresu edukacji na temat bezpieczeństwa skierowany do dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym. Rozpoczęta przez Prezesa UTK inicjatywa w 2016 r. została objęta patronatem honorowym przez Rzecznika Praw Dziecka, Ministra Edukacji Narodowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa.

Kierunek	Edukacja
Lider	Prezes UTK
Źródła finansowania	Fundusz Spójności w ramach POIŚ 2014-2020 / budżet UTK
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba uczestników	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
6447	9260

Osiągnięte rezultaty:

Celem kampanii jest propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz wartości i wzorców związanych z odpowiedzialnym zachowaniem się podczas korzystania z transportu kolejowego, a także podczas poruszania się na obszarach stacji, przystanków i przejazdów kolejowych. Zajęcia dostosowane do wieku dzieci, pozytywnie i stymulująco wpływają na rozwój ich zdolności poznawczych, takich jak uwaga, myślenie przyczynowo-skutkowe czy spostrzegawczość, a także umiejętność przewidywania i podejmowania właściwych decyzji. Zajęcia rozwijają również wyobraźnię odbiorców i poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych.

W 2017 r. Prezes UTK uzyskał dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Spójności w wysokości niemal 24 mln zł na realizację projektu „Kampania Kolejowe ABC", co przekłada się na znaczne rozszerzenie skali działań. Dzięki dofinansowaniu został stworzony nowy pakiet edukacyjny wzbogacony o nowoczesne środki przekazu, który stanowi skuteczny środek podnoszenia poziomu bezpieczeństwa wśród najmłodszych obywateli. Projekt jest realizowany w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2020 r. W 2018 r. w ramach projektu zostało przeprowadzonych ponad 100 zajęć, w których uczestniczyło prawie 3000 dzieci.

Działania w ramach projektu są realizowane dwutorowo. Pierwszym rodzajem działań są zajęcia edukacyjne prowadzone w przedszkolach i szkołach podstawowych na terenie całej Polski. Do 2020 r. zakłada się przeprowadzenie około 500 takich zajęć dla około 15 000 dzieci w gminach, w których na przestrzeni ostatnich lat doszło do tragicznych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz na tzw. dzikich przejściach. Interaktywne zajęcia mają na celu kształtowanie kreatywności, logicznego myślenia oraz zdolności do rozumienia i respektowania zasad społecznych.

Drugą warstwą realizacji projektu jest informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów, której odbiorcami docelowymi są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz – pośrednio – ich nauczyciele, wychowawcy i opiekunowie. Kampania medialna rozpoczęła się pod koniec listopada 2018 r. i realizowana jest zarówno na szczeblu ogólnopolskim, jak i lokalnym. Bezpieczeństwo w pobliżu torów jest tematem spotów edukacyjnych emitowanych w stacjach telewizyjnych, kinach, pociągach i na portalach internetowych. Właściwe zachowania na kolei popularyzowane są także za pomocą kanałów społecznościowych, popularnych wśród dzieci vlogerów oraz interaktywnej platformy „Peronowo" dostępnej na stronie kolejoweabc.pl. W kolejnych latach powstaną billboardy, zostanie uruchomiona aplikacja na urządzenia mobilne, odbędą się także wydarzenia i pikniki edukacyjne.

Zakładane rezultaty projektu obejmują m.in:

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

Zadanie 36: Projekt realizacji filmu edukacyjnego dla kandydatów na kierowców – opracowanie scenariusza

Zakres działania:

Przygotowanie filmu edukacyjnego dotyczącego bezpiecznego zachowania się na przejazdach kolejowo-drogowych.

Film w przystępny sposób umożliwi przyswojenie wiedzy na temat odpowiedniego zachowania na przejazdach (m.in. zachowania się w sytuacjach awaryjnych, na przykład gdy samochód zostanie unieruchomiony na przejeździe kolejowym).

Kierunek	Edukacja
Lider	Prezes UTK
Źródła finansowania	Budżet UTK
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
-	-

Osiągnięte rezultaty:

Realizacja filmu przewidziana jest w I półroczu 2019 r. Następnie planowane jest przekazanie materiału do szkół nauki jazdy w celu edukacji kandydatów na kierowców lub kierowców na kursach doszkalających. Ponadto zamiarem jest, aby przedmiotowy film był rozpowszechniony w szerokim zakresie, również w mediach społecznościowych.

Z uwagi, że w filmie zawarte zostaną rekomendowane sposoby postępowania w określonych sytuacjach, przewidywane jest, że będzie stanowił interesujący i skuteczny materiał edukacyjny.

Zadanie 37: Budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych

Zakres działania:
Zadanie obejmuje budowę chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych

Kierunek	Inżynieria
Lider	GDDKiA
Źródła finansowania	Budżet Państwa / KFD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Długość/liczba wybudowanych urządzeń bezpieczeństwa pieszych na drogach krajowych w danym roku	
Stan na 31.12.2017	Stan na 31.12.2018
127 km	129 km

Osiągnięte rezultaty:
Poprawa bezpieczeństwa pieszych na drogach krajowych (zmniejszenie ryzyka wypadków z udziałem pieszych).

Zadanie 38: Sprawozdanie z działalności Inspekcji Transportu Drogowego do Programu Realizacyjnego na lata 2018-2019 (w ramach Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020)

Od 16 lat Inspektorzy Transportu Drogowego codziennie prowadzą czynności dbając o bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Obok wiodących działań kontrolnych, GITD realizuje szereg inicjatyw edukacyjnych, prewencyjnych i informacyjnych, skierowanych do różnych grup użytkowników dróg propagując szeroko rozumiane bezpieczeństwo. Poniżej przedstawione są działania, które mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego:

1. „Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka" – lekcje bezpieczeństwa w placówkach oświatowych.
odbiorcy:

- uczniowie oddziałów przedszkolnych;
- uczniowie klas 1-3 szkół podstawowych;

forma realizacji: spotkania tematyczne organizowane w placówkach oświatowych

Zajęcia dla uczniów szkół podstawowych oraz przedszkoli, prowadzone przez specjalistów ds. edukacji GITD, łączą elementy teorii z praktycznym zastosowaniem zasad ruchu drogowego. Zajęcia są realizowane z wykorzystaniem maskotki ITD – Krokodylka Tirka. Stałym elementem prowadzonych lekcji są prezentacje multimedialne i filmy animowane z serii „Przygody Krokodylka Tirka", dzięki którym dzieci uczą się podstawowych przepisów ruchu drogowego, zasad poruszania się osób pieszych, konieczności noszenia elementów odblaskowych, zasad bezpiecznej podróży i aktywnego wypoczynku oraz postępowania w niebezpiecznych sytuacjach, a także identyfikacji służb ratunkowych i właściwego ich powiadamiania. Atutem zajęć jest m.in. ich interaktywny charakter. Znajomość zasad i przepisów sprawdzana jest także w trakcie różnego typu quizów i zabaw. Natomiast wiedza teoretyczna zdobyta w trakcie lekcji uzupełniana jest umiejętnościami praktycznymi z wykorzystaniem mobilnego miasteczku ruchu drogowego. Miasteczko odzwierciedla drogową rzeczywistość w skali mikro, a jego infrastruktura pozwala na przeprowadzenie scenek sytuacyjnych. Forma oraz scenariusz zajęć jest modyfikowana i dostosowywana do wieku oraz potrzeb odbiorców. Lekcje o bezpieczeństwie uatrakcyjniają pokazy sprzętu i pojazdów służbowych ITD. Wszystkie placówki odwiedzane przez edukatorów GITD otrzymują także materiały dydaktyczne i pakiety elementów odblaskowych.
Działania edukacyjne w szkołach będą kontynuowane w 2019 r. GITD planuje ich intensyfikację oraz rozszerzenie oferty tematycznej.

2. „Lekcje bezpieczeństwa w szpitalach" – Krokodylek Tirek z wizytą u małych pacjentów.
odbiorcy: pacjenci oddziałów szpitalnych w wieku 4-13 lat.

forma realizacji: spotkania tematyczne organizowane w szpitalach

W 2018 r. Główny Inspektorat Transportu Drogowego wspólnie z Ministerstwem Zdrowia rozpoczął realizacje nowego cyklu edukacyjnego „Lekcje bezpieczeństwa w szpitalach". Celem realizowanych zajęć jest propagowanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz elementów ochrony zdrowia. Odbiorcami zajęć są dzieci – pacjenci szpitali, które ze względu na stan zdrowia nie mogą uczestniczyć w lekcjach bezpieczeństwa organizowanych w szkołach. W roli nauczycieli występują przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Zdrowia oraz Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, którzy wraz z Krokodylkiem Tirkiem – maskotką ITD, odwiedzają małych pacjentów szpitali dziecięcych na terenie kraju. Aby zwiększyć atrakcyjność lekcji, w trakcie zajęć wykorzystywane są m.in. prezentacje multimedialne, pokazy z wykorzystaniem miasteczka ruchu drogowego, scenki tematyczne, a interaktywna forma zajęć (quizy, rebusy) zachęca małych pacjentów do aktywnego uczestnictwa w nich. Mali pacjenci uczestniczący w zajęciach otrzymują maskotki oraz zestawy elementów odblaskowych. Lekcje odbyły się już w Warszawskim Szpitalu dla Dzieci, Uniwersyteckim Szpitalu Dziecięcym w Krakowie, w Warszawie w Instytut "Pomnik - Centrum Zdrowia Dziecka" oraz w Samodzielnym Publicznym Dziecięcym Szpitalu Klinicznym. Realizacja zajęć w placówkach szpitalnych będzie kontynuowana w 2019 r.

3. „Z kulturą w drodze" – działania informacyjne
odbiorcy: uczestnicy ruchu drogowego, w szczególności kierujący pojazdami

forma realizacji: działania informacyjne prowadzone w social mediach

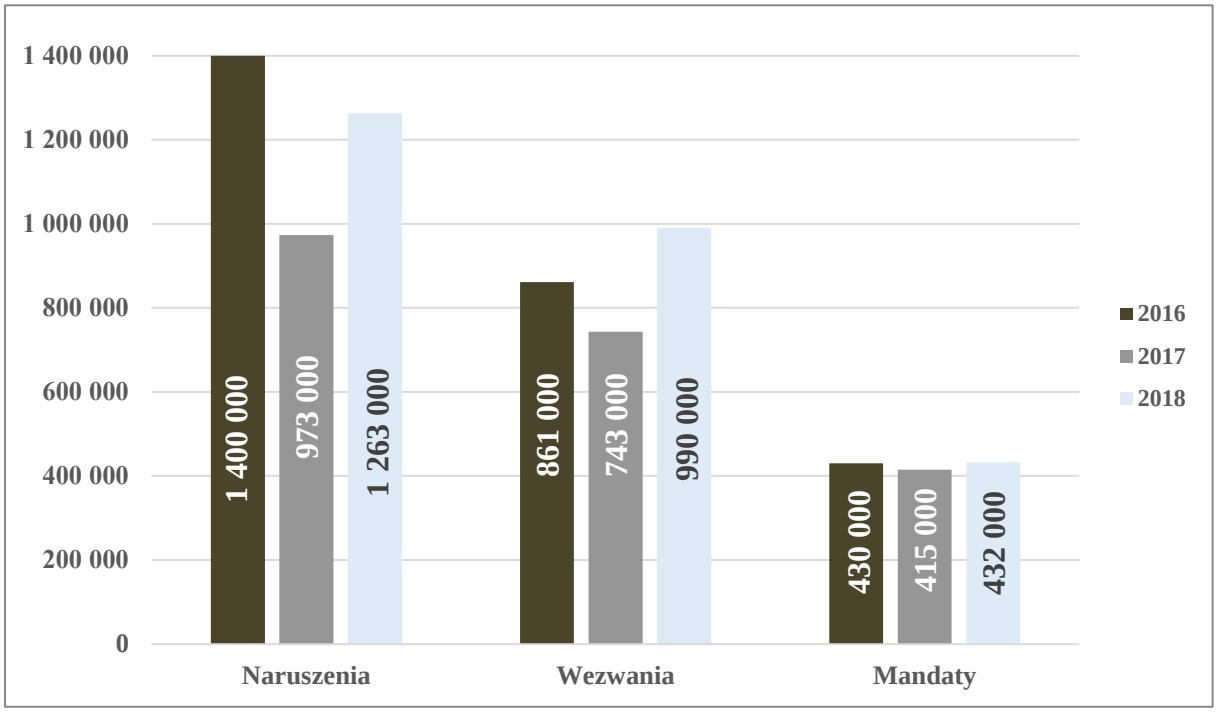
Pomysłodawcą działań informacyjnych „Z kulturą w drodze" jest Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Kampania zainaugurowana latem 2018 r. realizowana jest wspólnie z Ministerstwem Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Głównym celem prowadzonych działań jest propagowanie wśród uczestników ruchu drogowego, w szczególności, kierujących pojazdami, kulturalnych zachowań i dobrych praktyk, które bezpośrednio wpływają na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, takich jak m.in.: jazda na suwak, zachowanie bezpiecznej odległości, przepisowa prędkość, korytarze życia, rozsądek i przewidywalność reakcji, właściwe sygnalizowanie wykonywanych manewrów, wzajemna pomoc i szacunek. Realizację projektu rozpoczęto w okresie wakacyjnym, kiedy w sposób istotny zwiększa się ruch na drogach, i jak wynika z ogólnie dostępnych statystyk – rośnie również liczba niebezpiecznych zdarzeń drogowych. Projekt został przygotowany z myślą o odbiorcy – użytkowniku mediów społecznościowych, stąd też w trakcie jego realizacji wykorzystywane są narzędzia popularne w portalach społecznościowych, jak krótkie formy audio-video, infografiki i ankiety. Portale społecznościowe są również platformą wymiany informacji i doświadczeń na podstawie których planowane jest stworzenie i opublikowanie na zakończenie akcji „Katalogu Kultury w Drodze". Głównym nośnikiem informacji o drogowym savoir-vivre, jako elemencie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest cykl krótkich filmów z udziałem przedstawicieli GITD, MKiDN i świata kultury. Do akcji przyłączyli się już m.in. aktorzy: Marcin Kwaśny, Andrzej Mastalerz, Jerzy Zelnik, Dariusz Kowalski oraz muzycy Paweł i Łukasz Golec. Zakończenie akcji jest planowane w 2019 r.

4. Mobilne Centrum Edukacji GITD – imprezy masowe
odbiorcy: uczestnicy imprez o charakterze masowym

forma realizacji: interaktywne stoisko ekspozycyjne

W 2018 r. rozpoczęła się budowa Mobilnego Centrum Edukacji GITD, którego narzędzia i funkcjonalności umożliwiają edukację z zakresu bezpieczeństwa w transporcie drogowym oraz promowanie właściwych zachowań zarówno wśród najmłodszych uczestników ruchu drogowego, jak i pełnoletnich użytkowników, w tym pracowników branży transportowej. Mobilne Centrum Edukacji wykorzystywane jest w trakcie imprez o charakterze masowych, jak targi i wystawy branżowe, konferencje, seminaria oraz tematyczne imprezy i pikniki plenerowe. W centrum znajdują się dwie strefy. Strefa edukacji dla dorosłych użytkowników ruchu drogowego, gdzie znajdują się m.in.: punkty informacyjne dla kierowców w których informacji z zakresu transportu drogowego i prawidłowej jego realizacji udzielają inspektorzy GITD oraz testy sprawnościowe z wykorzystaniem alko-, narko- oraz sengogli. Dodatkowo, kierowcy otrzymują od Inspekcji specjalnie przygotowaną przez GITD publikację pt.: „Transport drogowy. Poradnik dla kierowców", zawierającą najważniejsze informacje dotyczące transportu drogowego, w tym również bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Natomiast w drugiej strefie („Strefa Edukacji Krokodylka Tirka") prowadzone są zajęcia edukacyjne, gry i zabawy dla najmłodszych uczestników ruchu drogowego. Mobilne Centrum Edukacji GITD było wykorzystane w 2018 r. m.in. w trakcie następujących imprez: Międzynarodowy Zlot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych „Master Truck", I Motocyklowy Kongres Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Dzień Transportu, Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego „TransExpo", Międzynarodowe Targi Motoryzacyjne Warsaw Motor Show.

5. Działania podejmowane przez Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym CANARD
Na podstawie wstępnych danych (według stanu na 16.01.2019 roku) w 2018 r. wskutek prowadzenia kontroli z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących należących do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zarejestrowano łącznie 1 263 tys. naruszeń. Wygenerowano 990 tys. wezwań do właścicieli pojazdów w trybie art. 78 ust. 4 i 5 Prawa o ruchu drogowym. Jednocześnie, wskutek działań prowadzonych przez Inspekcję, w 2018 r. nałożono łącznie 432 tys. grzywien w drodze mandatu karnego (mandaty wystawione w systemie teleinformatycznym CPD CANARD oraz „z bloczka", przy czym dane dotyczą także naruszeń zarejestrowanych przed 2018 r.).



W 2018 roku CANARD dysponował 511 urządzeniami rejestracyjnymi zainstalowanymi w 484 lokalizacjach, a ich podział ze względu na model i typ urządzenia przedstawiał się następująco:

Fotorapid CM (fotoradar)	254
MultaRadar CD (fotoradar)	168
TraffiStar SR 520	12
NeuroCar 2.0 RedLight (rejestrator przejazdu na czerwonym świetle)	20 (47)*
Unicam VELOCITY3 (odcinkowy pomiar prędkości)	30
Łącznie	**484 (511)**

* w 20 lokalizacjach zainstalowanych jest łącznie 47 sterowników do rejestrowania przejazdu przez skrzyżowanie w fazie czerwonego światła.

Dodatkowo, do kontroli ruchu drogowego w ramach systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, wykorzystywano 29 mobilnych urządzeń rejestrujących zamontowanych w pojazdach, a w ramach działalności kontrolnej prowadzonej przez CANARD w 2018 r. inspektorzy przeprowadzili łącznie 545 kontroli mobilnych. Działania realizowane przez CANARD na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wspierane są przez Delegatury Terenowe GITD. Do zadań Delegatur należy m.in. prowadzenie działań kontrolnych, prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach dotyczących zarejestrowanych naruszeń oraz instalacja i utrzymanie urządzeń rejestrujących zainstalowanych na obszarze Delegatur, w tym rozpatrywanie wniosków odnośnie do ich lokalizacji. Podsumowanie zrealizowanych zadań kontrolnych przez Delegatury Terenowe w 2018 r. przedstawia poniższa tabela:

DELEGATURA	LICZBA WYKORZYSTYWANYCH POJAZDÓW Z MUR	LICZBA PRZEPROW-ADZONYCH KONTROLI MOBLINYCH
Delegatura Śląska	2	514
Delegatura Wielkopolska	2	324
Delegatura Wschodnia	2	198
Delegatura Centralna	3	326
Delegatura Południowa	2	880
Delegatura Południowo-Wschodnia	3	1780
Delegatura Południowo-Zachodnia	3	483
Delegatura Północna	3	629
Delegatura Północno-Wschodnia	3	943
Delegatura Północno-Zachodnia	3	68

W ramach współpracy z podmiotami zewnętrznymi w kraju i za granicą pracownicy CANARD czynnie uczestniczyli w promowaniu tematyki związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego, biorąc także udział w kilkunastu spotkaniach mających na celu wymianę informacji i najlepszych praktyk związanych z prowadzeniem nadzoru nad ruchem drogowym oraz poszerzenie wiedzy z zakresu najnowszych technologii z sektora inteligentnych systemów transportowych (ITS). Jednocześnie, realizując bieżące zadania, CANARD prowadziło aktywną współpracę m. in. z następującymi organami:

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

Projekt CANARD „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym".

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Planowana wartość projektu to 162 000 000 zł (z czego 85%, tj. 137 700 000zł stanowi dofinansowanie z UE).

