



UCHWAŁA NR 1/2021
KRAJOWEJ RADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

z dnia 22 kwietnia 2021 r.

w sprawie przyjęcia sprawozdania pt. „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2020 r.”

Na podstawie art. 140e ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 z późn. zm) oraz w związku z § 10 załącznika do uchwały nr 4/2014 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie zatwierdzenia regulaminu organizacyjnego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego¹⁾ uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się sprawozdanie pt. „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2020 r.”, stanowiące załącznik do niniejszej uchwały.

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

PRZEWODNICZĄCY
KRAJOWEJ RADY
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Andrzej Adamczyk

¹⁾ Niniejsza uchwała została zmieniona uchwałą nr 2/2017 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 9 maja 2017 r. zmieniającą uchwałę w sprawie zatwierdzenia regulaminu organizacyjnego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.



Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2020 r.

SŁOWNIK POJĘĆ¹

WYPADEK DROGOWY

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

KOLIZJA DROGOWA

Zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne².

ZDARZENIE DROGOWE

Wypadek drogowy lub kolizja drogowa.

ŚMIERTELNA OFIARA WYPADKU

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

OFIARA (OSOBA) CIĘŻKO RANNA

Osoba, która doznała uszczerbku na zdrowiu w postaci:

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

OFIARA (OSOBA) LEKKO RANNA

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

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

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

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

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

CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

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

GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

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

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

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



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

**STAN BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
oraz
działania realizowane
w tym zakresie
w 2020 r.**

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

Spis treści

SŁOWNIK POJĘĆ.....	2
WPROWADZENIE	6
POLSKA NA TLE PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ	12
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE W ROKU 2020	16
ZADANIA ZREALIZOWANE PRZEZ CZŁONKÓW KRBRD PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W 2020 ROKU W PROGRAMIE REALIZACYJNYM NA ROK 2020 DO NPBRD.....	74
INNE DZIAŁANIA MAJĄCE WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO REALIZOWANE W 2020 ROKU	106
DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZA I PUBLIKACJE.....	135
EFEKTY WPROWADZENIA „KORYTARZA ŻYCIA” NA DROGACH PUBLICZNYCH	143
ZAŁĄCZNIK 1. ANALIZA PORÓWNAWCZA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWACH W 2020 R.	147
ZAŁĄCZNIK 2. LICZBA ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR ORAZ WIELKOŚĆ WSKAŹNIKA ZAGROŻENIA W ROKU 2020	181
ZAŁĄCZNIK 3. ZESTAWIENIE PODSTAWOWYCH WSKAŹNIKÓW MONITOROWANIA NPBRD W 2010 I 2020 R.....	182



Przedstawiam Państwu coroczne sprawozdanie pt: „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2020 roku”

Miniony rok był dla Polski i świata rokiem wyjątkowym z wielu powodów, w tym także ze względu na zauważalną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W 2020 roku odnotowano najniższą w ostatnich latach liczbę wypadków i ofiar śmiertelnych. Wpływ na tę sytuację miało kilka czynników. Znacznie podniosła się jakość dróg krajowych i samorządowych dzięki realizacji działań w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych 2014-2023 oraz Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Od lat konsekwentnie staramy się pozytywnie wpływać na zachowania uczestników ruchu drogowego poprzez liczne działania informacyjno-edukacyjne, kampanie, szkolenia. Bez wątplenia należy wskazać też na działania podjęte przez rząd, związane m.in. z wprowadzeniem regulacji dotyczących „jazdy na suwak” oraz „korytarzy życia”. Nie bez znaczenia oczywiście pozostaje także fakt, że z uwagi na pandemię COVID-19 w sposób istotny w 2020 r. obniżył się poziom natężenia ruchu na polskich drogach.

Nadal jednak stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce pozostaje niezadawalający i będzie tak dopóty, dopóki choć jedna osoba ginie na skutek wypadków drogowych na polskich drogach.

Wierzę, że wnioski zawarte w sprawozdaniu za 2020 r. będą służyły inicjowaniu i realizacji kolejnych działań w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Jesteśmy świadomi, że działania na rzecz ograniczenia skutków wypadków drogowych stanowią naszą wspólną odpowiedzialność. To właśnie od nas wszystkich – uczestników ruchu drogowego - w największym stopniu zależy bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce. Tylko nasz wspólny wysiłek może zagwarantować trwałe utrzymanie tendencji spadkowej liczby wypadków oraz ich najtragiczniejszych konsekwencji.

Miniony rok był ostatnim rokiem realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 i w nową dekadę wchodzimy z nowym NPBRD 2021-2030.

Pomimo prowadzonych, trzeba to podkreślić, w sposób ciągły niezależnie od ograniczeń wynikających ze stanu epidemii COVID-19 intensywnych prac inwestycyjnych nad rozbudową i poprawą infrastruktury drogowej w Polsce, wciąż głównym czynnikiem wpływającym na liczbę wypadków drogowych z najcięższym skutkiem w tym utratą życia pozostaje człowiek. Ograniczenie wpływu tego czynnika determinuje osiągnięcie znacznej redukcji wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych na polskich drogach i stanowi największe wyzwanie na kolejną dekadę. Realizowana polityka zrównoważonego rozwoju transportu na obszarze całego kraju jest naszym priorytetem. W tej polityce uwzględniamy jeszcze więcej zadań i projektów, których celem jest przekonać nas wszystkich, że opłaca się bezpiecznie poruszać po drogach.

Sprawozdanie przedstawiane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest podziękowaniem, składanym na ręce wszystkich instytucji i organizacji oraz ludzi zaangażowanych w wysiłek poprawy bezpieczeństwa, i zachętą do dalszej wzmożonej pracy, ponieważ każde ocalone życie ludzkie stanowi dla nas wartość bezcenną.

Andrzej Adamczyk

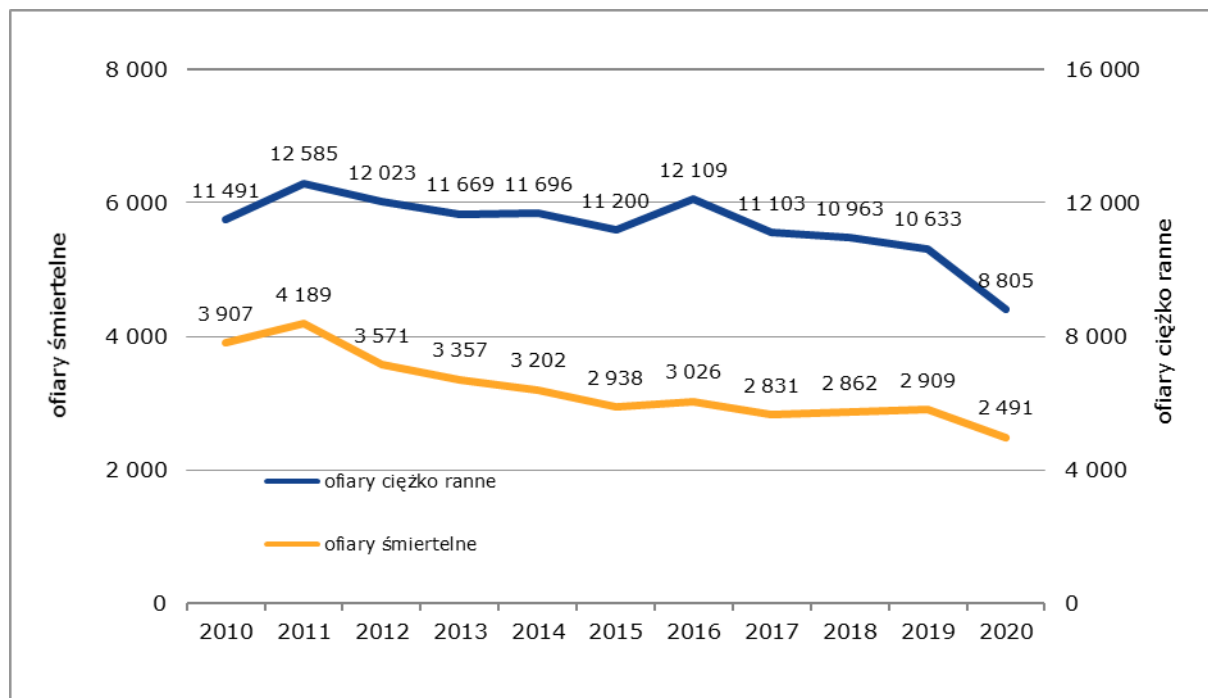
**Przewodniczący Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

Minister Infrastruktury

Wprowadzenie

Trendy

W 2020 r. w stosunku do 2019 r. odnotowano zmniejszenie liczby wypadków (-22,3%), liczby ofiar śmiertelnych (-14,4%), liczby rannych (-25,4%), liczby ciężko rannych (-17,2%) oraz liczby kolizji (-16,1%).