Zakup pierwszych urządzeń rejestrujących planowany jest na 2020 rok.
Realizowane przedsięwzięcie składa się z trzech głównych zadań:

1. Zakup 358 nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg, w tym:

    - 247 stacjonarnych urządzeń rejestrujących dla dotychczas wykorzystywanych lokalizacji, w tym lokalizacji ustalonych w ramach projektu CANARD I,

- 26 urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości dla nowych lokalizacji,
- 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru prędkości dla nowych lokalizacji,
- 30 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle dla nowych lokalizacji,
- 5 urządzeń monitorujących niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych,
- 11 przenośnych urządzeń rejestrujących.

2. Rozbudowa infrastruktury teleinformatycznej poprzez dodanie nowych funkcjonalności podnoszących efektywność systemu CPD CANARD poprzez integrację z bazami danych niżej wymienionych instytucji:
    - Instytutem Transportu Samochodowego,
    - Głównym Urzędem Geodezji i Kartografii,
    - Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad.

3. Zapewnienie zaplecza funkcjonalnego Projektu, w tym:
    - zakup pojazdów technicznych typu furgon,
    - zakup pojazdu typu „bus”,
    - zakup pojazdów do zainstalowania przenośnych urządzeń rejestrujących,
    - zakup sprzętu typu hardware (zakup i wyposażenie serwerowni, urządzeń sieciowych, sprzętu komputerowego i urządzeń wielofunkcyjnych, niszczarek)
    - wyposażenie stanowisk pracy (w tym między innymi zakup: biurek, krzeseł, szaf i szafek biurowych) dla pracowników zaangażowanych w realizację projektu,
    - utworzenie interaktywnej mapy służącej do bieżącego monitorowania urządzeń rejestrujących.

Ponadto, w ramach projektu przewidziano również realizację tzw. Zadań „okołoprojektowych”, takich jak przygotowanie projektu, działania promocyjno-informacyjne, zarządzanie projektem (Zadanie obejmuje wydatki na ekspertyzy, doradztwo i wsparcie zarządcze, zapewnienie pomocy prawnej oraz wydatki osobowe dla pracowników zaangażowanych w realizację Projektu). W 2018 roku rozpoczęto przygotowania do pierwszych postępowań przetargowych na: przeprowadzenie analizy stanu bezpieczeństwa na drogach (z uwzględnieniem dróg wszystkich kategorii) pod kątem wyboru nowych lokalizacji dla urządzeń rejestrujących, zapewnienie obsługi prawnej w ramach projektu oraz zakup tablic informacyjnych (spełnienie obowiązku dotyczącego informacji i promocji).

Wskaźniki produktu, które wpisują się w założenia Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 dot. projektu: „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”

Opis wskaźnika	Wartość początkowa	Wartość docelowa	Planowany rok osiągnięcia wartości docelowej
Liczba zakupionego sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego (w szt.)	0	358	2023
Liczba zakupionych pojazdów służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.):	0	23	2021

Zadanie 39: Działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie właściwości MSWiA oraz Komendy Głównej Straży Granicznej.

1. **Realizacja w 2018 roku „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018 - 2020"**

Uchwałą z dnia 6 lutego 2018 roku wprowadzono *„Program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020*" . Jest to najważniejsze działanie MSWiA na rzecz profilaktyki w każdej grupie wiekowej. Obecna, trzecia edycja Programu przewidziana jest do roku 2020 włącznie, a na jego realizację przeznaczono w sumie ponad 19 mln zł. Program kierowany jest do społeczności lokalnych i wspiera inicjatywy, działania oraz kreatywność w zakresie bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Program ma charakter interdyscyplinarny i opiera się na współpracy z organami administracji rządowej, samorządowej oraz z organizacjami pozarządowymi. Cel główny zapisany w Programie to *wspieranie działań na rzecz bezpieczeństwa społeczności lokalnych*. Jest on realizowany przez tzw. „cele szczegółowe", związane z bezpieczeństwem w miejscach publicznych ze szczególnym uwzględnieniem tworzenia **lokalnych systemów bezpieczeństwa**, **bezpieczeństwem na przejściach dla pieszych**, przeciwdziałaniem zjawiskom patologii oraz ochroną dzieci i młodzieży, a także **edukacją dla bezpieczeństwa**. W ramach Programu wspierane są przede wszystkim kompleksowe przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej, ale również działania na rzecz przeciwdziałania patologiom społecznym, edukacyjno-profilaktyczne **oraz poprawiające infrastrukturę bezpieczeństwa**, szczególnie w ramach **lokalnych systemów bezpieczeństwa**.

„Razem bezpiecznej" to Program, którego rozwiązania systemowe związane z ochroną bezpieczeństwa i porządku publicznego ściśle łączą się z działaniami praktycznymi i mają odzwierciedlenie w realizacji celów Programu ma poziomie lokalnym, zarówno w małych miejscowościach, jak i w gminach oraz powiatach (zgodnie z założeniami udział jednostek samorządu terytorialnego odbywa się na zasadzie dobrowolności). Program w założeniach wyznacza cele i obszary działań profilaktycznych i wskazuje na potencjalnych beneficjentów Programu wśród samorządów (jednostek samorządu terytorialnego), organizacji pozarządowych lub koalicji wszystkich podmiotów działających na danym terenie w celu realizacji projektów profilaktycznych w obszarze bezpieczeństwa i porządku publicznego (przeciwdziałanie przestępczości pospolitej).

Cele Programu finansowane są w ramach dofinansowania z rezerwy celowej budżetu państwa i realizowane przez:

- jednostki samorządu terytorialnego, które zawrą z wojewodą porozumienia administracyjne;
- organizacje pozarządowe oraz podmioty określone w art. 3 ust. 3 ustawy o wolontariacie i pożytku publicznego nieprowadzące działalności gospodarczej, które zawrą z wojewodą umowy cywilnoprawne.

W roku 2018 w nowej edycji Programu przyjętego na lata 2018-2020, dofinansowano 111 projektów na łączną kwotę 6 mln zł, w ramach których:

- w celu **I** - *Bezpieczeństwo w miejscach publicznych ze szczególnym uwzględnieniem tworzenia lokalnych systemów bezpieczeństwa* realizowanych było **18** projektów na łączną kwotę 990 147 zł (w tym „**Bezpieczeństwo rowerzystów**" – 150 000 zł),
- w celu **II** - ***Bezpieczne przejścia dla pieszych*** realizowanych było **47** projektów na łączną kwotę 3 008 769 zł,
- w celu **III** - *Przeciwdziałanie zjawiskom patologii oraz ochrona dzieci i młodzieży* realizowanych było **23** projekty na łączną kwotę 1 003 432 zł,
- w celu **IV** - ***Edukacja dla bezpieczeństwa*** realizowanych było **23** projekty na łączną kwotę 996 798 zł.

Wśród realizowanych działań znalazły się m.in. projekty dotyczące **modernizacji przejść dla pieszych**, które miały na celu m.in. poprawę **infrastruktury bezpieczeństwa w ruchu drogowym**, **bezpieczeństwa rowerzystów** i m.in. zakładały następujące zadania:

- zamontowanie aktywnych punktowych elementów odblaskowych typu LED przy przejściach dla pieszych zlokalizowanych na drogach gminnych oraz wykonanie oznakowania poziomego przejść dla pieszych „*Patrz w lewo patrz w prawo*”,
- zamontowanie progów spowalniających z kostki betonowej, które będą pełnić funkcję „wyniesionych przejść dla pieszych”,
- wykonanie aktywnego przejścia dla pieszych z czujnikami ruchu, aktywnymi punktowymi elementami odblaskowymi oraz czerwonym napisem „Szkoła” informującym kierowców o zbliżaniu się do obiektów szkolnych,
- modernizacja przejść dla pieszych ulokowanych na drogach gminnych o dużym natężeniu ruchu poprzez zmodernizowanie w technologii inteligentnych przejść aktywnych wyposażonych w znaki D-6 z pulsacyjnym światłem LED, własnym ogniwem fotowoltaicznym, akumulatorem oraz fotokomórką na podczerwień,
- oznakowanie drogowe z radarem pomiaru prędkości i napisem „Zwolnij” w celu ostrzeżenia kierowców przed zbliżaniem się do obiektów szkolnych i przedszkolnych,
- wykonanie oznakowania poziomego oraz oświetlenie oprawami kierunkowymi przejść, zamontowanie sygnalizatorów ostrzegawczych przejść dla pieszych - błyskających modułów LED (po jednym z każdej strony),
- modernizację przejść dla pieszych poprzez wykonanie progów zwalniających płytowych z przejściami dla pieszych,
- montaż aktywnego oznakowania przejść dla pieszych w postaci pionowych znaków drogowych oraz aktywnych znaków informacyjnych diodowych LED II generacji,
- montaż barier wygrodzeniowych typu A, demontaż sodowych opraw oświetleniowych oraz montaż opraw oświetleniowych typu LED.
-

2. Ogólnopolskie turnieje promujące bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu drogowym

Od 2011 roku, Komenda Główna Policji wraz z Polskim Związkiem Motorowym, Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwem Edukacji Narodowej, Ministerstwem Infrastruktury, przy współpracy Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, jest organizatorem Turniejów promujących bezpieczeństwo dzieci i młodzieży. W ramach Porozumienia o współpracy z PZMot., MSWiA, Ministerstwem Infrastruktury (i Budownictwa) i Komendą Główną Policji, MSWiA uczestniczyło w realizacji turniejów:

- ✓ Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów;
- ✓ Ogólnopolskiego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych

oraz

- ✓ Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno – Wychowawczych,

poprzez finansowe (rzeczowe) i organizacyjne wsparcie tych działań (w ramach programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej” fundowane były nagrody główne dla zwycięzców turniejów z budżetu MSWiA/MSW przeznaczonej na realizację programu „Razem bezpieczniej”).

Turnieje mają charakter edukacyjny i przyczyniają się do podniesienia poziomu wiedzy i kwalifikacji młodych uczestników ruchu drogowego. Ich podstawowym założeniem organizacyjnym jest wieloetapowość - obejmują szerokie rzesze dzieci ze szkół podstawowych i gimnazjalnych. Dzięki swojemu zasięgowi i opracowanej przez specjalistów Komendy Głównej Policji formie, stanowią one rodzaj programu edukacyjnego, przygotowującego dzieci i młodzież do bezpiecznego, odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym. Pierwszym etapem turniejów są eliminacje na szczeblu gminy, następnym eliminacje powiatowe i wojewódzkie, każda edycja kończy się finałem ogólnopolskim, do których docierają uczestnicy wyłonieni w eliminacjach niższego szczebla. Dzięki turniejom najmłodsi uczestnicy ruchu drogowego chętniej zapoznają się z problematyką związaną z przepisami prawa o ruchu drogowym, a także udzielaniem pierwszej pomocy przedmedycznej i innymi zagadnieniami dotyczącymi bezpiecznego i kulturalnego poruszania się po drogach.

Turniej Motoryzacyjny, skierowany do młodzieży szkół średnich, ukierunkowany jest na podwyższanie umiejętności technicznych kierowania pojazdem, zwiększenie świadomości o istniejących zagrożeniach wśród uczestników ruchu drogowego, a także kształtowanie właściwego zachowania na drogach publicznych. Uczestnicy Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno-Wychowawczych rozgrywają podobne konkurencje jak w Turnieju BRD, a ważnym zagadnieniem jest ich integracja ze społeczeństwem.

Na podstawie podpisanego w 2016 roku „*Porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym*" podpisanego przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Infrastruktury i Budownictwa, Ministra Edukacji Narodowej, Komendanta Głównego Policji oraz Prezesa Polskiego Związku Motorowego strony zobowiązały się do wsparcia organizacji Finałów Turniejów bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) dla dzieci i młodzieży także w 2018 roku. Współpraca MSWiA w ramach organizacji i przeprowadzenia turniejów polegała na ufundowaniu nagród dla laureatów. **W roku 2018 kwota za ufundowane przez MSWiA nagrody wyniosła 9 923 zł.**

Wytyczne zawarte w Porozumieniu obejmują m. in. :

- podniesienie poziomu wiedzy i kwalifikacji młodych uczestników ruchu drogowego oraz przygotowanie ich do bezpiecznego i odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym;
- kształtowanie prawidłowych postaw w ruchu drogowym;
- zwiększenie świadomości o istnieniu zagrożeń w ruchu drogowym.

✓ **XLI Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym:**

– **Szkoły Podstawowe**

W eliminacjach na etapach szkolnych, gminnych oraz powiatowych uczestniczyło około **84400** uczniów z 5360 szkół z terenu całego kraju. W eliminacjach wojewódzkich startowało 969 uczniów z 250 szkół. Natomiast w finale krajowym startowało 17 drużyn tj. 68 zawodników.

Klasyfikacja końcowa Finału Krajowego:

Miejsce	Nazwa szkoły	Województwo
1	Szkoła Podstawowa we Włoszczowie	Świętokrzyskie
2	Szkoła Podstawowa w Stroniu	Małopolskie
3	Szkoła Podstawowa w Korczowie	Lubelskie
4	Szkoła Podstawowa w Koluszkach	Łódzkie
5	Szkoła Podstawowa w Czarnej	Podkarpackie
6	Zespół Edukacyjny w Nowym Kramsku	Lubuskie
7	Szkoła Podstawowa w Żelkowie	Pomorskie
8	Szkoła Podstawowa w Krośnicy	Opolskie
9	Szkoła Podstawowa w Nidzicy	Warmińsko-Mazurskie
10	Szkoła Podstawowa w Lipie	Dolnośląskie
11	Szkoła Podstawowa w Obrze	Wielkopolskie
12	Szkoła Podstawowa w Lesiowie	Mazowieckie
13	Szkoła Podstawowa w Ustroniu Morskim	Zachodniopomorskie
14	Szkoła Podstawowa w Jesionowie	Zachodniopomorskie
15	Szkoła Podstawowa w Szubinie	Kujawsko-Pomorskie
16	Szkoła Podstawowa w Mierzęcicach	Śląskie
17	Szkoła podstawowa w Olszynach	Podlaskie

Warto zaznaczyć, że w dniach **6-9 września** 2018 roku **w Budapeszcie na Węgrzech** na zaproszenie Magyar Autóklub (MAK) pod egidą Międzynarodowej Federacji Samochodowej FIA Region I odbył się XXXIII Europejski Turniej Edukacji Drogowej (ETEC), w którym wzięły udział drużyny należą-

ce do Narodowych Federacji. W Budapeszcie **startowały 24 drużyny z 23 krajów**, każda z nich liczyła po czterech zawodników w wieku 10-12 lat. **Polskę** reprezentowała drużyna będąca laureatem XLI Finału Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Podstawowych składająca się z zawodników Szkoły Podstawowej we Włoszczowie.

Polska drużyna **zajęła 8 miejsce na 24 startujące drużyny**. Podczas Turnieju drużyny mają możliwość wykazać się wiedzą i umiejętnościami w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Warunkiem koniecznym na tym etapie rywalizacji jest doskonałe opanowanie sztuki jazdy rowerem po torze przeszkód i miasteczku ruchu drogowego, a także wybór właściwej trasy przejazdu oraz zasób wiedzy potrzebny do rozwiązywania testów.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji przekazało reprezentacji Polski materiały edukacyjno-promocyjne o łącznej wartości **1642** zł z przeznaczeniem dla pozostałych zwycięzców i uczestników turnieju (promocja krajowych działań brd).

Celem Europejskiego Turnieju Edukacji Drogowej (ETEC) jest intensyfikacja edukacji w zakresie ruchu drogowego w każdym kraju, a tym samym przyczynienie się do zmniejszenia ryzyka udziału dzieci w wypadkach na rowerach. Konkurs powinien zachęcić Federacje Narodowe do rozwijania własnych działań edukacyjnych w zakresie ruchu drogowego w swoich krajach. Turniej organizowany od 1986 roku, odbywa się we wrześniu w kraju wyznaczonym przez FIA Region I. Po lokalnych, regionalnych lub krajowych imprezach kwalifikacyjnych Federacja Narodowa zgłasza drużynę składającą się z dwóch dziewcząt i dwóch chłopców w wieku od 10 do 12 lat. Stąd też wydarzenie to ma status europejskiego finału. Najlepsza drużyna wygrywa puchar. Zawodnicy nie są klasyfikowani indywidualnie.

- **Szkoły Gimnazjalne**

W eliminacjach na etapach szkolnych, gminnych oraz powiatowych uczestniczyło około **39500** uczniów z 3270 szkół z terenu całego kraju. W eliminacjach wojewódzkich startowało 738 uczniów z 246 szkół. Natomiast w finale krajowym startowało 17 drużyn tj. 51 zawodników.

Klasyfikacja końcowa Finału Krajowego:

Miejsce	Nazwa szkoły	Województwo
1	Gimnazjum nr 1 w Koluszkach	Łódzkie
2	Gimnazjum w Czarnej	Podkarpackie
3	Szkoła Podstawowa we Włoszczowie	Świętokrzyskie
4	Gimnazjum w Szopie	Pomorskie
5	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Kędzierzynie Koźlu	Opolskie
6	Gimnazjum nr 3 w Nidzicy	Warmińsko-Mazurskie
7	Zespół Szkół nr 3 w Krasnymstawie	Lubelskie
8	Gimnazjum w Przelewicach	Zachodniopomorskie
9	Szkoła Podstawowa w Krasnopolu	Podlaskie
10	Gimnazjum w Mikluszowicach	Małopolskie
11	Szkoła Podstawowa w Kamieńcu Ząbkowickim	Dolnośląskie
12	Szkoła Podstawowa w Bierzwniku	Zachodniopomorskie
13	Szkoła Podstawowa w Koronowie	Kujawsko-Pomorskie
14	Gimnazjum w Mazańcowicach	Śląskie
15	Szkoła Podstawowa w Rzewniu	Mazowieckie
16	Szkoła Podstawowa w Mroczeniu	Wielkopolskie
17	Gimnazjum nr 2 w Drezdenku	Lubuskie

Uwaga: W powyższej tabeli występują szkoły podstawowe, ponieważ w związku z reformą oświaty niektóre gimnazja zostały już wchłonięte przez szkoły podstawowe.

- ✓ **XXII Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych**

W eliminacjach powiatowych łącznie uczestniczyło około **12880** uczniów z 1155 szkół z terenu całego kraju. W eliminacjach wojewódzkich startowało 500 uczniów z 166 szkół. Natomiast w finale krajowym startowało 16 drużyn tj. 48 zawodników.

Klasyfikacja końcowa finału Krajowego:

Miejsce	Nazwa szkoły	Województwo
1	I Liceum Ogólnokształcące we Włoszczowie	Świętokrzyskie
2	Zespół Szkół Techniczno-Ekonomicznych w Myślenicach	Małopolskie
3	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 3 w Krośnie	Podkarpackie
4	Zespół Szkół Samochodowych i Licealnych nr 3 w Warszawie	Mazowieckie
5	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 w Zamościu	Lubelskie
6	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Kleszczowie	Łódzkie
7	Zespół Szkół Mechanicznych nr 2 w Białymstoku	Podlaskie
8	Zespół Szkół Zawodowych i Ogólnokształcących w Nidzicy	Warmińsko-Mazurskie
9	Zespół Kształcenia Zawodowego w Tczewie	Pomorskie
10	Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Żarnowcu	Śląskie
11	Zespół Szkół Technicznych w Lubsku	Lubuskie
12	Zespół Szkół Technicznych w Pleszewie	Wielkopolskie
13	Zespół Szkół Budowlanych w Brzegu	Opolskie
14	Zespół Szkół Samochodowych we Włocławku	Kujawsko-Pomorskie
15	Zespół Szkół Samochodowych w Szczecinie	Zachodniopomorskie
16	Zespół Szkół nr 2 we Wrocławiu	Dolnośląskie

- ✓ **XI Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno-Wychowawczych**

W eliminacjach na etapach szkolnych, gminnych oraz powiatowych uczestniczyło około **330** uczniów z 81 szkół specjalnych i specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych z terenu całego kraju. W eliminacjach wojewódzkich startowało 243 uczniów z 81 szkół. Natomiast w finale krajowym startowało 17 drużyn tj. 51 zawodników.

Klasyfikacja końcowa finału Krajowego:

- **Szkoły Podstawowe:**

Miejsce	Nazwa szkoły
1	Szkoła Podstawowa w Ośrodku Szkolno-Wychowawczym im. Janusza Korczaka we Wschowie
2	Szkoła Podstawowa w Ośrodku Szkolno – Wychowawczym w Kamieniu Pomorskim
3	Szkoła Podstawowa nr 87 w Specjalnym Ośrodku Szkolno-Wychowawczym nr 10 im. Janusza Korczaka we Wrocławiu

4	Szkoła Podstawowa ze Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego nr 1 dla Dzieci Niepełnosprawnych Ruchowo im. Marii Grzegorzewskiej w Policach
5	Szkoła Podstawowa nr 75 w Poznaniu
6	Szkoła Podstawowa w Ośrodku Szkolno-Wychowawczym im. ks. Jana Twardowskiego w Bochni
7	Szkoła Podstawowa nr 55 w Katowicach

- **Gimnazja**

Miejsce	Nazwa szkoły
1	Gimnazjum w Ośrodku Szkolno-Wychowawczym im. Janusza Korczaka we Wschowie
2	Gimnazjum w Ośrodku Szkolno – Wychowawczym w Kamieniu Pomorskim
3	Gimnazjum w Szkole Podstawowej Specjalnej nr 19 w Kaliszu
4	Gimnazjum w Specjalnym Ośrodku Szkolno-Wychowawczym nr 1 dla Dzieci Niepełnosprawnych Ruchowo im. Marii Grzegorzewskiej w Policach
5	Gimnazjum w Ośrodku Szkolno-Wychowawczym im. ks. Jana Twardowskiego w Bochni
6	Gimnazjum Specjalne nr 149 w Warszawie
7	*Ośrodek Szkolno-Wychowawczy dla Dzieci Niewidomych im. Róży Czackiej w Laskach*
8	Gimnazjum w Zespole Placówek Edukacyjnych w Nowym Dworze Mazowieckim
9	Gimnazjum nr 55 w SOS-W nr 10 im. Janusza Korczaka we Wrocławiu
10	Gimnazjum w Szkole Podstawowej nr 55 w Katowicach

3. „Bezpieczne wakacje" / „Kręci mnie bezpieczeństwo w wakacje"

Wzorem lat ubiegłych w 2018 roku, na podstawie zaleceń MSWiA w sprawie organizacji działań administracji rządowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa podczas letniego wypoczynku wojewodowie, jako koordynatorzy corocznie podejmowali działania zmierzające do realizacji zadań profilaktyczno-prewencyjnych przez formacje i właściwe służby, odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa. Założeniem towarzyszącym planowaniu działań pn. *„Bezpieczne Wakacje"* i *„Kręci mnie bezpieczeństwo w ….wakacje*" było ich zintegrowanie z *„Programem ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018 - 2020"*.

Służby nadzorowane przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, zgodnie z zakresem kompetencyjnym oraz mając na względzie charakterystyczne dla okresu wakacyjnego zagrożenia bezpieczeństwa, podjęły działania zmierzające do jego zapewnienia. Były one związane ze **zwiększonym natężeniem ruchu drogowego**, z masowym korzystaniem z wypoczynku nad wodami przeznaczonymi do powszechnego korzystania oraz zagrożeniami mienia związanymi z kradzieżami i dewastacją.

Wzorem lat ubiegłych, Policja kontynuowała przedsięwzięcia, których celem było zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego podczas sezonu turystycznego w 2018 r. Intencją działań Policji było zwiększenie poziomu bezpieczeństwa osób wyjeżdżających na wypoczynek oraz wypoczywających, a przede wszystkim **ograniczenie liczby wypadków drogowych** oraz zapobieganie zachowaniom, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa osób i mienia lub naruszających porządek publiczny na wodach i terenach przywodnych.

Podejmowane działania profilaktyczne na szczeblu wojewódzkim, w ramach akcji *„Bezpieczne Wakacje"* i *„Kręci mnie bezpieczeństwo w ….wakacje"* w obszarze „***bezpieczeństwo w ruchu drogowym***" w 2018 roku polegały głównie na:

- kontroli stanu technicznego autobusów, autokarów oraz pojazdów przewożących dzieci i młodzież,
- kontroli trzeźwości, stanu psychofizycznego, uprawnień, kwalifikacji itp. zawodowych kierowców wykonujących przewozy wakacyjne,
- zapewnieniu bezpieczeństwa na głównych ciągach komunikacyjnych i drogach dojazdowych do miejsc wypoczynku i miejsc atrakcyjnych turystycznie,
- zapewnieniu bezpieczeństwa w środkach komunikacji publicznej i samochodowej, na dworcach, stacjach kolejowych, autobusowych oraz na szlakach komunikacyjnych,
- organizowaniu spotkań, pogadanek, konkursów, prelekcji na temat bezpieczeństwa, zarówno przed wakacjami, jak i w trakcie letniego wypoczynku,
- prowadzeniu akcji informacyjno – promocyjnych w zakresie bezpiecznych zachowań podczas wakacji w ogólnopolskich i lokalnych massmediach.

4. Poradniki z zakresu bezpieczeństwa

W celu upowszechniania wiedzy wśród społeczeństwa, w MSWiA w ramach programu *„Razem bezpieczniej”* opracowano i aktualizowano corocznie poradniki dotyczące bezpieczeństwa, w tym poradnik pn. ***„Karta rowerowa”***.

Poradnik *„Karta rowerowa”* przygotowany został we współpracy z Komendą Główną Policji, jako pomoc dydaktyczna dla dzieci, które przystępują do egzaminów na kartę rowerową. Materiał ukazał się nakładem MSWiA w 2017 roku (ostatnie wydanie) oraz został opublikowany w 2018 roku na stronie internetowej programu *„Razem bezpieczniej”.*

Szczegółowe informacje na temat realizacji programu *„Razem bezpieczniej”* (**sprawozdania, raporty, badania ewaluacyjne**) dostępne są na stronie internetowej Programu pod adresem:

Program - http://razembezpieczniej.mswia.gov.pl/

Poradniki:http://razembezpieczniej.mswia.gov.pl/rb/multimedia-1/brak/brak1/4242,Poradnikiopracowane-i-wydane-w-ramach-Programu.html

5. Działania Komendy Głównej Straży Granicznej:

Funkcjonariusze Straży Granicznej prowadzą działania w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją oraz innymi uprawnionymi służbami. Wykonując zadania określone w ustawie *o Straży Granicznej* (Dz. U. z 2017 r. poz. 2365 z poźn. zm.) funkcjonariusze SG, mają prawo do zatrzymywania pojazdów i wykonywania innych czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, w trybie i przypadkach określonych w Prawie o ruchu drogowym.

Straż Graniczna posiada niemal wszystkie uprawnienia Policji w zakresie kontroli ruchu drogowego, określone w art. 129 ust. 2 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990 z późn. zm.), m.in. do legitymowania uczestnika ruchu, sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem, żądania poddania się przez kierującego pojazdem badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu, sprawdzania stanu technicznego i wyposażenia pojazdu, sprawdzania zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku, używania przyrządów kontrolno-pomiarowych do badania pojazdu, określenia jego prędkości, czy też stwierdzenia naruszeń środowiska. Dodatkowo, zgodnie z art. 129 ust. 4b ww. ustawy, funkcjonariusze odmawiają prawa wjazdu na terytorium RP pojazdom, m.in. kiedy pojazd kierowany jest przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub przez osobę nieposiadającą wymaganych dokumentów, kiedy stan techniczny pojazdu zagraża bezpieczeństwu w ruchu drogowym lub narusza wymagania ochrony środowiska, czy też kiedy kierujący pojazdem nienormatywnym nie posiada wymaganego zezwolenia. Jednocześnie, funkcjonariusze SG uprawnieni są do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za określone wykroczenia. Dodatkowo od listopada 2017 r. funkcjonariusze Straży Granicznej posiadają również uprawnienia do zatrzymywania dokumentów uprawniających do używania pojazdu – tj. dowodów rejestracyjnych oraz pozwoleń czasowych.

Ponadto, Straż Graniczna czynnie uczestniczy w kontrolach pojazdów ciężarowych, realizując zapisy ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 z późn. zm.), zgodnie z którą funkcjonariusze SG upraw-

nieni są do kontroli dokumentów oraz warunków w nich określonych. Obok kontroli dokumentów przewozowych, licencji, zezwoleń w międzynarodowym transporcie drogowym, funkcjonariusze SG dokonują kontroli czasu pracy kierowców, uczestnicząc w realizacji Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, co ma znaczące przełożenie na bezpieczeństwo w komunikacji międzynarodowej. Strategia jest ramowym, dwuletnim planem działań kontrolnych dotyczących czasu jazdy i odpoczynku kierowców, zawierających liczbę dni pracy kierowców podlegających sprawdzeniu w trakcie kontroli drogowych oraz kontroli na terenie przedsiębiorstw - Straż Graniczna uczestniczy w kontrolach drogowych.

Należy również zaznaczyć udział Straży Granicznej w innym obszarze o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w komunikacji drogowej, mianowicie w kontroli przewozu towarów niebezpiecznych na podstawie zapisów ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169 z późn. zm.).

Osiągnięte rezultaty:

Korzystając z uprawnień z zakresu ruchu drogowego funkcjonariusze SG w 2018 r. skontrolowali ponad 387 tys. pojazdów, wystawili ponad 32 700 mandatów karnych, oraz pouczyli ponad 44 520 osób. Natomiast 186 wniosków zostało skierowanych do sądu. Jednocześnie, w 56 338 przypadkach odmówiono prawa przekroczenia granicy państwowej pojazdom, w związku z naruszeniami przepisów ruchu drogowego.

Wzorem lat ubiegłych, również w 2018 r. formacja włączyła się w policyjne działania kontrolno – prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, realizowane zgodnie z harmonogramem opracowanym przez Komendę Główną Policji. Funkcjonariusze SG współuczestniczyli w 2 510 akcjach pod kryptonimami: „Prędkość", „Alkohol i narkotyki", „Truck & Bus", „Pasy", „Niechronieni uczestnicy ruchu", „Bezpieczny weekend" i inne. W działaniach tych skontrolowano ponad 27 650 osób, w tym 229 zatrzymano, 433 pouczono, a ponad 500 osób ukarano. Skontrolowano ponad 14 490 pojazdów, ujawniając 22 kierujących pod wpływem alkoholu. Natomiast w 60 przypadkach stwierdzono nieprawidłowy stan techniczny pojazdu.

Realizując zapisy ustawy o transporcie drogowym w 2018 r. funkcjonariusze jednostek organizacyjnych SG nałożyli 475 kar pieniężnych w formie decyzji administracyjnych oraz 874 mandaty za naruszenia przepisów transportu drogowego.

W ramach realizacji Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w 2018 r. funkcjonariusze SG skontrolowali ponad 107 024 dni pracy kierowców.

Zadanie 40: Działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane przez PKP.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2018 r. podejmowały szereg inicjatyw i działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi (przejazdach kolejowo-drogowych). Najważniejsze z nich :

Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe

W ramach prowadzonych inwestycji w infrastrukturę kolejową PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rewitalizują i modernizują przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory, wyposażając je w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania użytkownika, a także likwidują przejazdy i przejścia w poziomie szyn, zastępując je wiaduktami, kładkami lub tunelami. Modernizacja wybranych przejazdów kolejowo-drogowych (o zwiększonym ryzyku zaistnienia zdarzenia) jest przedmiotem dedykowanego projektu inwestycyjnego pn. "Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami", który ujęty jest w Krajowym Programie Kolejowym. Finansowanie przewidziano z POIiŚ, a jego wartość to blisko 400 mln zł. Podzielony on został na etap I – część przejazdową i etap II – budowę skrzyżowań dwupoziomowych.

I etap projektu obejmuje modernizację 182 przejazdów kolejowo-drogowych na terenie całego kraju. Prace polegają na podniesieniu kategorii przejazdów (poprzez wyposażenie ich w urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego) lub wymianie wyeksploatowanych urządzeń starego typu na urządzenia nowej generacji. Na wybranych przejazdach prowadzone są roboty torowo-drogowe związane z wymianą nawierzchni kolejowej oraz drogowej w rejonie skrzyżowania. Zamówienie zostało podzielone na 5 zadań. Dotychczas (stan na dzień 20.01.2019 r.) zakończono roboty na 49 przejazdach, w tym: 8 jest po odbiorze końcowym, 20 – po odbiorze eksploatacyjnym, a 21 znajduje się w fazie eksploatacji wstępnej. Termin realizacji projektu zgodnie z zawartymi umowami z wykonawcami: kwiecień 2020 roku.

W ramach II etapu projektu PKP PLK zastąpią 5 przejazdów kolejowo-drogowych o bardzo wysokich iloczynach ruchu skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Prace realizowane będą na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki linii kolejowej nr 2 i obejmą skrzyżowania z ulicami: Chełmżyńską, Marsa i Raczkiewicza w Warszawie oraz al. Piłsudskiego i ul. Krasińskiego w Sulejówku. Inwestycje prowadzone są wspólnie z władzami samorządowymi. Obecnie trwają prace przygotowawcze, w tym projektowe, zaś realizacja robót budowlanych przewidywana jest w latach 2020 – 2022.

Ponadto wiele przejazdów kolejowo-drogowych jest modernizowanych i rewitalizowanych, a niejednokrotnie zastępowanych skrzyżowaniami dwupoziomowymi podczas realizacji projektów inwestycyjnych na poszczególnych liniach kolejowych.

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

Podnoszenie kategorii przejazdów

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

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2013 [szt.]	Stan na 31.12.2014 [szt.]	Stan na 31.12.2015 [szt.]	Stan na 31.12.2016 [szt.]	Stan na 31.12.2017 [szt.]	Stan na 31.12.2018 [szt.]	Zmiana [szt.]
Przejazdy kat. A	2 539	2 516	2 458	2412	2392	2337	-202
Przejazdy kat. B	812	856	1 045	1142	1192	1255	443
Przejazdy kat. C	1 289	1 283	1 371	1364	1386	1415	126

Przejazdy kat. D	**7 386**	**7 158**	**6 801**	**6584**	**6343**	**6216**	**-1 170**
Przejścia kat. E	**500**	**494**	**485**	**512**	**479**	**468**	**-32**
Przejazdy kat. F	**594**	**593**	**584**	**562**	**562**	**584**	**-10**
Ogółem	**13 120**	**12 900**	**12 744**	**12 546**	**12 354**	**12 275**	**-845**

Szczególnie pozytywne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych jest znaczące zmniejszenie liczby najsłabiej zabezpieczonych przejazdów kategorii D (ich liczba na przestrzeni 5 lat spadła o 1 170 szt.), co jest efektem podniesienia kategorii (do kat. B lub kat. C) oraz likwidacji niektórych, najmniej uczęszczanych przejazdów kat. D.

Poprawa stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych

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

Modernizacja przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A poprzez zabudowę powiązań lub uzależnień urządzeń przejazdowych z urządzeniami stacyjnymi

W ramach inicjatywy mającej na celu podniesienie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, które znajdują się w granicach stacji kolejowych lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w wielu lokalizacjach podejmowane są działania techniczne zmierzające do uzależnienia wskazań semaforów wjazdowych i wyjazdowych ze stacji (a więc zezwalających na jazdę pociągów także przez te przejazdy) od położenia rogatek przejazdowych. Po wprowadzeniu takiego uzależnienia możliwość wyświetlenia na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu uwarunkowane jest tym, czy zostały zamknięte rogatki na przejeździe. W ramach tych działań w latach 2016 – 2018 zmodernizowanych zostało już ok. 220 przejazdów kolejowo-drogowych[4].

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

Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd…"

Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd…" trwa nieprzerwanie od 2005 roku. Ma ona na celu kształtowanie bezpiecznych postaw i zachowań użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych (kierowców, pieszych i rowerzystów). Obejmuje ona przede wszystkim: akcje na przejazdach (w tym symulacje wypadków i pokazy ratownictwa technicznego), spotkania w szkołach i przedszkolach, emisje spotów w Internecie, telewizji i radiu, zróżnicowane działania w mediach społecznościowych, rozmieszczanie bilbordów oraz kolportaż ulotek i innych materiałów promocyjnych kampanii (np. zawieszek zapachowych do samochodów). W ramach kampanii „Bezpieczny przejazd…" realizowane są takie akcje, jak:

- „Bezpieczny piątek" – organizatorzy przedsięwzięcia informują użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych o prawidłowym zachowaniu podczas ich przekraczania. Kontrole na skrzyżowaniach torów i dróg publicznych przeprowadzają pracownicy PKP PLK we współpracy z funkcjonariuszami Policji (Wydziałów Ruchu Drogowego) oraz Straży Ochrony Kolei;
- „Październik miesiącem edukacji" – w październiku każdego roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. starają się dotrzeć z przekazem kampanii „Bezpieczny przejazd…" do jak największej liczby dzieci poprzez organizację prelekcji edukacyjnych w szkołach i przedszkolach; akcja prowadzona jest we współpracy ze Strażą Ochrony Kolei;
- „Zgłoś usterkę" – zamieszczenie na stronie internetowej kampanii formularza umożliwiającego zgłaszanie wszelkich nieprawidłowości mogących stwarzać zagrożenie na przejazdach (zniszczony znak STOP, wygięty krzyż św. Andrzeja, roślinność lub inne obiekty ograniczające widoczność).

[4] Uwaga! Ze względu na niezakończony okres sprawozdawczy dane za 2018 rok mają charakter wstępny (tzw. prognoza wykonania)

Podsumowanie działań w ramach kampanii w 2018 roku:

Przeprowadzono:
- 1 110 prelekcji edukacyjnych na temat bezpieczeństwa kolejowego (wraz z projektem „Październik miesiącem edukacji") – ponad 50 000 wyedukowanych dzieci
- ponad 900 akcji ulotkowych i prewencyjnych na przejazdach/przejściach (wraz z projektem „Bezpieczny piątek")
- 2 253 kontrole trzeźwości kierowców (wraz z projektem „Bezpieczny piątek")
- oznakowanie 13 760 przejazdów w ramach projektu #ŻółtaNaklejkaPLK
- 5 symulacji zderzenia lokomotywy z samochodem
- 127 imprez plenerowych
- 7 warsztatów dla Ośrodków Szkolenia Kierowców
- 6 warsztatów dla egzaminatorów WORD

Wyprodukowano, opublikowano i wyemitowano:
- 307 banerów z grafiką #ŻółtaNaklejkaPLK umieszczonych przy przejazdach
- 3 artykuły/reklamy prasowe
- 3 audycje radiowe
- kampanię reklamową #ŻółtaNaklejkaPLK na ekranach LCD w pociągach pasażerskich
- 6 animacji prezentujących pożądane zachowania na przejazdach kolejowo-drogowych oraz 10 materiałów wideo ukazujących niewłaściwe zachowanie kierowców na przejazdach,
- wideoinfografikę #ŻółtaNaklejkaPLK wraz z kampanią informacyjną w mediach społecznościowych
- ponad 204 000 materiałów informacyjnych i dydaktycznych.

Rozwiązano 223 usterki zgłoszone za pośrednictwem formularza „Zgłoś usterkę".

W 2015 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zostały wyróżnione za działania zwiększające bezpieczeństwo na drogach w ramach Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (EKBRD). W 2016 roku za kampanię społeczną „Bezpieczny przejazd…" PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. otrzymały nagrodę Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w konkursie „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym".