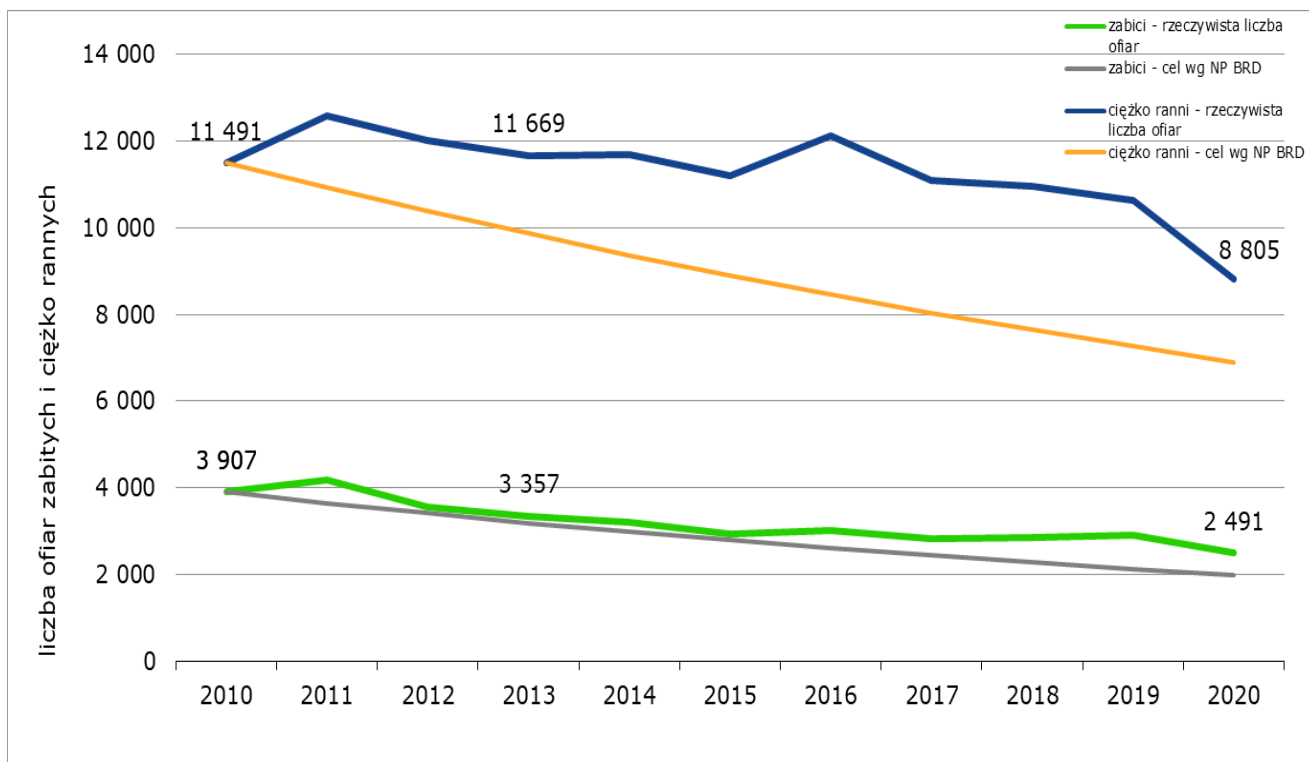


Rys. 1 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2010–2020 (źródło: KGP)

W latach 2010-2020 liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych została zredukowana o ponad 36%, a liczba ciężko rannych o ponad 23%. Jednakże tempo zmian w długookresowym trendzie przedstawione na rys. 1 nie pozwoliło na zrealizowanie przyjętych celów głównych wskazanych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 (w stosunku do wskaźników bazowych z 2010 roku – rys. 2).

Programowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Cele przedstawione w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 zakładały, że do 2020 roku liczba ofiar śmiertelnych zostanie obniżona o 50% (w stosunku do danych z 2010 r.), natomiast liczba ciężko rannych - o 40% (w stosunku do danych z 2010 r.)



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

Zgodnie z długoterminową prognozą systematycznego obniżania się liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych, bezpieczeństwo na polskich drogach miało ulec poprawie do takiego stopnia, aby w wypadkach drogowych w 2020 roku nie zginęło więcej niż 2 000 osób oraz nie więcej niż 6 900 osób odniosło ciężkie obrażenia.

Z danych przedstawionych przez Komendę Główną Policji wynika, że w 2020 roku cel końcowy NPBRD nie został osiągnięty, liczba ofiar śmiertelnych była wyższa o 24,5%, a ciężko rannych wyższa o 27,6%.

PROCES EWALUACJI NPBRD 2013 – 2020

Ankiety ewaluacyjne

Na przełomie roku 2015 oraz 2016 Sekretariat KRBRD zwrócił się do Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, członków KRBRD oraz instytucji o charakterze doradczym, a także krajowych przedstawicieli środowiska naukowego i ekspertów zajmujących się tematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego o przekazanie opinii na temat polityki państwa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanej w latach 2011-2015.

Analiza odpowiedzi udzielonych przez ww. w ankietach ewaluacyjnych wskazała, że:

- Zasady, wizja, podejście, na których oparty jest NPBRD, a także konstrukcja oraz dobór filarów i zawarte w nich priorytety i działania są nadal aktualne;
- Aktualna (mimo, że oparta na danych do roku 2011 włącznie) pozostaje także diagnoza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce – główne problemy i wyzwania nie uległy co do zasady zmianie od czasu uchwalenia NPBRD;
- Również cele NPBRD (spójne z dokumentami europejskimi) pozostają aktualne, aczkolwiek ich realizacja, w szczególności w odniesieniu do liczby ofiar ciężko rannych, wymagać będzie zdecydowanie większego niż dotychczas zaangażowania;

- Ewentualnych korekt wymaga system realizacji / wdrażania oraz monitorowania i ewaluacji NPBRD, opinie co do charakteru zmian są jednak niejednorodne, NPBRD powinien także określać obowiązki, zależności i standardy względem strategii i programów rozwoju na poziomie regionalnym i lokalnym;
- NPBRD generalnie był brany pod uwagę przez poszczególne instytucje zaangażowane w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce przy opracowywaniu własnych dokumentów strategicznych / wyznaczaniu własnych planów / celów, w szczególności przez WRBRD w odniesieniu do regionalnych strategii w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- Badania i analizy prowadzone przez podmioty zaangażowane w działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (zarówno na poziomie krajowym jak i regionalnym) nie pozwalają na dzień dzisiejszy na dokonanie pełnej oceny czy i jak poszczególne działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane w ostatnich latach przyczyniły się do spadku liczby zdarzeń drogowych i ich skutków;
- W ocenie respondentów największy pozytywny wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w ostatnich latach miała rozbudowa sieci drogowej (w szczególności budowa autostrad i dróg ekspresowych), wzrost liczby policjantów ruchu drogowego, intensyfikacja nadzoru, w szczególności rozbudowa systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, działania wobec nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, wprowadzenie przepisów zaostrzających sankcje za rażące przekraczanie prędkości w obszarze zabudowanym, ogólnopolskie kampanie społeczne, doposażenie służb ratowniczych, jako sukces wskazywano także reaktywację badań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności dot. zachowań uczestników ruchu drogowego;
- Negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego / porażki ostatnich lat to przede wszystkim nieuporządkowanie kwestii gromadzenia i udostępniania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego, brak stabilnych źródeł finansowania, nieprawidłowe wprowadzenie przepisów dot. ruchu rowerowego (kwestia pierwszeństwa rowerzystów na przejazdach rowerowych), nieuporządkowanie szeregu kwestii związanych z zarządzaniem prędkością na drogach, niewdrożenie zapisów ustawy o kierujących pojazdami w zakresie „młodych kierowców”, brak istotnych zmian w taryfikatorze za wykroczenia w ruchu drogowym;
- Istotnymi czynnikami zewnętrznymi determinującymi obecny stan bezpieczeństwa ruchu drogowego jest m.in. zmiana struktury pracy przewozowej, natężenie ruchu, w szczególności w dużych miastach, zwiększenie liczby/udziału pojazdów o wysokich standardach bezpieczeństwa, popularyzacja ruchu rowerowego, zmiany w świadomości uczestników ruchu drogowego;
- Brak wyodrębnionych środków finansowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a także ich niedostateczna wysokość są sygnalizowane przez większość respondentów (zarówno na poziomie krajowym jak i regionalnym) jako główny problem we wdrażaniu NPBRD, dokumentów wykonawczych do NPBRD oraz dokumentów regionalnych. Wyodrębnienie takich środków (np. poprzez utworzenie dedykowanego funduszu, wyodrębnienie w budżecie czy wprowadzenie kwestii bezpieczeństwa jako kryterium oceny planów budżetowych) mogłoby zdecydowanie poprawić jakość zadań ujętych w programach realizacyjnych do NPBRD, które obecnie poza zadaniami Sekretariatu KRBRD stanowią niemal wyłącznie zestawienie zadań realizowanych w ramach innych programów / strategii / działań, które byłyby realizowane niezależnie od tego czy programy realizacyjne zostaną opracowane czy też nie. Co za tym idzie zmiany w zakresie finansowania (wyodrębnienie środków na bezpieczeństwo ruchu drogowego) mogą poprawić wdrażanie (a także monitorowanie i ewaluację) NPBRD i urealnić możliwość osiągnięcia założonych w nim celów;
- Innymi instrumentami możliwymi do rozważenia celem poprawy realizacji polityki państwa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego są programy sektorowe / tematyczne;