Konferencje wojewódzkie Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko" dla instruktorów OSK i egzaminatorów WORD

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od 2016 roku organizują spotkania z instruktorami OSK i egzaminatorami WORD poświęcone zagadnieniu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W specjalistycznych seminariach zorganizowanych na przełomie października i listopada 2018 roku udział wzięli specjaliści z dziedziny bezpieczeństwa, w tym przedstawiciele lokalnych ośrodków szkolenia kierowców, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Straży Ochrony Kolei, Wojewódzkich Komend Policji, Wojewódzkich Komend Państwowej Straży Pożarnej oraz zespołów ratownictwa medycznego. Podczas spotkań poruszane były tematy dotyczące m.in. Prawa o Ruchu Drogowym w kontekście przejazdów kolejowo-drogowych, szczegółowo omawiano poszczególne kategorie przejazdów oraz najczęstsze wykroczenia popełniane przez kierowców, a także prezentowano ciekawostki fizyczne przełożone na tematykę kolejową i motoryzacyjną oraz materiały wideo z kamer przemysłowych ukazujące niebezpieczne zachowania kierowców. Ekspert PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., Dyrektor Biura Bezpieczeństwa omawiał zasady bezpieczeństwa na przejazdach z perspektywy kolei na bazie doświadczeń oraz analiz wielu realnych zdarzeń. W 2018 roku w seminariach, które odbyły się w Bielsku-Białej, Częstochowie, Gdańsku, Olsztynie, Opolu, Radomiu i Toruniu, udział wzięli przedstawiciele 250 Ośrodków Szkolenia Kierowców. Umożliwiają one instruktorom czynny udział w dyskusji z fachowcami z zakresu bezpieczeństwa kolejowego oraz dają szansę omówienia najbardziej aktualnych zagadnień. Z kolei podczas organizowanych spotkań z przedstawicielami WORD przekazywano wiedzę na temat prawidłowego przekraczania przejazdów oraz funkcjonowania „Żółtej Naklejki". W 2018 roku takie warsztaty odbyły się w Siedlcach, Białymstoku, Pile i Spale; łącznie wzięło w nich udział 218 egzaminatorów.

We wrześniu i grudniu 2018 roku przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., przeprowadzili również szkolenia dla dyspozytorów policji, straży pożarnej i pogotowia ratunkowego z województwa kujawsko-pomorskiego i lubuskiego oraz operatorów numeru alarmowego 112. W ciągu 6 dni spotkań – dotyczących tematyki efektywnego wykorzystania „Żółtej Naklejki" w procesie przyjmowania zgłoszeń o zagrożeniu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i terenach kolejowych – przeszkolono 320 osób.

Dzięki realizowanym spotkaniom materiały wideo ze zdarzeń na przejazdach, infografiki i prezentacje multimedialne z zasadami bezpieczeństwa i dodatkowe pomoce dydaktyczne zostały przekazane do kilku tysięcy ośrodków szkolenia kierowców. Organizowane seminaria z instruktorami spełniają bardzo ważną rolę w procesie edukacyjnym kursantów.

Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Kompleksowy audyt Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych

W 2017 audytorzy z Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK przeprowadzili kompleksowy audyt wewnętrzny w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych. Audyt objął zagadnienia związane z procesami modernizacji, utrzymania oraz eksploatacji przejazdów; uwzględniał również kwestie związane z czynnikiem ludzkim. W 2018 roku, w konsekwencji sformułowanych spostrzeżeń audytowych, jednostki organizacyjne PKP PLK wdrażały działania doskonalące (w tym korygujące i zapobiegawcze) w obszarze zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach o charakterze organizacyjnym.

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

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

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

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

PKP PLK oznakowała wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe specjalnymi naklejkami z indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi (INI). Jednocześnie baza danych o INI została zintegrowana z systemem wykorzystywanym przez operatorów numeru alarmowego 112. Przekazany przez zgłaszającego zagrożenie (lub wypadek) numer identyfikacyjny przejazdu zawarty na Żółtej naklejce pozwala operatorowi numeru 112 na dokładną lokalizację przejazdu lub przejścia i szybką reakcję służb. Na naklejkach umieszczone są również numery telefonów do dyspozytorów kolejowych. Natychmiastowa reakcja zwiększa szansę np. zatrzymania rozpędzonego pociągu w bezpiecznej odległości, tym samym może zapobiec wypadkowi na przejeździe.

Od czerwca 2018 roku, kiedy uruchomiono projekt, do końca roku 2018 z naklejek skorzystano 417 razy, dzwoniąc pod numer alarmowy 112. W 30 przypadkach zastosowano ograniczenie prędkości pociągów i wydano maszynistom polecenie ostrożnej jazdy, a w 24 przypadkach, aby nie doszło do tragedii, kolejarze wstrzymali ruch pociągów.

Przekazywanie nagrań z monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych do organów ścigania oraz przegląd przejazdów na nieeksploatowanych liniach kolejowych pod kątem zasadności umieszczenia przed nimi znaku B-20 „Stop"

Z uwagi na dużą liczbę występujących na przejazdach kolejowo-drogowych zdarzeń z udziałem kierowców pojazdów drogowych, PKP PLK Biuro Bezpieczeństwa wydało polecenie zakładom linii kolejowych dotyczące podjęcia działań w następującym zakresie:

- przekazywania do właściwych jednostek organów ścigania nagrań z urządzeń monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych, które obrazują naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami drogowymi oraz innych użytkowników przejazdów – pieszych i rowerzystów;
- kontynuacji współpracy z tymi organami w celu pozyskania informacji o ich działaniach zmierzających do wykrycia i ukarania sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego;
- dokonywania przeglądów pod kątem ustawienia znaków B-20 „Stop" przed przejazdami kat. „D" zlokalizowanymi na nieeksploatowanych liniach kolejowych, w celu stwierdzenia zasadności ich występowania.

Przekazywanie nagrań z monitoringu organom ścigania ma na celu zwiększenie świadomości kierowców w zakresie stwarzanych przez nich zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych, a także zabezpieczenie możliwości dochodzenia roszczeń finansowych od sprawców w związku z dokonanymi przez nich uszkodzeniami urządzeń zainstalowanych na przejazdach kolejowo-drogowych.

Działalność badawcza i publikacje

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

W 2018 r. Instytut Badawczy Dróg i Mostów realizował następujące zadania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego:

1. Projekty badawcze
   1) *Rejestracja video w ruchu rzeczywistym zachowań kierowców i pieszych na przejściach/okolicach przejść dla pieszych w czterech województwach: mazowieckim, śląskim, wielkopolskim i łódzkim.* Praca wykonana w ramach zadania C5 *Monitoring zachowań uczestników ruchu* ujętego w Programie Realizacyjnym na lata 2018 – 2019,
   2) RID-3B: *Wpływ czasu i warunków eksploatacyjnych na trwałość i funkcjonalność elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego;*
   3) RID-4D: *Wpływ stosowania usług inteligentnych systemów transportowych na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego;*
   4) RID-4F: *Oznakowanie eksperymentalne dróg w aspekcie zachowań uczestników ruchu.*

2. Badania terenowe i laboratoryjne
   1) Badania terenowe oznakowania poziomego autostrady A-1 na odcinku od węzła Rusocin do węzła Nowe Marzy (km 00+000 do km 151+900) w zakresie współczynnika luminancji w świetle rozproszonym QD (widzialność w dzień) oraz współczynnika odblasku RL (widzialność w nocy) wraz z analizą wyników; Zleceniodawca: Intertoll Polska Sp. z o.o., Ropuchy 7a, 83 - 130 Pelplin.
   2) Pomiary właściwości oznakowania pionowego i poziomego autostrady A4 pomiędzy węzłem Jarosław Zachód i węzłem Korczowa; Zleceniodawca: AVR Sp. z o.o., ul. Józefa Dietla 93/4, 31-031 Kraków.
   3) Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 odcinek Katowice - Kraków od km 346+515 do km 401+100; Zleceniodawca: Stalexport Autostrada Małopolska S.A., ul. Piaskowa 20, 41-404 Mysłowice.

3. Konferencje i prezentacje
   1) Lusa Rafał, Skierczyński Paweł, Wachnicka Joanna*, Analizy wpływu wybranych czynników na trwałość i funkcjonalność oznakowania poziomego dróg,* XII Międzynarodowe Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT, Gdańsk, 12-13.04.2018, referat,
   2) Czyżewski Adam, Kornalewski Leszek, Litwin Dariusz, Lusa Rafał, Rymsza Barbara, Skierczyński Paweł*, Badania parametrów technicznych oznakowania eksperymentalnego – wyniki uzyskane w ramach projektu badawczego RID 4F;* XII Międzynarodowe Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT, Gdańsk, 12-13.04.2018, referat,
   3) Kornalewski Leszek *Praktyczne aspekty bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych;* Konferencja LXI Techniczne dni drogowe, Zegrze 7 – 9 listopada 2018 r.
   4) Dzienis Tadeusz, *Wyniki badań ankietowych interesariuszy diagnoza stanu, sposobu i planu wdrożenia usług ITS na terenie RP*, seminarium na zakończenie projektu RID-4D, Wydział Transportu, Politechnika Warszawska, Warszawa 28.06.2018 r.

4. Publikacje
   1) Litwin Dariusz, Czyżewski Adam, Galas Jacek, Wikliński Piotr, Daszkiewicz Marek, Rymsza Barbara, Kornalewski Leszek, Lusa Rafał, Skierczyński Paweł*, Optyczno-fizjologiczne uwarunkowania eksperymentalnego oznakowania drogowego (OE),* Przegląd Techniczny, nr 4 (2018), s. 4, ISSN 0137-8783, e-ISSN 1689-1724

Instytut Transportu Samochodowego

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

Filar: ***Bezpieczny człowiek***

Priorytet: ***Inne***

Kierunek: ***Nadzór***

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

Filar: ***Bezpieczny człowiek***

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

Kierunek: ***Edukacja***

- **Popularyzacja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** – Instytut Transportu Samochodowego uczestnicząc w piknikach, festynach i innych podobnych imprezach prezentował pokazy z wykorzystaniem urządzeń jak symulator dachowania i zderzeń, Alkogogle, Narkogogle, batak (urządzenie treningowe poprawiające czas reakcji) oraz symulatora wybuchu poduszki powietrznej. Celem tych działań było kształtowanie właściwych postaw i zachowań, w szczególności w zakresie stosowania pasów bezpieczeństwa, właściwego zabezpieczania luźnych przedmiotów w pojeździe, upośledzenia zmysłów występujących po spożyciu alkoholu lub zażyciu narkotyków, a także zaburzenia koncentracji i koordynacji wzrokowo-ruchowej np.:
    - Miasteczko bezpieczeństwa – przygotowanie programu i przeprowadzenie warsztatów bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dzieci z klas I – VI szkoły podstawowej, Nadarzyn 22 marca 2018 r. – stoisko ITS.
    - Drogi przyszłości – piknik edukacyjny – przygotowanie programu i przeprowadzenie warsztatów z dziećmi na Starym Mieście w Olsztynie, 23 września 2018 r. – stoisko ITS.
- **Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (CEBR)** – Celem Centrum jest promowanie wiedzy, kształtowanie umiejętności oraz właściwych postaw związanych z bezpiecznym uczestniczeniem w ruchu drogowym z wykorzystaniem różnorodnych metod nauczania, prowadzenie zajęć edukacyjnych dotyczących tematyki BRD dla przedstawicieli różnych grup wiekowych na terenie ITS. W roku 2018 kontynuowano pilotaż funkcjonowania CEBR adresowanego dla różnych grup dzieci i dorosłych, w którym uczestniczyło ok. 300 osób. Opracowano raport ewaluacyjny z zajęć przeprowadzonych w ramach CEBR. Przygotowano zalecenia dotyczące efektywnego prowadzenia zajęć w CEBR dla przedstawicieli różnych grup wiekowych. Przygotowano pakiety edukacyjne przeznaczone dla przedstawicieli różnych grup wiekowych.
- **Działalność wydawnicza w zakresie publikacji zwartych oraz kwartalnika Transport Samochodowy. Propagowanie i dystrybucja wspomnianych materiałów** – Wydawanie monografii, podręczników i innych publikacji naukowych na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, psychologii transportu, zasad przewożenia towarów i ludzi, badań pojazdów, itp. Tematyka rzeczonych publikacji dotyczy większości priorytetów NPBRD. np.:
    - Aneta Wnuk, *Nauczyciel wychowania komunikacyjnego*¸ Wydawnictwo ITS.
- **Kilkadziesiąt artykułów dotyczących tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego opublikowanych w punktowanych czasopismach naukowych** (m.in. *Accident Analysis and Prevention*, *Injury Prevention, Polish Journal of Environmental Studies, Eksploatacja i Niezawodność - Maintenance and Reliability, Transport Problems, Journal of KONES*).

- **Prowadzenie szkoleń i praktyk dodatkowych dla psychologów transportu** np.:
    - **Szkolenie: *Diagnoza uzależnień w badaniach kierowców*** – Autorski program szkolenia psychologów wojskowych pracowni psychologicznych w zakresie diagnozy uzależnień i metod radzenia sobie ze stresem bojowym u kierowców pojazdów wojskowych (Słupsk, 04.10.2018).

Filar: ***Bezpieczny człowiek***

Priorytet: ***Inne***

Kierunek: ***Edukacja***

- **Szkolenie w siedzibie ITS (7.06.2018)** – Grupa uczniów z klas integracyjnych pod opieką nauczycieli uczestniczyła w zajęciach w Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych w Instytucie Transportu Samochodowego.

Filar: ***Bezpieczny człowiek***

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

Kierunek: ***Badania i wymiana doświadczeń***

- **Badania zachowań pieszych oraz relacji pieszy-kierowca w woj. mazowieckim, łódzkim, wielkopolskim i śląskim na zlecenie Krajowej Rady BRD**
- **Seminaria ITS** – cykliczne otwarte seminaria, w tym referaty nt. bezpieczeństwa ruchu drogowego: w tym referaty dotyczące tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego:
    - *Wyniki badania wpływu rozproszenia uwagi kierowcy na parametry ruchu pojazdu.*
    - *Internetowe badania opinii społecznych użytkowników dróg w krajach Europy, Ameryki Północnej i Południowej oraz Azji.*
- **Projekt europejski ESRA** (***E-Survey of Road Users' Attitudes***) – Inicjatywa instytutów badawczych z UE związana z badaniem opinii społecznych użytkowników dróg w krajach Europy, Ameryki Północnej i Południowej oraz Azji. W ramach tego projektu ITS wziął udział w przygotowaniu koncepcji badań i przeprowadzeniu badań opinii społecznych w Polsce.

Filar: ***Bezpieczny człowiek***

Priorytet: ***Inne***

Kierunek: ***Badania i wymiana doświadczeń***

- **Wyróżnienia i nagrody:**
    - Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR) otrzymało w 2018 roku następujące wyróżnienia**:**
        - medal od organizacji wynalazczej z Chorwacji (*Union of Croatian Innovators*) (listopad 2018, Norymberga),
        - Złoty medal na II Międzynarodowej Wystawie Wynalazków „Invent Arena 2018" (czerwiec 2018, Trzyniec, Republika Czeska).

Filar: ***Bezpieczne drogi***

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

Kierunek: ***Edukacja***

- **„Twoje światła – twoje bezpieczeństwo". Organizatorzy:** KG Policji, ITS, PISKP – Celem akcji było przypomnienie kierującym, jak ważne jest oświetlenie zewnętrzne pojazdu (w szczególności w okresie jesienno-zimowym). Części ze zdarzeń, zwłaszcza tych z udziałem pieszych, udałoby się uniknąć, gdyby kierowcy mieli sprawne, prawidłowo wyregulowane światła, wcześniej dostrzegli pieszych na jezdni lub nie doprowadzali do oślepiania innych uczestników ruchu drogowego. W ramach akcji nieodpłatnie sprawdzano ustawienie świateł w pojazdach.

- **Opracowanie wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego** – Realizowane na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady BRD, przez konsorcjum Instytutu Transportu Samochodowego z firmą M&G Consulting Marketing, w roku 2018 przeprowadzono badania rozwiązań inżynierskich przeznaczonych dla ruchu rowerowego oraz opracowano podręcznik pt.: „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego", Integralną część podręcznika stanowi „Katalog przykładowych rozwiązań infrastruktury dla rowerzystów".

Filar: ***Bezpieczna prędkość***

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

Kierunek: ***Edukacja***

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

Filar: ***Bezpieczny pojazd***

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

Kierunek: ***Inżynieria i technologia***

- **Opracowywanie i doskonalenie metod kontroli stanu technicznego pojazdów** – W ramach działalności statutowej zostały podjęte prace, związane z opracowywaniem i doskonaleniem metod kontroli stanu technicznego pojazdów, w tym opracowanie koncepcji i wykonanie prototypów nowych urządzeń kontrolnych oraz ich badania eksploatacyjne.

Filar: ***Bezpieczny pojazd***

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

Kierunek: ***Edukacja***

- **Zajęcia ze studentami** – Zajęcia odbywały się na wyższych uczelniach. Przybliżały one studentom sposoby badań pojazdów wyposażonych w nowoczesne systemy bezpieczeństwa w ramach badań homologacyjnych.
- **Szkolenie kandydatów na diagnostów i doszkalanie diagnostów** – Szkolenie w zakresie kontroli hamulców i zawieszenia pojazdu w SKP zgodnie z planem nauczania według rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych.
- **Prowadzenie zajęć dla studentów studiów dziennych i zaocznych Uczelni Techniczno-Handlowej w Warszawie w zakresie diagnostyki samochodów** – Zajęcia laboratoryjne, dotyczące pomiaru sił hamowania, pomiar skuteczności tłumienia zawieszenia pojazdu, pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdów, pomiaru mas, nacisków i wymiarów pojazdów, kontroli, weryfikacji i zasad funkcjonowania tachografów cyfrowych, okresowych badań pojazdów.

Filar: ***Bezpieczny pojazd***

Priorytet: ***Inne***

Kierunek: ***Edukacja***

- **Studia podyplomowe „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego i Rzeczoznawstwo Samochodowe"** – Studia prowadzone we współpracy Politechniki Warszawskiej, Wojskowej Akademii Technicznej, Stowarzyszenia Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego i Instytutu Transportu Samochodowego.

Filar: ***Bezpieczny pojazd***

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

Kierunek: ***Edukacja***

- **Pomoc ofiarom wypadków drogowych w ramach indywidualnych spotkań terapeutycznych** – Doświadczenie zagrożenia zdrowia lub życia własnego zagrożenie lub utrata bliskiej osoby w wypadku drogowym, to jedno z najczęstszych doświadczeń traumatycznych. W ITS była udzielana pomoc interwencyjna dla osób potrzebujących, zapobiegająca rozwojowi zaburzeń powypadkowych, jak również terapia Zespołu Stresu Pourazowego (PTSD).

Filar: ***Bezpieczny pojazd***

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

- **Metody badań kontroli stanu technicznego pojazdów** – Analiza metod badań kontroli stanu technicznego pojazdów w innych krajach europejskich i wymagań dla urządzeń stosowanych w SKP do kontroli pojazdów oraz w przepisach unijnych.
- **Analiza i ocena systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań z zakresu ochrony środowiska prowadzonych w Armenii** – Szkolenie wyjazdowe organizowane dla przedstawicieli stacji kontroli pojazdów objętych patronatem ITS mające na celu poszerzenie wiedzy dotyczące systemów badań technicznych wykorzystywanych w krajach UE.

Filar: ***Bezpieczny pojazd***

Priorytet: ***Inne***

Kierunek: ***Legislacja***

- **Prowadzenie katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej** – Opracowywanie referencyjnych danych technicznych pojazdów w szczególności w zakresie: informacji o homologacji typu pojazdu, masy własnej, dopuszczalnej ładowności, dopuszczalnej masy całkowitej, najwyższego dopuszczalnego nacisku osi, maksymalnej mocy netto silnika, liczby miejsc siedzących rodzaju pojazdu, itd. ma kluczowe znaczenie dla prawidłowego sposobu wypełniania danych technicznych w dowodzie rejestracyjnym i w centralnej ewidencji pojazdów. Dane techniczne pojazdu decydują o rodzaju wymaganego prawa jazdy dla danego pojazdu, wyposażeniu technicznym pojazdu np. w ogranicznik prędkości, itp. dopuszczalnej prędkości z jaka może poruszać się pojazd po drogach i i wielu innych aspektach bezpiecznego używania pojazdu. Nieprawidłowe lub w nieuprawniony sposób zmienione dane techniczne pojazdu prowadzą do używania pojazdów przez osoby nie posiadające odpowiednich kwalifikacji lub bez wymaganego wyposażenia związanego z bezpieczeństwem w ruchu drogowym.

Filar: ***Ratownictwo i opieka powypadkowa***

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

Kierunek: ***Edukacja***

- **Współorganizacja i udział w obchodach Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w Zabawie k/Tarnowa (17-18.11.2018).** Organizatorami uroczystości byli: Stowarzyszenie Pomocy Ofiarom Wypadków i Katastrof Komunikacyjnych „Przejście stowarzyszenie Przejście, stowarzyszenie Centrum Inicjatyw na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Instytut Transportu Samochodowego.
- **Współorganizacja Seminarium „Pomoc ofiarom wypadków drogowych”** (Zabawa k/Tarnowa, 17.11.2018) – W trakcie seminarium pracownicy ITS zaprezentowali następujące referaty: *Wspomnienie o śp. Prof. R. Krystku* (Marcin Ślęzak) oraz *Etyczne aspekty związane z problematyką ofiar wypadków drogowych* (Paweł Bany).

Filar: ***System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego***

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

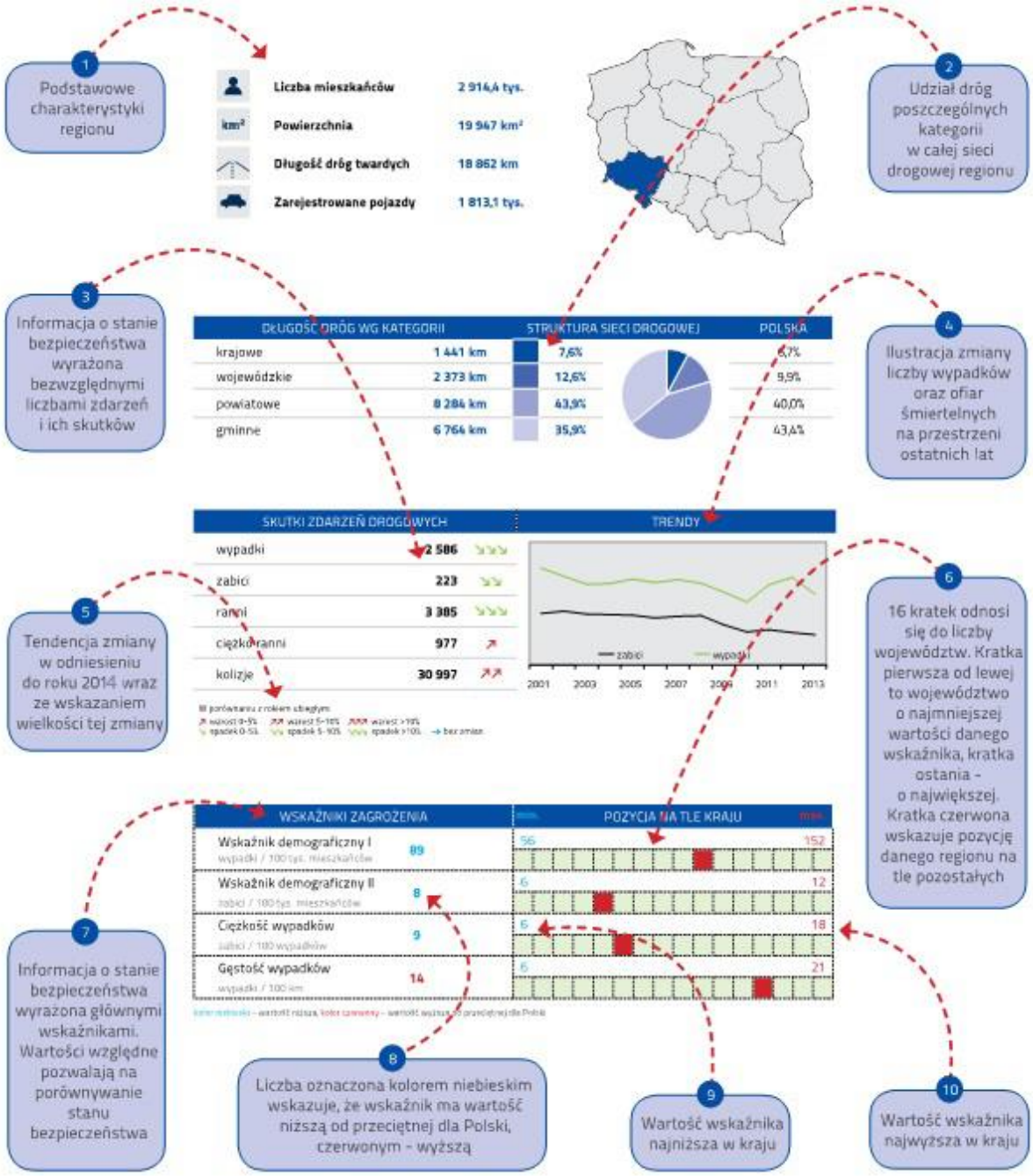
Kierunek działań systemowych: ***Rozwój i wdrożenie jednolitego systemu monitorowania (m.in. poprzez usprawnienie systemu zbierania danych oraz rozszerzenie zakresu i integrację baz danych)***

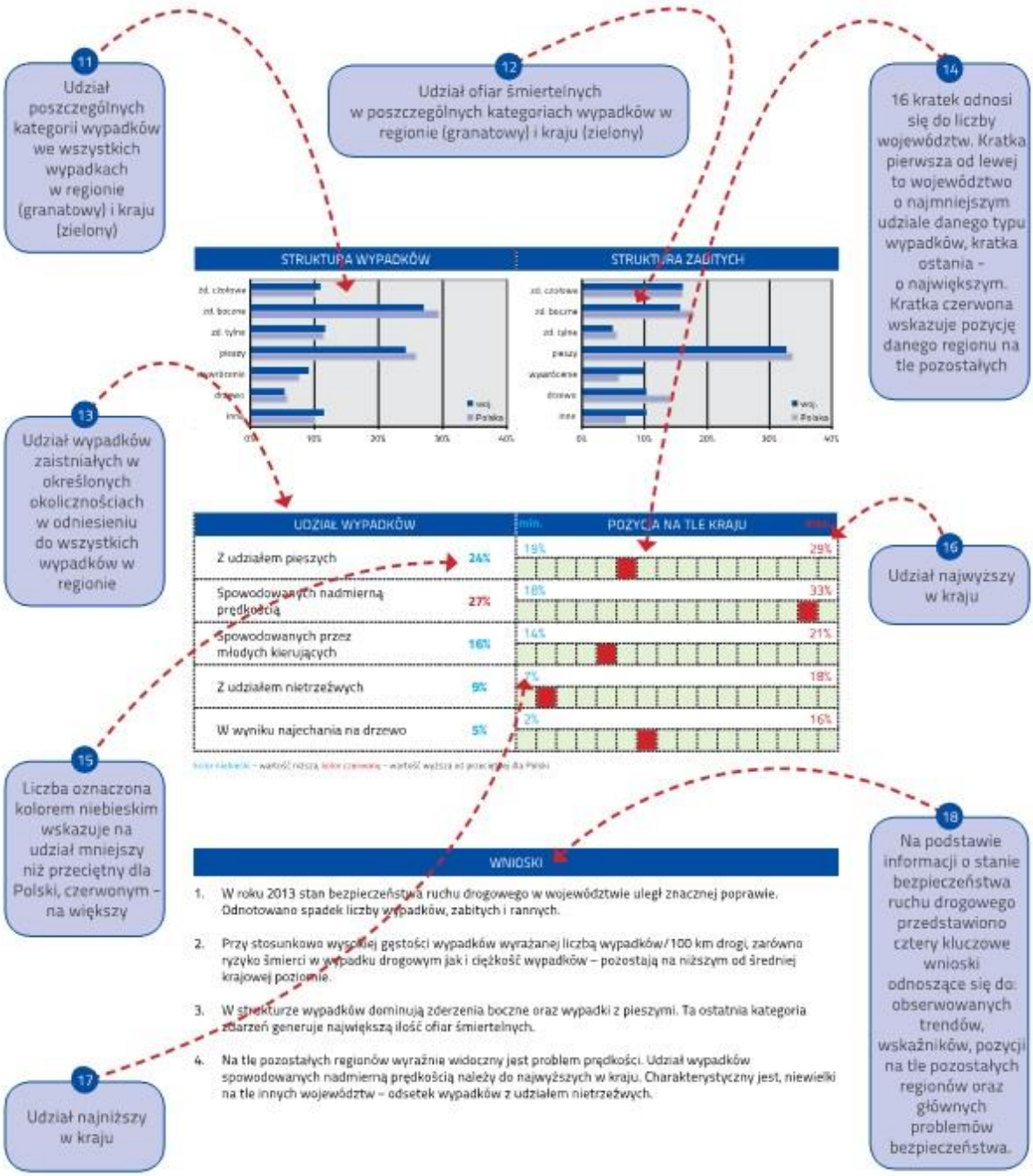
- **Polskie Obserwatorium BRD –** celem realizacji projektu jest zapewnienie funkcjonowania Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Obserwatorium (POBR) składa się z dwóch części: hurtowni danych i strony internetowej www.obserwatoriumbrd.pl. W Obserwatorium są zgromadzone dane o wypadkach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

ZAŁĄCZNIK 1

Analizy porównawcze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwach w 2018 r.

JAK ODCZYTAĆ INFORMACJE ?




11
Udział poszczególnych kategorii wypadków we wszystkich wypadkach w regionie (granatowy) i kraju (zielony)
12
Udział ofiar śmiertelnych w poszczególnych kategoriach wypadków w regionie (granatowy) i kraju (zielony)
14
16 kratek odnosi się do liczby województw. Kratka pierwsza od lewej to województwo o najmniejszym udziale danego typu wypadków, kratka ostania - o największym. Kratka czerwona wskazuje pozycję danego regionu na tle pozostałych
STRUKTURA WYPADKÓW
STRUKTURA ZABITYCH
13
Udział wypadków zaistniałych w określonych okolicznościach w odniesieniu do wszystkich wypadków w regionie
UDZIAŁ WYPADKÓW
POZYCJA NA TLE KRAJU
Z udziałem pieszych 24%
19% 29%
Spowodowanych nadmierną prędkością 27%
18% 33%
Spowodowanych przez młodych kierujących 16%
14% 21%
Z udziałem nietrzeźwych 9%
2% 18%
W wyniku najechania na drzewo 5%
2% 16%
16
Udział najwyższy w kraju
15
Liczba oznaczona kolorem niebieskim wskazuje na udział mniejszy niż przeciętny dla Polski, czerwonym - na większy
WNIOSKI
1. W roku 2013 stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie uległ znacznej poprawie. Odnotowano spadek liczby wypadków, zabitych i rannych.
2. Przy stosunkowo wysokiej gęstości wypadków wyrażanej liczbą wypadków / 100 km drogi, zarówno ryzyko śmierci w wypadku drogowym jak i ciężkość wypadków – pozostają na niższym od średniej krajowej poziomie.
3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz wypadki z pieszymi. Ta ostatnia kategoria zdarzeń generuje największą ilość ofiar śmiertelnych.
4. Na tle pozostałych regionów wyraźnie widoczny jest problem prędkości. Udział wypadków spowodowanych nadmierną prędkością należy do najwyższych w kraju. Charakterystyczny jest, niewielki na tle innych województw – odsetek wypadków z udziałem nietrzeźwych.
17
Udział najniższy w kraju
18
Na podstawie informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono cztery kluczowe wnioski odnoszące się do: obserwowanych trendów, wskaźników, pozycji na tle pozostałych regionów oraz głównych problemów bezpieczeństwa.

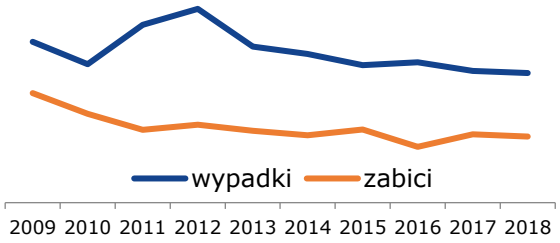
WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE

Liczba mieszkańców	2 901 tys.
Powierzchnia	19 947 km^2
Długość dróg publicznych	23 790,3 km
Zarejestrowane pojazdy	2 185,2 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 406 km	5,9%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	2 378 km	10%		6,9%
powiatowe	8 429 km	35,4%		29,8%
gminne	11 577 km	48,7%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	2 148	↘
zabici	203	↘↘
ranni	2 674	↘
ciężko ranni	971	↘
kolizje	40131	↘

TRENDY



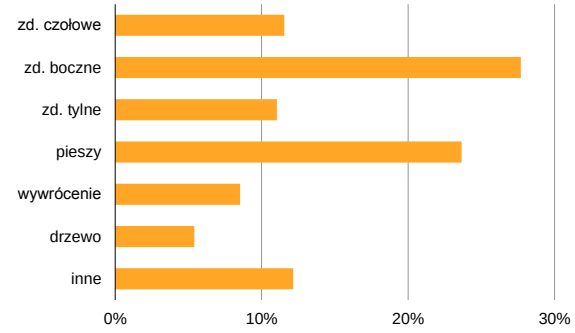
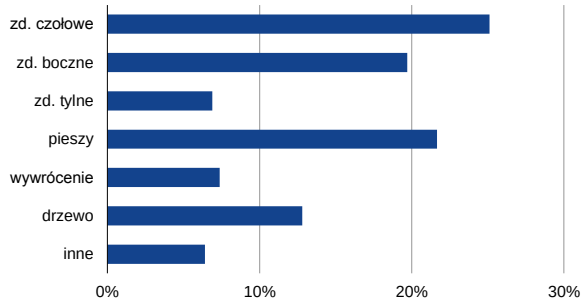
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	74	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6,99	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	9,45	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	9	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	24,6%	17%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	22 %	13%		22%
Spowodowanych przez młodych kierowców	15,2%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	13,9%	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	8,4%	5%		14%
Z udziałem motocyklistów	10%	5%		11%
W wyniku najechania na drzewo	5,4%	2%		14%

WNIOSKI

1. W roku 2018 zaobserwowano spadek wszystkich wskaźników wypadkowości na terenie województwa, szczególnie liczby zabitych.
2. Wskaźnik określający gęstość wypadków na 100 km dróg publicznych jest znacznie powyżej średniej krajowej.
3. Przyjęte na potrzeby oceny wskaźniki plasują region w gronie województw o średnim poziomie zagrożenia.
4. Istotnym problemem pozostaje duża liczba wypadków z udziałem pieszych, spowodowanych nadmierną prędkością. Nadal w regionie na wysokim poziomie pozostaje udział motocyklistów w wypadkach drogowych.

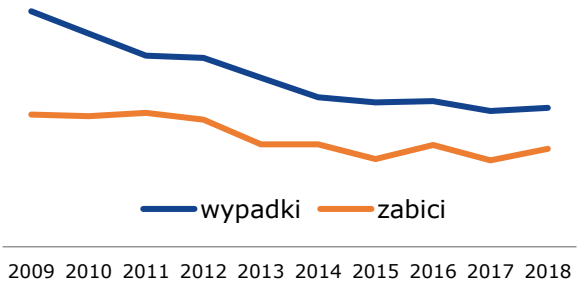
WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE

Liczba mieszkańców	2 079,9 tys.
Powierzchnia	17 972 km^2
Długość dróg publicznych	27 445,6 km
Zarejestrowane pojazdy	1 583,4 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 207 km	4,4%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 788 km	6,5%		6,9%
powiatowe	6 990 km	25,5%		29,8%
gminne	17 461 km	63,6%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	970	↗
zabici	171	↗↗↗
ranni	1031	↘
ciężko ranni	409	↘↘↘
kolizje	27 768	↗

TRENDY



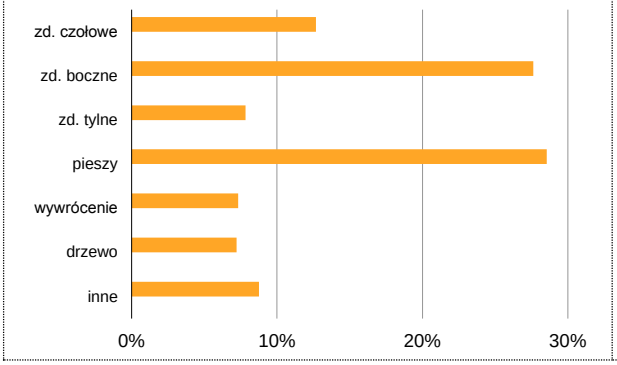
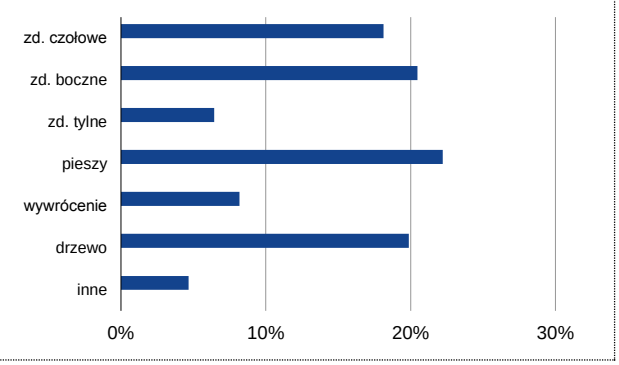
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

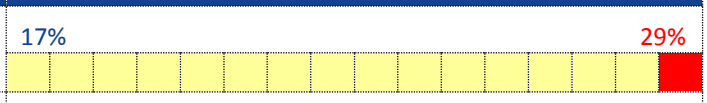
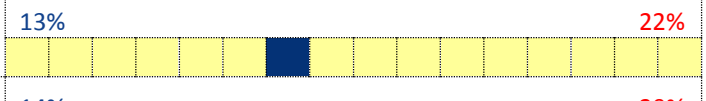
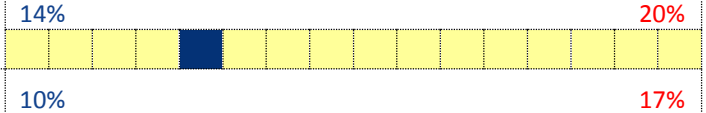
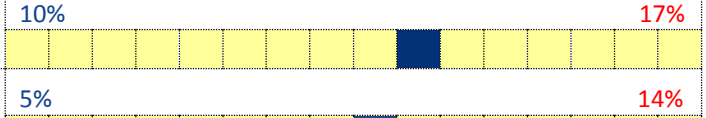
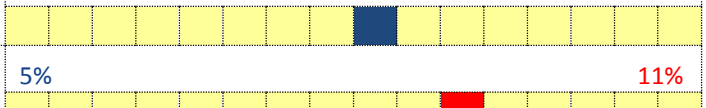
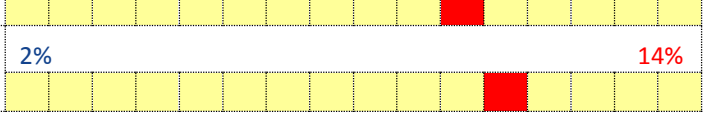
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	47	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	8,2	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	17,6	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3,5	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

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

WNIOSKI

1. W roku 2018 odnotowano wyraźny wzrost liczby ofiar śmiertelnych przy jednoczesnym spadku liczby ciężko rannych.
2. Podobnie jak w latach ubiegłych wskaźniki zagrożenia wskazują, że przy najniższym w kraju ryzyku zaistnienia wypadku, ciężkość zdarzeń wyrażona liczbą zabitych/100 wypadków, osiąga bardzo wysoką wartość, co plasuje region wśród najbardziej zagrożonych.
3. Region charakteryzuje się najwyższym wskaźnikiem wypadków z udziałem pieszych oraz wysokim odsetkiem wypadków z udziałem motocyklistów.
4. Wskaźnik udziału wypadków spowodowanych przez młodych kierowców jest znacznie poniżej średniej w kraju.