- Zdaniem badanych usprawnienia i wsparcia wymagają przede wszystkim struktury instytucji zarządzających bezpieczeństwem ruchu drogowego (w szczególności KRBRD i WRBRD), ewentualnie rozważyć należy ustanowienie nowych instytucji, których kompetencje i możliwości pozwolą na skuteczną koordynację i realizację założonych celów (na poziomie regionalnym można np. rozważyć powoływanie wojewódzkich i powiatowych inspektorów bezpieczeństwa ruchu drogowego). Zdaniem badanych reforma struktur organizacyjnych oraz systemu finansowania poprawiłaby także system koordynacji pomiędzy poziomem krajowym jak i regionalnym. Należy rozważyć wzmocnienie edukacji dzieci i młodzieży w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dla przykładu liczba stanowisk wyłącznie ds. brd w komórkach obsługujących WRBRD / będących ich komórkami wykonawczymi, tj. odpowiednikach Sekretariatu KRBRD na poziomie regionalnym w żadnym województwie nie przekracza 1 (jednego). W większości są to ponadto komórki, które poza kwestiami brd zajmują się także innymi sprawami.

Rekomendacje na podstawie ankiet

Przedstawione poniżej rekomendacje oparto o wyniki ankiet ewaluacyjnych rozesłanych do członków KRBRD, WRBRD oraz ekspertów na przełomie roku 2015/ 2016, dotychczasowych doświadczeń Sekretariatu KRBRD i wniosków z raportów szeregu instytucji opisujących w Polsce stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w ostatnich latach (m.in. Bank Światowy czy Najwyższa Izba Kontroli).