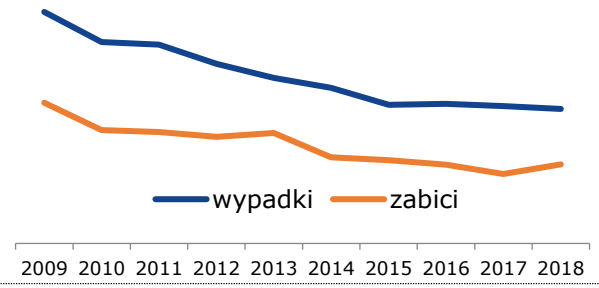
WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE

Liczba mieszkańców	2 121,6 tys.
Powierzchnia	25 122 km^2
Długość dróg publicznych	36 995,8 km
Zarejestrowane pojazdy	1 709,2 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 076 km	2,9%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	2 259 km	6,1%		6,9%
powiatowe	10 612 km	28,7%		29,8%
gminne	23 050 km	62,3%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	1 216	↘
zabici	179	↗↗↗
ranni	1 286	↘↘↘
ciężko ranni	598	↘↘
kolizje	20 079	↗

TRENDY



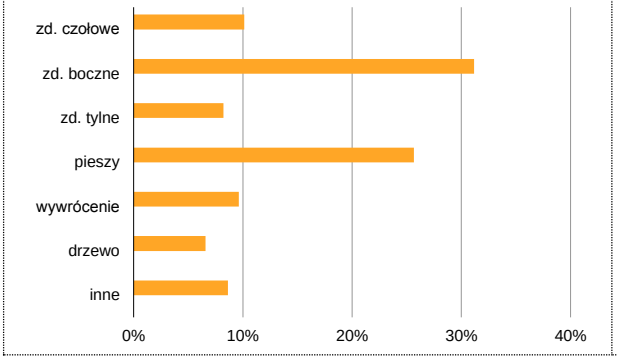
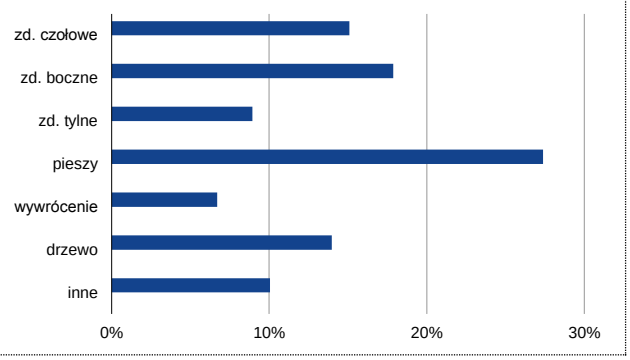
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	57,3	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	8,4	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	14,7	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3,3	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min. POZYCJA NA TLE KRAJU max.
Z udziałem pieszych	**26,%**	17% 29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**21,8%**	13% 22%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**16,1%**	14% 20%
Z udziałem rowerzystów	**14,3%**	10% 17%
Z udziałem nietrzeźwych	**14%**	5% 14%
Z udziałem motocyklistów	**10,4%**	5% 11%
W wyniku najechania na drzewo	**6,6%**	2% 14%

WNIOSKI

1. W roku 2018 odnotowano w województwie wyraźny wzrost liczby zabitych w wypadkach drogowych, udział wszystkich grup wypadków osiąga wartości wyższe od średniej krajowej.

2. Wskaźniki zagrożenia plasują region w gronie województw charakteryzujących się stosunkowo niedużym ryzykiem wypadku. Niestety towarzysząca wypadkom ciężkość jest znacznie wyższa od średniej krajowej.

3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wysoka śmiertelność wypadków z udziałem pieszych. Obie kategorie zdarzeń charakteryzują się znaczną ciężkością.

4. Region ma najwyższy wskaźnik w kraju w strukturze wypadków z udziałem nietrzeźwych.

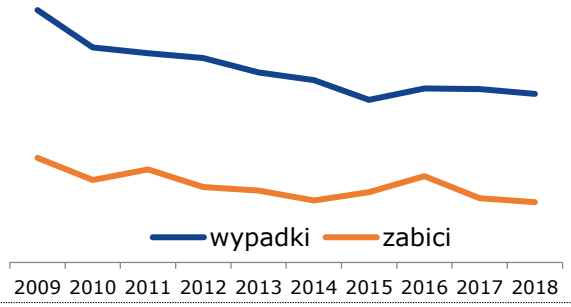
WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE

Liczba mieszkańców	1 015,4 tys.
Powierzchnia	13 988 km^2
Długość dróg publicznych	15 455,2 km
Zarejestrowane pojazdy	809,111 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	909 km	5,9%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 597 km	10,3%		6,9%
powiatowe	4 145 km	26,8%		29,8%
gminne	8 805 km	57,0%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	663	↘
zabici	79	↘↘
ranni	790	↘↘
ciężko ranni	392	↗↗↗
kolizje	11 577	↘↘

TRENDY



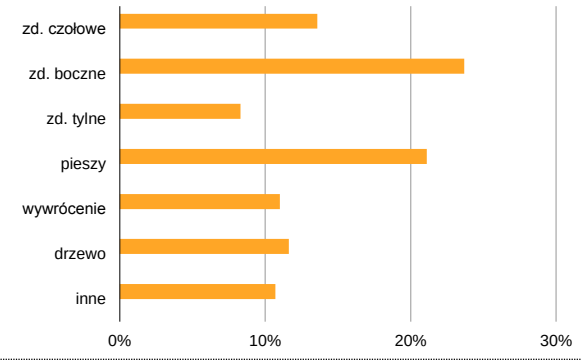
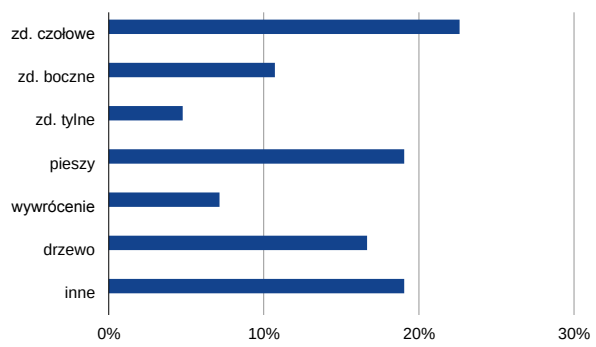
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	65,3	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	7,8	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	11,9	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	4,3	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min. POZYCJA NA TLE KRAJU max.
Z udziałem pieszych	21,7%	17% 29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	22%	13% 22%
Spowodowanych przez młodych kierowców	17%	14% 20%
Z udziałem rowerzystów	10,4%	10% 17%
Z udziałem nietrzeźwych	8,3%	5% 14%
Z udziałem motocyklistów	10,9%	5% 11%
W wyniku najechania na drzewo	11,6%	2% 14%

WNIOSKI

1. W 2018 r. w regionie odnotowano znaczny wzrost liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych.
2. Istotny problem stanowią wypadki spowodowane nadmierną prędkością, których udział jest jednym z najwyższych w kraju.
3. W województwie utrzymuje się nadal niski udział wypadków z udziałem rowerzystów. Niewielki odsetek wypadków z udziałem pieszych oraz nietrzeźwych.
4. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów jednak najwięcej ofiar śmiertelnych generują wypadki na skutek zderzenia czołowego pojazdów.

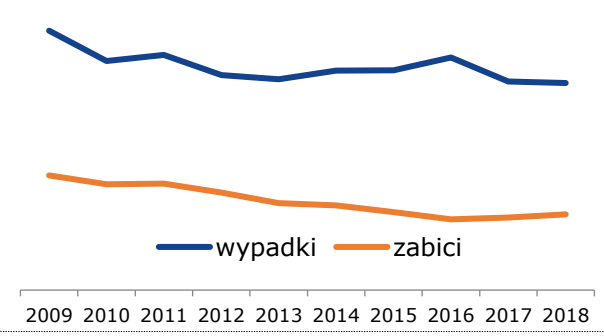
WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE

Liczba mieszkańców	2 479,9 tys.
Powierzchnia	18 219 km^2
Długość dróg publicznych	26 055,5 km
Zarejestrowane pojazdy	1 919,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 486 km	5,7%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 356 km	5,2%		6,9%
powiatowe	7 813 km	30,0%		29,8%
gminne	15 401 km	59,1%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	3 759	↘
zabici	229	↗
ranni	4 600	↘
ciężko ranni	1 241	↗
kolizje	27 995	↘

TRENDY



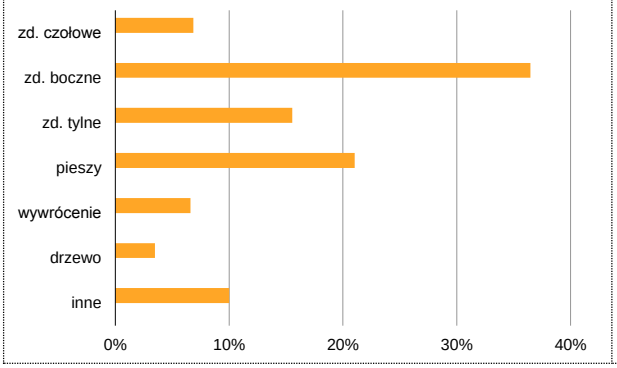
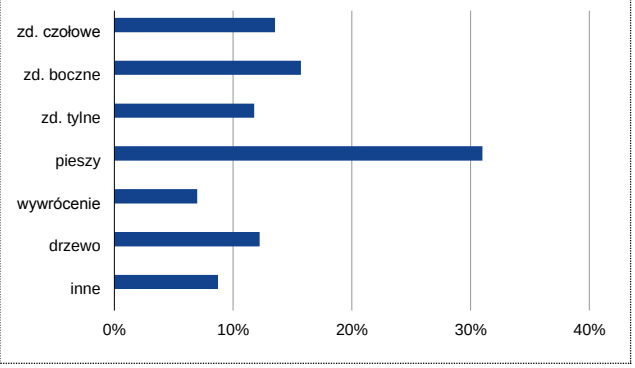
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

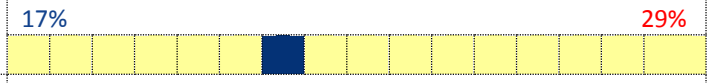
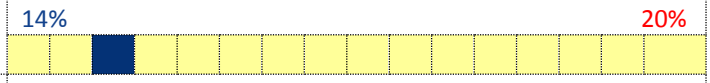
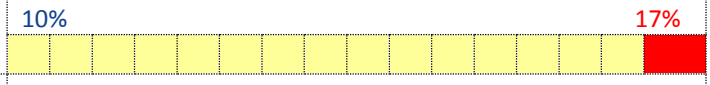
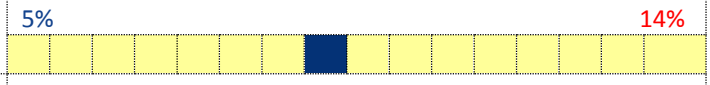
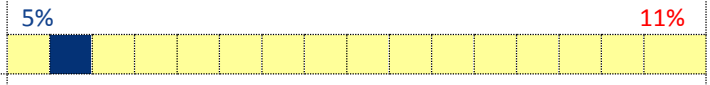
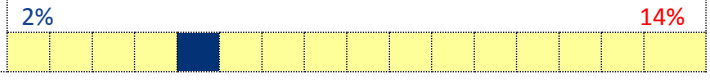
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	152	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	9,3	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,1	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	14,4	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min. POZYCJA NA TLE KRAJU max.
Z udziałem pieszych	22,2%	
Spowodowanych nadmierną prędkością	19,8%	
Spowodowanych przez młodych kierowców	14,9%	
Z udziałem rowerzystów	17%	
Z udziałem nietrzeźwych	8,5%	
Z udziałem motocyklistów	6,4%	
W wyniku najechania na drzewo	3,5%	

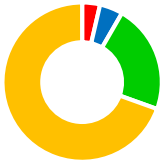
WNIOSKI

1. W 2018 r. nieznacznie wzrosła liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, przy jednoczesnym znacznym spadku ilości wypadków.
2. Wskaźniki zagrożeń wskazują, że przy najwyższym w kraju ryzyku zaistnienia wypadku ciężkość zdarzeń określana liczbą zabitych na 100 wypadków jest niższa od średniej w pozostałych województwach.
3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne. W strukturze zabitych dominuje bardzo wysoki odsetek ofiar śmiertelnych wśród pieszych.
4. W regionie odnotowano stosunkowo niski w skali kraju odsetek wypadków z udziałem motocyklistów. Problemem na tle pozostałych województw jest znaczny odsetek wypadków z udziałem rowerzystów.

WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE

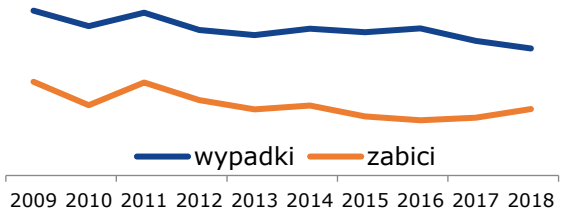
Liczba mieszkańców	3 395,6 tys.
Powierzchnia	15 183 km^2
Długość dróg publicznych	31 542,5 km
Zarejestrowane pojazdy	2 464,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 098 km	3,5%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 414 km	4,5%		6,9%
powiatowe	6 616 km	21,0%		29,8%
gminne	22 416 km	71,1%		58,7%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	3 404	↘↘
zabici	223	↗↗↗
ranni	4 003	↘↘
ciężko ranni	1 151	↗
kolizje	31 472	↗

TRENDY



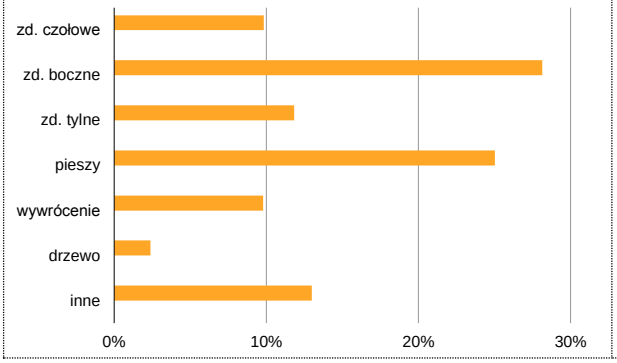
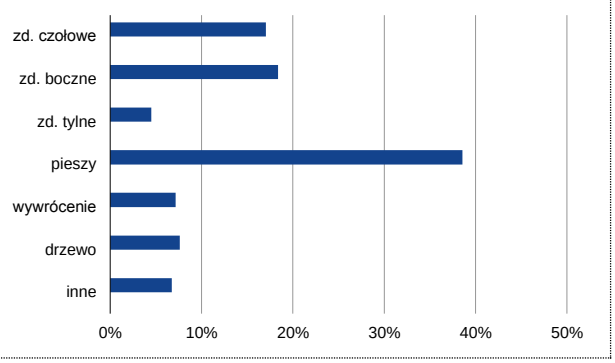
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	100,2	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6,6	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,6	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	10,8	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min. POZYCJA NA TLE KRAJU max.
Z udziałem pieszych	**26%**	17% … 29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**18,9%**	13% … 22%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**17,2%**	14% … 20%
Z udziałem rowerzystów	**14,3%**	10% … 17%
Z udziałem nietrzeźwych	**8,9%**	5% … 14%
Z udziałem motocyklistów	**8,9%**	5% … 11%
W wyniku najechania na drzewo	**2,4%**	2% … 14%

WNIOSKI

1. W 2018 r. znacznie wzrosła liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.
2. Wskaźnik zagrożenia plasuje region w gronie województw charakteryzujących się niedużą ciężkością wypadków. Niestety ryzyko zaistnienia wypadku określane ilością wypadków przypadających na 100 tyś. mieszkańców oraz gęstość wypadków na 100 km dróg publicznych osiąga jedne z najwyższych wartości w kraju.
3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych, które generują zdecydowanie najwyższe odsetki ofiar śmiertelnych.
4. Zauważalny jest problem wypadków spowodowanych przez młodych kierowców.

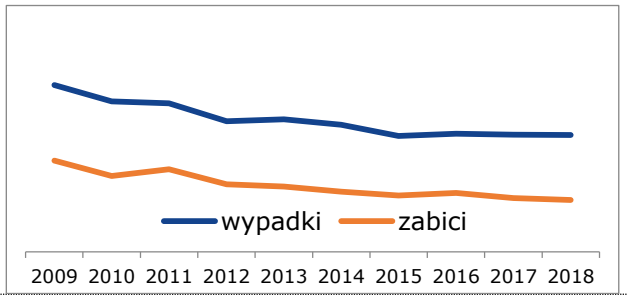
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

Liczba mieszkańców	5 391,8 tys.
Powierzchnia	35 558 km^2
Długość dróg publicznych	54 691 km
Zarejestrowane pojazdy	4 640,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	2 429 km		4,4%	4,6%
wojewódzkie	3 004 km		5,5%	6,9%
powiatowe	15 170 km		27,7%	29,8%
gminne	34 087 km		62,3%	58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	4 034	↘
zabici	448	↘
ranni	4 682	↘
ciężko ranni	919	↘
kolizje	68 770	↗

TRENDY



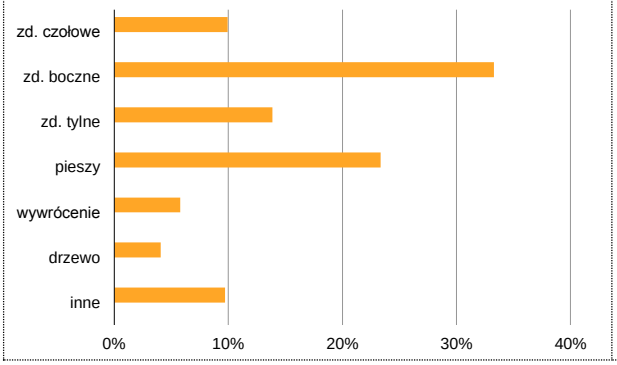
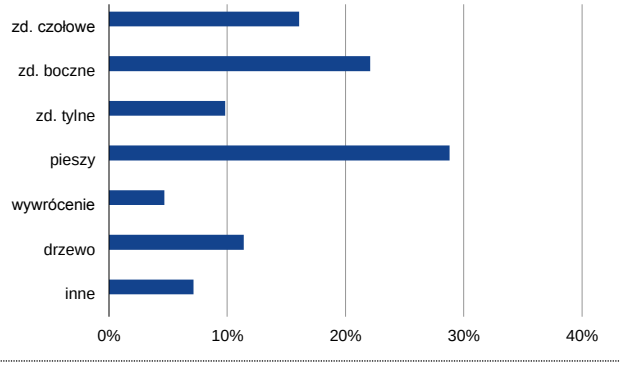
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

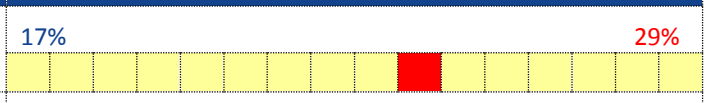
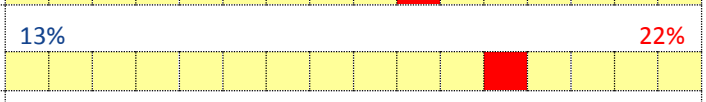
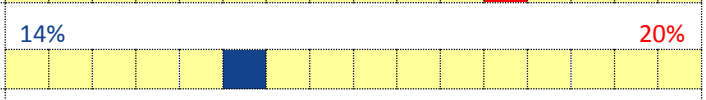
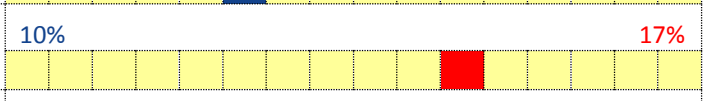
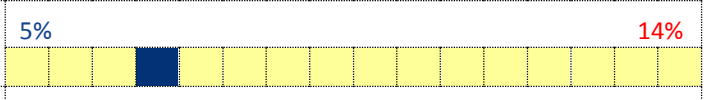
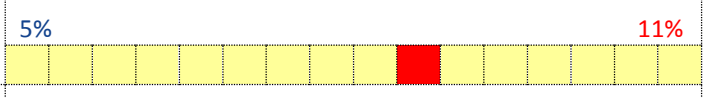
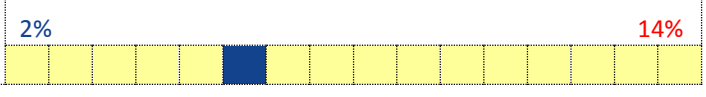
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	74,8	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	8,3	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	11,1	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	7,4	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

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

WNIOSKI

1. W 2018 r. odnotowano niewielki spadek we wszystkich wskaźnikach.
2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych. Ta ostatnia kategoria zdarzeń generuje bardzo wysoki odsetek ofiar śmiertelnych na tle innych rodzajów wypadków.
3. W kategorii głównych problemów należy rozpatrywać wypadki spowodowane nadmierną prędkością oraz z udziałem rowerzystów i motocyklistów.
4. Wskaźniki zagrożeń plasują region w gronie województw charakteryzujących się stosunkowo średnim ryzykiem wypadków. Niestety towarzysząca im ciężkość jest wyższa od średniej krajowej.

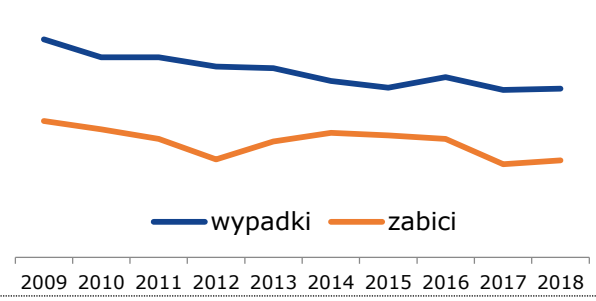
WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE

Liczba mieszkańców	988 tys.
Powierzchnia	9 412 km^2
Długość dróg publicznych	10 469,2 km
Zarejestrowane pojazdy	787,2 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	786 km	7,5%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1000 km	9,6%		6,9%
powiatowe	3 892 km	37,2%		29,8%
gminne	4 791 km	45,8%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	705	↗
zabici	81	↗
ranni	787	↘↘
ciężko ranni	271	↘↘↘
kolizje	10194	↘

TRENDY



W porównaniu z rokiem ubiegłym:

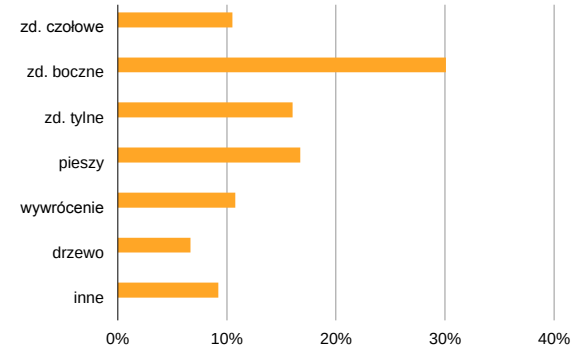
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

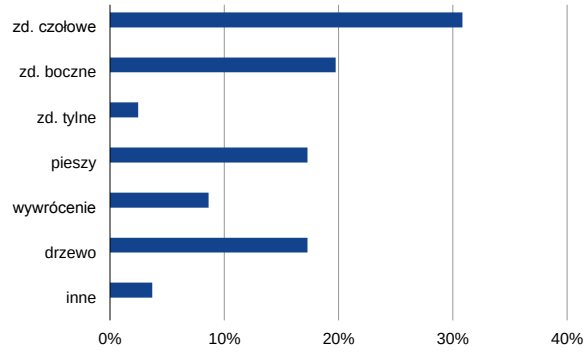
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	71,4	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	8,2	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	11,5	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	6,7	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH





UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	**17%**	17%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**18,9%**	13%		22%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**17,2%**	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	**14,5%**	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	**10,9%**	5%		14%
Z udziałem motocyklistów	**10,8%**	5%		11%
W wyniku najechania na drzewo	**6,7%**	2%		14%

WNIOSKI

1. W 2018 r. w regionie odnotowano znaczny spadek liczby rannych i ciężko rannych.
2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów, jednak najwięcej ofiar śmiertelnych generują wypadki spowodowane zderzeniem czołowym pojazdów oraz najechaniem na pieszego.
3. W regionie odnotowano najniższy w kraju odsetek wypadków z udziałem pieszych. Wśród najistotniejszych problemów należy wskazać wypadki z udziałem rowerzystów i motocyklistów oraz w wyniku najechania na drzewo.
4. Wskaźniki zagrożenia w regionie są niższe od średnich w kraju. Niestety towarzysząca im ciężkość przewyższa średnią krajową.

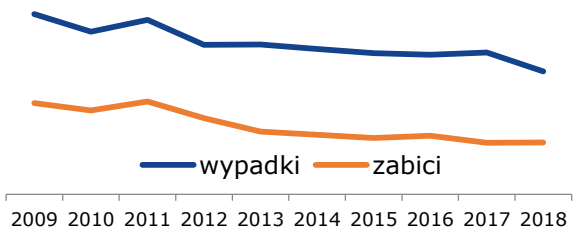
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE

Liczba mieszkańców	2 128,7 tys.
Powierzchnia	17 846 km^2
Długość dróg publicznych	20 976 km
Zarejestrowane pojazdy	1 550,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	927 km	4,4%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 712 km	8,2%		6,9%
powiatowe	6 689 km	32,9%		29,8%
gminne	11 648 km	55,5%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	1 481	↘↘↘
zabici	125	↗
ranni	1 775	↘↘↘
ciężko ranni	343	↘↘
kolizje	18 520	↗

TRENDY



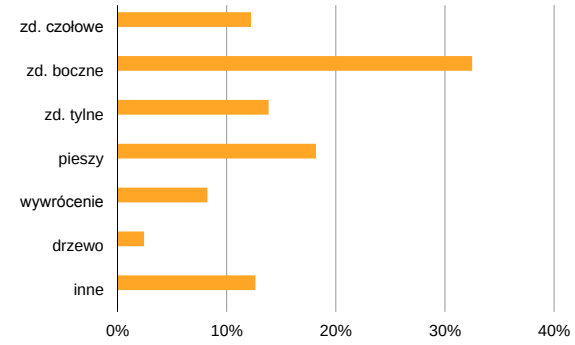
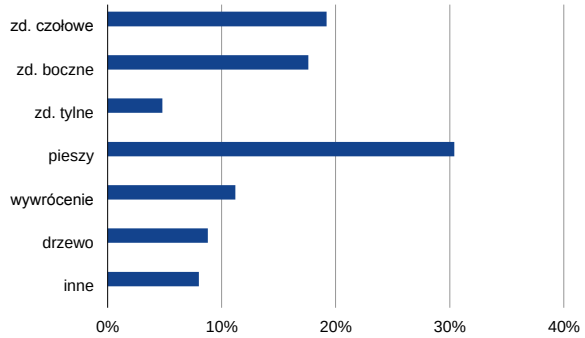
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	69,6	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5,9	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	8,4	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	7,1	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min. POZYCJA NA TLE KRAJU max.
Z udziałem pieszych	**19%**	17% … 29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**20,3%**	13% … 22%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**19%**	14% … 20%
Z udziałem rowerzystów	**16,6%**	10% … 17%
Z udziałem nietrzeźwych	**7,6%**	5% … 14%
Z udziałem motocyklistów	**9,7%**	5% … 11%
W wyniku najechania na drzewo	**2,4%**	2% … 14%

WNIOSKI

1. W 2018 r. znacznie spadła w województwie liczba wypadków i rannych (w tym ciężko rannych).
2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych i właśnie te ostatnie generują najwięcej ofiar śmiertelnych.
3. Wskaźniki zagrożeń plasują region wśród województw o niskiej ciężkości wypadków.
4. W województwie kolejny rok odnotowano jeden z najwyższych w kraju udział wypadków spowodowanych przez młodych kierowców oraz wypadków z udziałem rowerzystów.

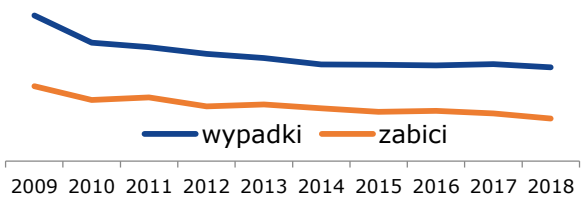
WOJEWÓDZTWO PODLASKIE

Liczba mieszkańców	1 182,7 tys.
Powierzchnia	20 187 km^2
Długość dróg publicznych	26 933,2 km
Zarejestrowane pojazdy	865,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	995 km	3,7%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 332 km	4,9%		6,9%
powiatowe	7 669 km	28,5%		29,8%
gminne	16 938 km	62,9%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	672	↘
zabici	102	↘↘↘
ranni	771	↘
ciężko ranni	361	↘↘
kolizje	13 507	↗

TRENDY



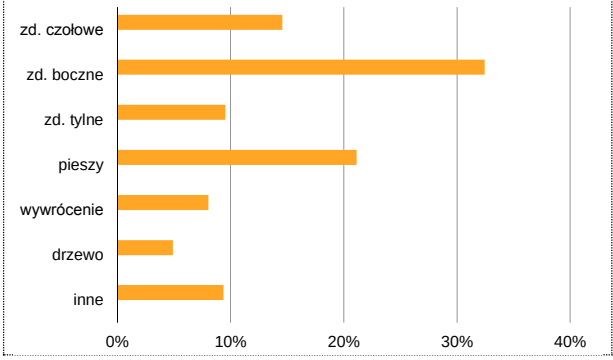
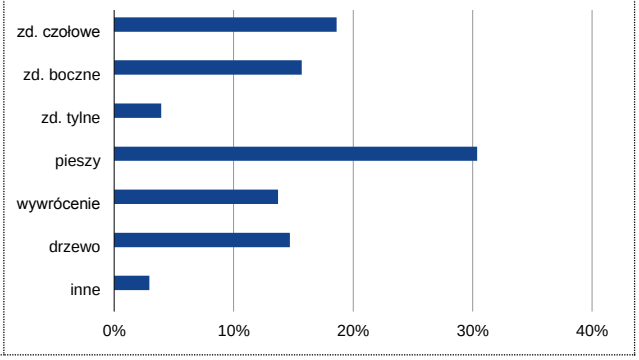
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

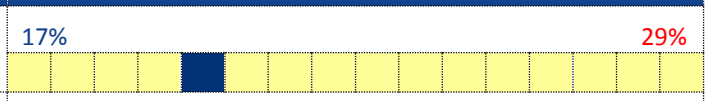
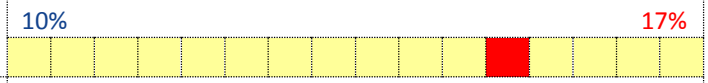
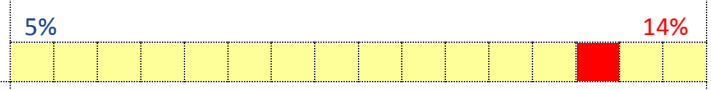
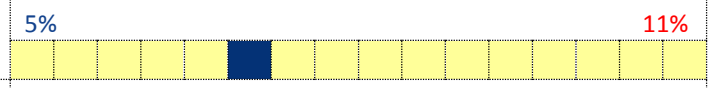
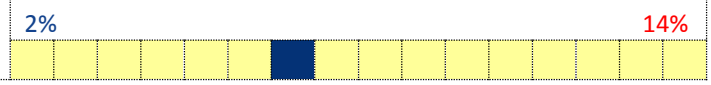
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	56,8	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	8,6	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	15,2	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min. POZYCJA NA TLE KRAJU max.
Z udziałem pieszych	**21,6%**	
Spowodowanych nadmierną prędkością	**18,9%**	
Spowodowanych przez młodych kierowców	**16,8%**	
Z udziałem rowerzystów	**15,5%**	
Z udziałem nietrzeźwych	**13,2%**	
Z udziałem motocyklistów	**8,2%**	
W wyniku najechania na drzewo	**4,9%**	

WNIOSKI

1. W województwie w 2018 r. odnotowano znaczny spadek liczby zabitych.
2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych. W województwie notuje się znacznie powyżej średniej kraju poziom ciężkości wypadków.
3. Na terenie województwa występuje niższy procent wypadków z udziałem pieszych oraz spowodowanych nadmierną prędkością.
4. W województwie występuje znaczny udział wypadków z udziałem nietrzeźwych oraz rowerzystów.

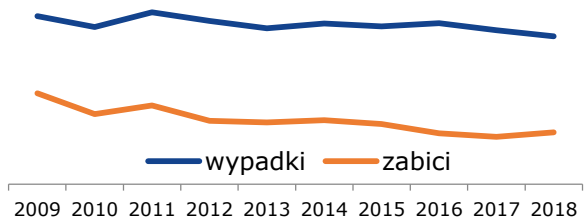
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE

Liczba mieszkańców	2 328,2 tys.
Powierzchnia	18 310 km^2
Długość dróg publicznych	22 654,2 km
Zarejestrowane pojazdy	1 713,4 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	915 km	4,0%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 822 km	8,0%		6,9%
powiatowe	5 725 km	25,3%		29,8%
gminne	14 193 km	62,7%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	2 504	↘
zabici	146	↗↗
ranni	3 098	↘
ciężko ranni	667	↗
kolizje	26 881	↗↗

TRENDY



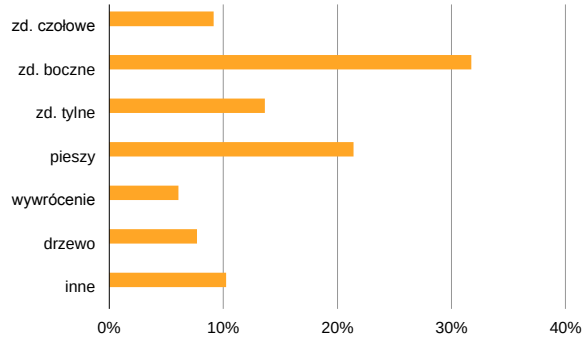
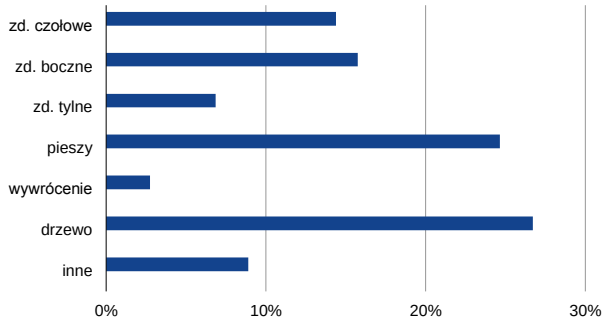
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	107,6	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6,3	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	11,1	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	22,4%	17%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	19,5%	13%		22%
Spowodowanych przez młodych kierowców	16,9%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	15,7%	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	7%	5%		14%
Z udziałem motocyklistów	7,5%	5%		11%
W wyniku najechania na drzewo	7,7%	2%		14%

WNIOSKI

1. W roku 2018 w województwie odnotowano wzrost liczby zabitych.
2. W województwie występuje znaczący udział wypadków spowodowanych przez młodych kierowców oraz z udziałem rowerzystów i w wyniku najechania na drzewo.
3. Region charakteryzuje się niską ciężkością zdarzeń z najniższym wskaźnikiem liczby zabitych/100 wypadków, jednocześnie liczba wypadków/100 tyś. mieszkańców jest na jednym z najwyższych poziomów w kraju.
4. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz wypadki z pieszymi. Obie kategorie zdarzeń charakteryzują się dużą ciężkością wypadków generując wysoki wskaźnik ofiar śmiertelnych.

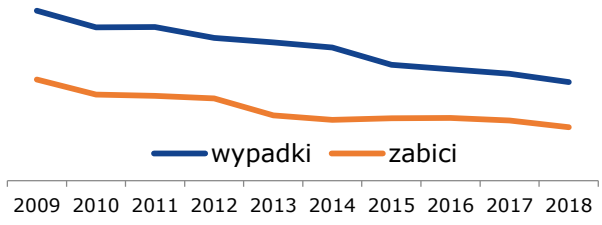
WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE

Liczba mieszkańców	4 540,1,6 tys.
Powierzchnia	12 333 km^2
Długość dróg publicznych	24 911,2 km
Zarejestrowane pojazdy	3 148,6 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 229 km	4,9%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 496 km	6,0%		6,9%
powiatowe	6 355 km	25,5%		29,8%
gminne	15 832 km	63,6%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	3 222	↘↘
zabici	219	↘↘↘
ranni	3 783	↘↘↘
ciężko ranni	1 058	↘↘↘
kolizje	54 545	↗

TRENDY



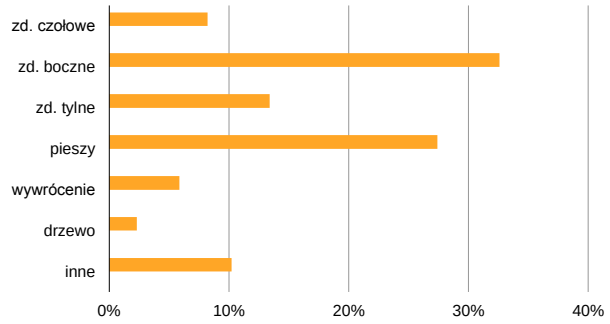
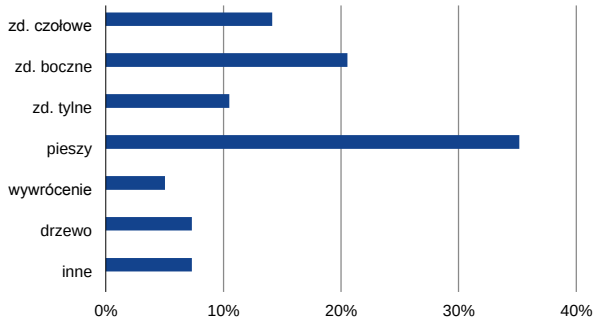
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	71	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,8	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	12,9	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min. POZYCJA NA TLE KRAJU max.
Z udziałem pieszych	**28,8%**	17% — 29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**13%**	13% — 22%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**14,8%**	14% — 20%
Z udziałem rowerzystów	**14,2%**	10% — 17%
Z udziałem nietrzeźwych	**9,9%**	5% — 14%
Z udziałem motocyklistów	**7,4%**	5% — 11%
W wyniku najechania na drzewo	**2,3%**	2% — 14%

WNIOSKI

1. W województwie odnotowano w 2018 r. znaczny spadek zabitych, rannych i ciężko rannych. Problemem województwa jest utrzymujący się wysoki wskaźnik wypadków z udziałem pieszych. W regionie odnotowano najniższy odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz jeden z najniższych wskaźników w kraju udziału wypadków spowodowanych przez młodych kierowców.
2. Region cechuje najniższy w kraju wskaźnik liczby zabitych w przeliczeniu na 100 tyś. mieszkańców, przy jednoczesnej dużej gęstości wypadków w przeliczeniu na 100 km sieci dróg publicznych.
3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne i wypadki z udziałem pieszych, które charakteryzują się największym odsetkiem ofiar śmiertelnych.