- Reforma systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym formuły funkcjonowania i zakresu kompetencji KRBRD;
- Analiza przepisów prawa determinujących obszar bezpieczeństwa ruchu drogowego, a następnie przedstawienie propozycji nowych zapisów (w dłuższej perspektywie czasowej analiza opracowania odrębnego aktu prawnego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego);
- Budowa systemu gromadzenia i udostępniania informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego, który usprawni prowadzenie polityki w tym obszarze opartej na faktach na każdym poziomie zarządzania; w tym usprawnienie procesu zbierania danych przez Policję (np. poprzez wprowadzenie dedykowanych narzędzi IT do gromadzenia danych z miejsca zdarzenia drogowego), określenie procedur i standardów w gromadzeniu i udostępnianiu danych, ujednoczenie definicji i kategorii danych stosowanych lokalnie, w perspektywie długookresowej wprowadzenie w Polsce skali MAIS3+ dla określenia ciężkości obrażeń ofiar wypadków;
- Zakończenie procesu ewaluacji i ew. korekta NPBRD;
- Analiza możliwości i ew. utworzenie niezależnej komisji ds. badań wypadków drogowych;
- Zwiększenie środków finansowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego / wzmocnienie finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego i zapewnienie stałych i stabilnych źródeł tego finansowania;
- Zwiększenie zaangażowania w realizację celów i wdrażanie NPBRD wśród wszystkich instytucji na poziomie centralnym i regionalnym;
- Wdrożenie permanentnej oceny wpływu podejmowanych działań na bezpieczeństwo ruchu drogowego (w szczególności w odniesieniu do celów NPBRD), prowadzenie badań skuteczności środków i metod poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, kontynuacja i rozszerzanie systematycznego monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego;
- Aktywizacja WRBRD i ich sekretariatów, jako odpowiedników KRBRD i SKRBRD na poziomie województwa;
- Zaktywizowanie współpracy z sektorem organizacji pozarządowych;

- Stopniowe rozszerzanie obowiązku wykonania audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogi niższej kategorii i doprowadzenie do wzrostu liczby audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- Uporządkowanie kwestii oznakowania dróg (w tym m.in. problemu „przeznakowania” oraz zasadności stosowania danego oznakowania);
- Zwiększenie nacisku na edukację bezpieczeństwa ruchu drogowego w szkołach;
- Uporządkowanie kwestii zarządzania prędkością (zarządzanie fotoradarami, ujednoczenie limitów prędkości w dzień i w nocy na obszarze zabudowanym);
- Dalsze doposażenie służb nadzoru i ratownictwa drogowego;
- Budowa nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb niechronionych uczestników ruchu drogowego / budowa dróg o przekroju 2+1;
- Realizacja Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na drogach krajowych;
- Zwiększenie nacisku na problematykę osób starszych w ruchu drogowym;
- Opracowanie i wdrożenie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych;
- Opracowywanie i rozpowszechnianie wytycznych / katalogów dobrych praktyk; w pierwszej kolejności w zakresie zarządzania prędkością i przejść dla pieszych;
- Kompleksowa diagnoza potrzeb szkoleniowych, opracowanie i wdrożenie systemu permanentnych szkoleń kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- Analiza i ew. zmiany w kwestii nakładania kar za łamanie przepisów ruchu drogowego;
- Uproszczenie procedur przygotowania drobnych projektów inwestycyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- Powrót do dyskusji nad kwestią zmian prawnych w zakresie praw i obowiązków pieszych w ruchu drogowym;
- Wprowadzenie odpowiedzialności zarządców dróg publicznych za ich nieprawidłowe oznakowanie;
- Rozważanie dopuszczenia do udziału w działaniach ratowniczych innych pojazdów niż dotychczas wykorzystywane (np. motocykle, quady).

Ewaluacja śródkresowa NPBRD 2013-2020

Na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opracowano raport pt. „Śródkresowa ewaluacja Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020”. Była to pierwsza ocena efektywności wdrożonych w ramach Programu rozwiązań, a także próba wskazania kierunków wzmocnienia interwencji w określonych obszarach realizacji Programu. Ewaluacja stanowiła również narzędzie monitoringu NPBRD 2013-2020, pozwalające na ocenę, czy podejmowane działania przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W raporcie szczególną uwagę poświęcono filarowi NPBRD – Ratownictwo i opieka powypadkowa, w ramach którego kluczowa jest sprawna współpraca pomiędzy wieloma służbami i organizacjami zaangażowanymi w procesy poprawy BRD. Na podstawie zebranych danych oraz ich analizy zaprezentowano najistotniejsze rekomendacje odnoszące się do NPBRD 2013-2020 (oraz poprzedniego NPBRD), Programów Realizacyjnych oraz całego systemu zarządzania BRD w Polsce.

Główne wnioski płynące z przeprowadzonego badania:

- Do podstawowych problemów mających wpływ na BRD w Polsce w dalszym ciągu zaliczyć należy między innymi: nadmierną prędkość, nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, ochronę pieszych, rozwój systemu zarządzania ruchem na drogach „od podstaw” – od szczebla lokalnego, poprzez regionalny, do centralnego (krajowego),
- zapewnienie finansowania realizacji poszczególnych działań jest kluczowym elementem rzutującym na powodzenie realizacji działań określonych w programie, co w konsekwencji może mieć przełożenie na osiągnięcie zamierzonych w NPBRD 2020 celów – etapowych i głównych,

- przyjęte w NPBRD 2020 wskaźniki ilościowe dla celów etapowych (także dla celów głównych) stanowią w dalszym ciągu bardzo duże wyzwanie,
- podejmowane dotychczas działania (przynajmniej niektóre z nich) nie przyniosły w pełni pożądaných efektów,
- w Polsce nadal brak jest powszechnego, spójnego systemu oddziaływania na BRD oraz systemu finansowania zadań z tego obszaru,
- wdrożenie w życie działań przewidzianých w NPBRD 2013 - 2020, a szczegółowo ujętych w Programach Realizacyjnych na okres 2013 r. oraz na lata 2014-2015 i 2015-2016 oraz w kolejnych programach przyczyniło się (przynajmniej w niektórych aspektach) do poprawy BRD w Polsce. Należy jednocześnie zaznaczyć, że dynamika zmian w poszczególnych filarach – dokładniej ujmując, w poszczególnych działaniach w obrębie filarów – była zróżnicowana. Dla przykładu podać można: podjęte i w pełni zrealizowane działania edukacyjne, częściowo zrealizowane działania w zakresie rozwoju systemu ratownictwa medycznego (zadanie to wpisywane corocznie od 2013 roku w programach realizacyjnych) oraz niezrealizowane prace legislacyjne polegające na wprowadzeniu przepisów odnoszących się do podniesienia maksymalnej wysokości grzywien i zmiany tzw. taryfikatora za wykroczenia w ruchu drogowym (działanie zakładane do realizacji w każdym programie realizacyjnym od 2013 roku),
- przewidziane w programach realizacyjnych działania są spójne i uzupełniają się z ogólnymi kierunkami i wytycznymi zawartymi w NPBRD 2020.

Pomimo mankamentów (w szczególności odnoszących się do kwestii braku systemu finansowania zadań, rozproszenia instytucjonalnego, braku koordynacji w podejmowanych działaniach, braku spójnego, rzetelnego i jednolitego systemu danych o BRD), w niektórych obszarach widoczna jest poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Powyższe dotyczy w szczególności:

- poprawy jakości infrastruktury drogowej (wzrost liczby kilometrów wszystkich dróg publicznych, zwłaszcza autostrad i dróg ekspresowych),
- zmniejszenia liczby pieszych, jako ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych,
- zmniejszenia liczby zabitych w wypadkach z udziałem osób będących pod wpływem alkoholu,
- modernizacji dróg lokalnych (których zarządcami są jednostki samorządu terytorialnego),
- rozbudowy systemu nadzoru nad ruchem drogowym, zwłaszcza w kontekście zwiększenia aktywności Policji (zwiększenia liczby Policjantów z Wydziałów Ruchu Drogowego),
- rozwoju systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym,
- rozwoju ratownictwa technicznego oraz systemu szybkiego udzielania pomocy na miejscu wypadku na drodze.

Podsumowując, stwierdzić należy, że NPBRD 2013 - 2020 oraz poszczególne Programy Realizacyjne są co do zasady dobrze przygotowanymi dokumentami. Ponadto działania przewidziane w Programach Realizacyjnych są spójne i komplementarne z ogólnymi założeniami i celami wskazanymi w NPBRD 2013 - 2020, dlatego też system planowania działań kierunkowych i wytyczania celów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oparty na architekturze NPBRD zostanie utrzymany również w nowej perspektywie 2021 - 2030.

Polska na tle państw Unii Europejskiej w 2020 roku³

Szacuje się, że w wyniku wypadków na drogach zginęło w zeszłym roku 18 800 osób, co stanowi bezprecedensowy spadek o 17 proc. w stosunku do roku 2019. Oznacza to, że w 2020 r. o prawie 4 tys. mniej osób w porównaniu z 2019 r. straciło życie na drogach UE. Niższe natężenie ruchu związane z pandemią COVID-19 miało wyraźny, choć niemierzalny wpływ na liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.

Drogi w UE są zdecydowanie najbezpieczniejsze na świecie

W poprzednim dziesięcioleciu, tj. w latach 2010–2020, liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych zmniejszyła się o 36 proc. Nie udało się więc osiągnąć celu zakładającego ograniczenie tej liczby o 50 proc. w ciągu dekady. Jednakże w przeliczeniu na 1 milion mieszkańców wskaźnik ofiar śmiertelnych wynosi 42, a Europa pozostaje kontynentem mającym najbezpieczniejsze drogi na świecie. Dla porównania średnia światowa osiąga wartość powyżej 180.

Ze wstępnych danych wynika, że 18 państw członkowskich odnotowało w 2020 r. najniższą w historii liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. W całej UE liczba ofiar śmiertelnych spadła średnio o 17 proc. w porównaniu z rokiem 2019, choć redukcja ta nie była bynajmniej jednakowa, a największa poprawa (o co najmniej 20 proc.) miała miejsce w Belgii, Bułgarii, Danii, Hiszpanii, we Francji, w Chorwacji, we Włoszech, na Węgrzech, na Malcie i w Słowenii. Pięć państw członkowskich (Estonia, Irlandia, Łotwa, Luksemburg i Finlandia) odnotowało natomiast wzrost liczby ofiar śmiertelnych, ale należy zauważyć, że w mniejszych krajach dane te podlegają corocznym wahaniom.

W dłuższym horyzoncie czasowym liczba ofiar śmiertelnych na europejskich drogach spadła w latach 2010–2020 o 36 proc., czyli poniżej celu UE wynoszącego 50 proc. Próg ten przekroczyła jedynie Grecja (54 proc.), a kolejne na liście są: Chorwacja (44 proc.), Hiszpania (44 proc.), Portugalia (43 proc.), Włochy (42 proc.) i Słowenia (42 proc.). Łącznie dziewięć państw członkowskich odnotowało spadek wynoszący co najmniej 40 proc.

Chociaż bezprecedensowe wydarzenia roku 2020 doprowadziły do pewnych zmian w klasyfikacji państw według wskaźników ofiar śmiertelnych, to najbezpieczniejsze pozostają nadal drogi w Szwecji (18/mln), a najwyższy wskaźnik w 2020 r. odnotowano w Rumunii (85/mln). Średnia dla całej UE wyniosła 42/mln.

Trudny do zmierzenia wpływ pandemii

Niższe natężenie ruchu związane z pandemią COVID-19 miało wyraźny, choć niemierzalny wpływ na liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Na przykład wstępne dane w USA pokazują jednak, że liczba ofiar śmiertelnych wzrosła w 2020 r. pomimo mniejszego natężenia ruchu. Natomiast dane dotyczące niektórych państw UE wskazują na to, że w okresach obostrzeń następuje wzrost ryzykownych zachowań, polegających w szczególności na przekraczaniu dopuszczalnej prędkości.

Wpływ COVID-19 na mobilność w miastach

Jazda na rowerze zyskała znacznie na popularności, a wiele miast na całym świecie przeznaczyło (tymczasowo) przestrzeń drogową na potrzeby pieszych i rowerzystów. Ten zachęcający trend może mieć znaczący pozytywny wpływ na jakość powietrza i zmianę klimatu, a jednocześnie stwarzać nowe wyzwania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W całej UE około 70 proc. śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na obszarach miejskich dotyczy niechronionych użytkowników dróg, w tym pieszych, rowerzystów i motocyklistów. Rozwiązanie problemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach jest zatem kluczowym obszarem zainteresowania, a Komisja dąży do tego, aby zapewnić uwzględnianie tej kwestii na wszystkich etapach planowania mobilności miejskiej. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

³ Dane dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych Państwach UE i całej UE zostały przedstawione przez KE w dniu 20 kwietnia 2021 r.

będzie ważnym elementem nowej inicjatywy na rzecz mobilności w miastach, która ma zostać przedstawiona przez Komisję jeszcze w tym roku. W 2019 r. dwie stolice europejskie, tj. Helsinki i Oslo, osiągnęły cel pośredni w postaci zerowej liczby śmiertelnych wypadków pieszych i rowerzystów, a kluczowe znaczenie dla poczynienia postępów miało ich zdaniem ograniczenie prędkości.