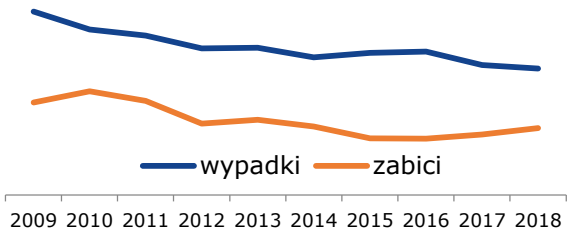
WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE

Liczba mieszkańców	1 244,3 tys.
Powierzchnia	11 711 km^2
Długość dróg publicznych	17 516,8 km
Zarejestrowane pojazdy	974,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII			STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	754 km	4,3%		POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 086 km	6,2%			6,9%
powiatowe	6 198 km	35,4%			29,8%
gminne	9 479 km	54,1%			58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	1 201	↘
zabici	127	↗↗↗
ranni	1 450	↘↘
ciężko ranni	407	↗
kolizje	13 042	↗

TRENDY



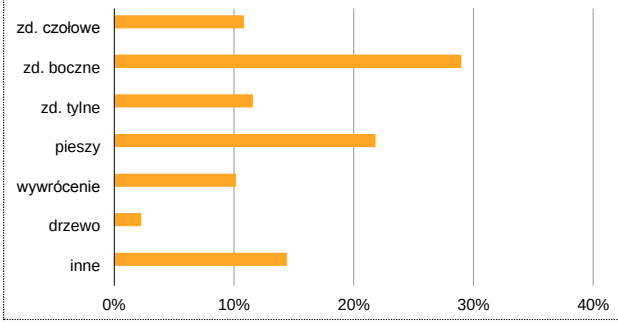
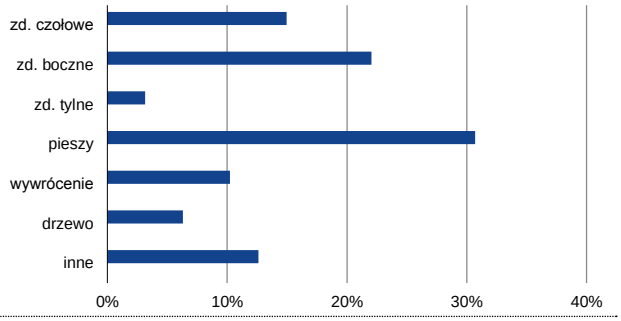
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	96,5	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	10	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	10,6	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	6,9	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min. POZYCJA NA TLE KRAJU max.
Z udziałem pieszych	**22,7%**	17% 29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**20,5%**	13% 22%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**19,7%**	14% 20%
Z udziałem rowerzystów	**10,9%**	10% 17%
Z udziałem nietrzeźwych	**13,2%**	5% 14%
Z udziałem motocyklistów	**5,3%**	5% 11%
W wyniku najechania na drzewo	**2,2%**	2% 14%

WNIOSKI

1. W województwie odnotowano wysoki wzrost liczby zabitych w stosunku do roku ubiegłego.
2. Problemem regionu jest bardzo wysoki wskaźnik wypadków spowodowanych przez młodych kierowców.
3. Region od lat charakteryzuje się wyższą od średniej krajowej wartością wskaźników demograficznych (zabici/100 tyś mieszkańców) przy niższej od średniej krajowej gęstości wypadków.
4. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz z udziałem pieszych, ten drugi rodzaj zdarzenia generuje najwięcej ofiar śmiertelnych.
5. Podobnie jak w roku ubiegłym problem wypadków z udziałem osób nietrzeźwych jest na bardzo wysokim poziomie na tle kraju. Jednocześnie udaje się utrzymać w rejonie niski odsetek wypadków z udziałem rowerzystów, motocyklistów oraz w wyniku najechania na drzewo.

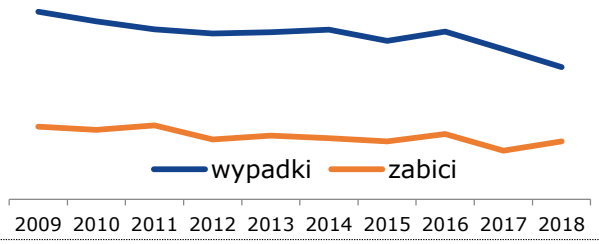
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Liczba mieszkańców	1 431,2 tys.
Powierzchnia	24 173 km^2
Długość dróg publicznych	22 208,6 km
Zarejestrowane pojazdy	993,8 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 328 km	6,0%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 919 km	8,6%		6,9%
powiatowe	8 436 km	38,0%		29,8%
gminne	10 526 km	47,4%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	1 281	↘↘↘
zabici	140	↗↗↗
ranni	1 506	↘↘↘
ciężko ranni	501	↘↘↘
kolizje	16 137	↘↘

TRENDY



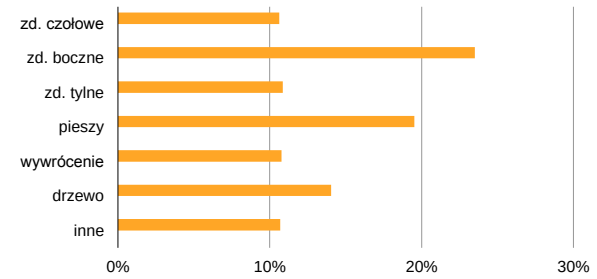
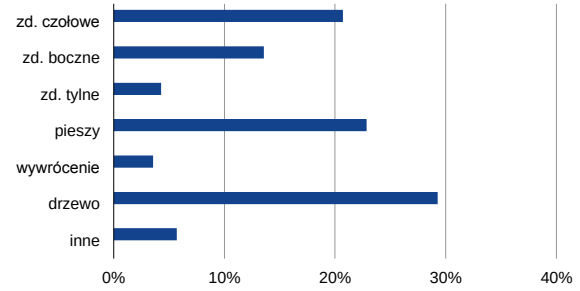
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	89,5	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	9,8	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	10,9	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	5,8	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min. POZYCJA NA TLE KRAJU max.
Z udziałem pieszych	**20,4%**	17% … 29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**22%**	13% … 22%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**16,7%**	14% … 20%
Z udziałem rowerzystów	**13,3%**	10% … 17%
Z udziałem nietrzeźwych	**13,9%**	5% … 14%
Z udziałem motocyklistów	**8,1%**	5% … 11%
W wyniku najechania na drzewo	**14%**	2% … 14%

WNIOSKI

1. Na terenie województwa odnotowano w 2018 r. wysoki spadek liczby wypadków przy jednoczesnym znacznym wzroście liczby zabitych.
2. Od lat województwie utrzymuje się bardzo wysoki odsetek wypadków spowodowanych najechaniem na drzewo oraz niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu. Jednocześnie w odniesieniu do wypadków z udziałem rowerzystów i motocyklistów region należy do województw o najmniejszym udziale na tle kraju.
3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne i wypadki z udziałem pieszych, jednak w strukturze zabitych największy odsetek wypadków stanowią wypadki w wyniku najechania na drzewo.
4. Wskaźniki zagrożeń dla województwa przekraczają średnią krajowej z wyjątkiem gęstości wypadków przypadającej na 100 km.

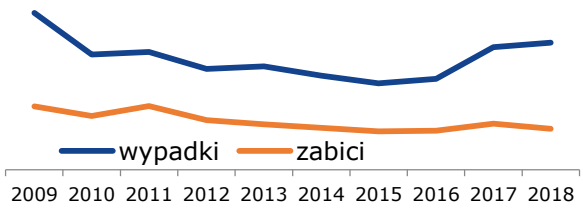
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE

Liczba mieszkańców	3 490,6 tys.
Powierzchnia	29 826 km^2
Długość dróg publicznych	40 841 km
Zarejestrowane pojazdy	3 004,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 730 km	4,2%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	2 789 km	6,8%		6,9%
powiatowe	12 217 km	29,9%		29,8%
gminne	24 106 km	59%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	3 232	↗
zabici	261	↘↘↘
ranni	3 766	↗
ciężko ranni	1 162	↗↗
kolizje	35 876	↘

TRENDY



W porównaniu z rokiem ubiegłym:

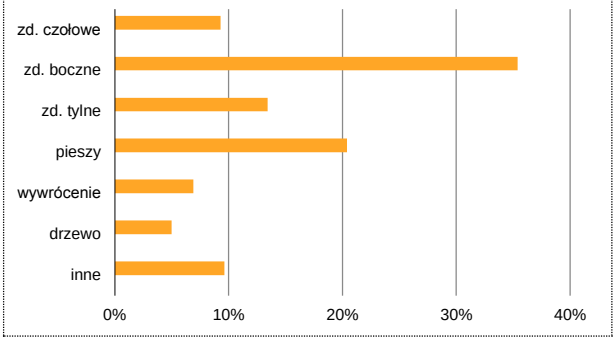
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

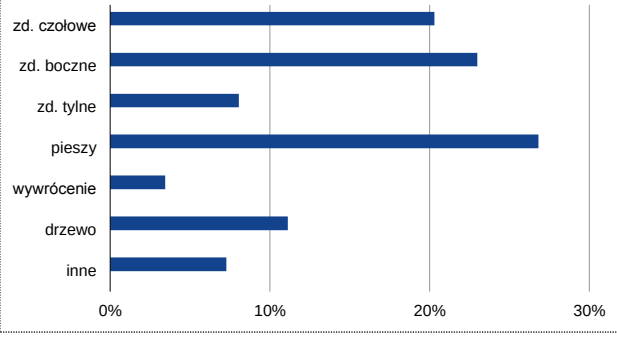
WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	92,6	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	7,5	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	8,1	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	7,9	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW



STRUKTURA ZABITYCH



UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	**21,2%**	17%		29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**20,6%**	13%		22%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**16,2%**	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	**16,4%**	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	**5%**	5%		14%
Z udziałem motocyklistów	**8,3%**	5%		11%
W wyniku najechania na drzewo	**5%**	2%		14%

WNIOSKI

1. W 2018 roku odnotowano w województwie znaczący spadek liczby zabitych.
2. Podobnie jak w roku 2017 utrzymuje się wysoki odsetek wypadków z udziałem rowerzystów oraz spowodowanych nadmierną prędkością.
3. Struktura wypadków nie odbiega od średniej obserwowanej w kraju. Dominują wypadki z udziałem pieszych oraz zderzenia boczne.
4. Stan bezpieczeństwa opisywany wskaźnikami demograficznymi: liczba wypadków oraz liczba zabitych/100 tys. mieszkańców, są na poziomie średniej krajowej.
5. Na uwagę zasługuje, utrzymujący się od kilku lat najniższy w kraju wskaźnik udziału w wypadkach nietrzeźwych kierowców.

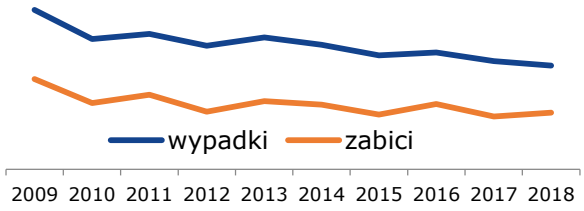
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE

Liczba mieszkańców	1 703,0 tys.
Powierzchnia	22 892 km^2
Długość dróg publicznych	19 817 km
Zarejestrowane pojazdy	1 225,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 136 km	5,7%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	2 132 km	10,8%		6,9%
powiatowe	7 720 km	39,0%		29,8%
gminne	8 829 km	44,6%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	1 182	↘
zabici	129	↗↗
ranni	1 357	↘↘
ciężko ranni	512	↗↗↗
kolizje	19 920	↗↗

TRENDY



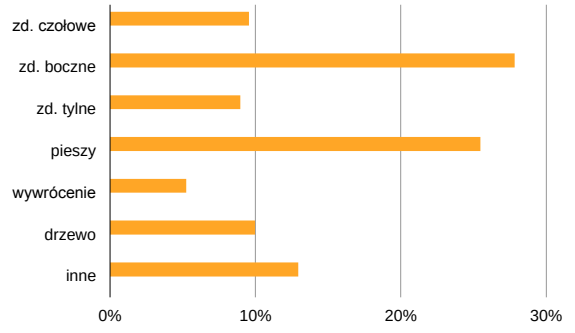
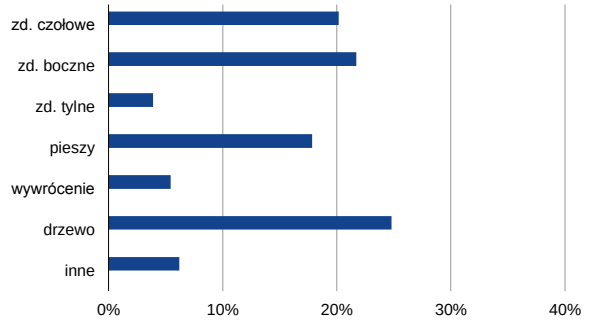
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	69,4	47		152
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	7,6	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	10,9	6		18
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	6,0	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min. POZYCJA NA TLE KRAJU max.
Z udziałem pieszych	**26,4%**	17% … 29%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**17,1%**	13% … 22%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**14%**	14% … 20%
Z udziałem rowerzystów	**12,7%**	10% … 17%
Z udziałem nietrzeźwych	**8%**	5% … 14%
Z udziałem motocyklistów	**8,5%**	5% … 11%
W wyniku najechania na drzewo	**10%**	2% … 14%

WNIOSKI

1. W roku 2018 nastąpił duży wzrost liczby ciężko rannych w województwie przy jednoczesnym zauważalnym wzroście liczby zabitych.
2. W województwie występuje wysoki odsetek wypadków na skutek zdarzeń bocznych oraz wysoka śmiertelność w wyniku najechania na drzewo.
3. W województwie utrzymuje się najniższy wskaźnik wypadków z udziałem młodych kierowców oraz jeden z najniższych wskaźników wypadków spowodowanych nadmierną prędkością.
4. Przyjęte na potrzeby oceny wskaźniki plasują region w gronie województw o średnim poziomie zagrożenia.

ZAŁĄCZNIK 2

Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar oraz wielkość wskaźników zagrożenia w roku 2018

Województwo	wypadki		ofiary śmiertelne		ofiary ranne		w tym: ciężko ranne		kolizje		Wskaźnik demograficzny I wypadki/100 tys. mieszk.		Wskaźnik demograficzny II zabici/100 tys. mieszk.		Wskaźnik ciężkości zabici/100 wypadków		Wskaźnik gęstości wypadki/100 km	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
DOLNOŚLĄSKIE	2183	2148	219	203	2749	2674	1 013	971	41467	40131	75,2	74,0	7,5	7,0	10,0	9,5	9,1	9,0
KUJAWSKO-POMORSKIE	949	970	151	171	1080	1031	469	409	27461	27768	45,6	46,6	7,2	8,2	15,9	17,6	3,5	3,5
LUBELSKIE	1242	1216	157	179	1432	1286	654	598	19895	20079	58,3	57,3	7,4	8,4	12,6	14,7	3,4	3,3
LUBUSKIE	682	663	84	79	855	790	339	392	12714	11577	67,1	65,3	8,3	7,8	12,3	11,9	4,5	4,3
ŁÓDZKIE	3787	3759	219	229	4750	4600	1 236	1241	28082	27995	152,7	152,1	8,8	9,3	5,8	6,1	14,5	14,4
MAŁOPOLSKIE	3612	3404	194	223	4310	4003	1 117	1151	31382	31472	106,7	100,2	5,7	6,6	5,4	6,6	11,8	10,8
MAZOWIECKIE	4048	4034	464	448	4754	4682	956	919	68446	68770	75,3	74,8	8,6	8,3	11,5	11,1	7,4	7,4
OPOLSKIE	700	705	78	81	849	787	312	271	10210	10194	70,6	71,4	7,9	8,2	11,1	11,5	6,7	6,7
PODKARPACKIE	1710	1481	124	125	2033	1775	366	343	18409	18520	80,4	69,6	5,8	5,9	7,3	8,4	8,1	7,1
PODLASKIE	693	672	114	102	802	771	393	361	13260	13507	58,5	56,8	9,6	8,6	16,5	15,2	2,6	2,5
POMORSKIE	2608	2504	134	146	3253	3098	661	667	25647	26881	112,4	107,6	5,8	6,3	5,1	5,8	11,5	11,1
ŚLĄSKIE	3502	3222	246	219	4307	3783	1178	1058	54121	54545	76,9	71,0	5,4	4,8	7,0	6,8	13,8	12,9
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1235	1201	115	127	1529	1450	397	407	12785	13042	98,8	96,5	9,2	10,2	9,3	10,6	7,0	6,9
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1455	1281	118	140	1734	1506	564	501	17150	16137	101,4	89,5	8,2	9,8	8,1	10,9	6,6	5,8
WIELKOPOLSKIE	3122	3232	294	261	3594	3766	1063	1162	36004	35876	89,6	92,6	8,4	7,5	9,4	8,1	7,7	7,9
ZACHODNIOPOMORSKIE	1232	1182	120	129	1435	1357	404	512	19436	19920	72,2	69,4	7,0	7,6	9,7	10,9	6,3	6,0
POLSKA	**32760**	31674	**2831**	2862	**39466**	37359	**11 103**	10963	**436469**	436414	**85,3**	82,5	**7,4**	7,4	**8,6**	9,0	**7,8**	7,5

ZAŁĄCZNIK 3

Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania NPBRD w 2010 i 2018

Filary programu		Zabici		Ciężko ranni	
		2010	**2018**	**2010**	**2018**
Wskaźniki finalne dla całego programu					
Wszystkie filary	Liczba ofiar (ofiar/rok)	3 907	2862 (-26,7%)	11 491	10 963 (-4,6%)
	Wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (ofiar/1 mln mieszk./rok)	102,3	74,5 (-27,2%)	302,9	288,5 (-4,7%)
	Wskaźnik ofiarochłonności motoryzacyjnej (ofiar/1 mln pojazdów/rok[1])	169,6	96,6 (-43,0%)	498,8	369,9 (-25,8%)
	Wskaźnik koncentracji ofiar (ofiar/1 mld pkm/rok[2])	19,6	12,4 (-36,7%)	57,7	47,7 (-17,3%)
Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów					
Bezpieczny człowiek	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	1 235	803 (-35,0%)	3 287	2 655 (-19,0%)
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	280	286 (+2,1%)	890	1 442 (+62,0%)
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	320	313 (-2,2%)	1 139	1 585 (+39,0%)
	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)	352	266 (-24,4%)	1 284	880 (-47,0%)

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

Bezpieczne drogi	Liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok)	776	510 (-34,3%)	2 052	1 544 (-25,0%)
	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)	917	759 (-17,2%)	3 409	4 068 (+19,0%)
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi[3] (ofiar/rok)	693	503 (-27,4%)	1 607	999 (-38,0%)
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)	585	448 (-23,0%)	2 754	3 193 (+16,0%)
	Liczba ofiar na łukach poziomych – zakręt, łuk (ofiar/rok)	566	528 (-7,0%)	1 695	1 362 (-20,0%)
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)	1 529	1 019 (-33,3%)	3 092	2 602 (-16,0%)
Bezpieczna prędkość	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (ofiar/rok)	1 117	778 (-30,3%)	3 213	2 392 (-26,0%)
Bezpieczny pojazd	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdów (ofiar/rok)[4]	19	7 (-63,2%)	70	16 (-77,0%)
Ratownictwo i opieka powypadkowa	Liczba ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od dnia wypadku (ofiar/rok)	1 217	Brak danych	n/d	n/d
	Liczba ofiar z trwałą niepełnosprawnością (ofiar/rok)	n/d	Brak danych	Brak danych	Brak danych

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

[4] W 2018 r.: ofiary w wypadkach, w których przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu.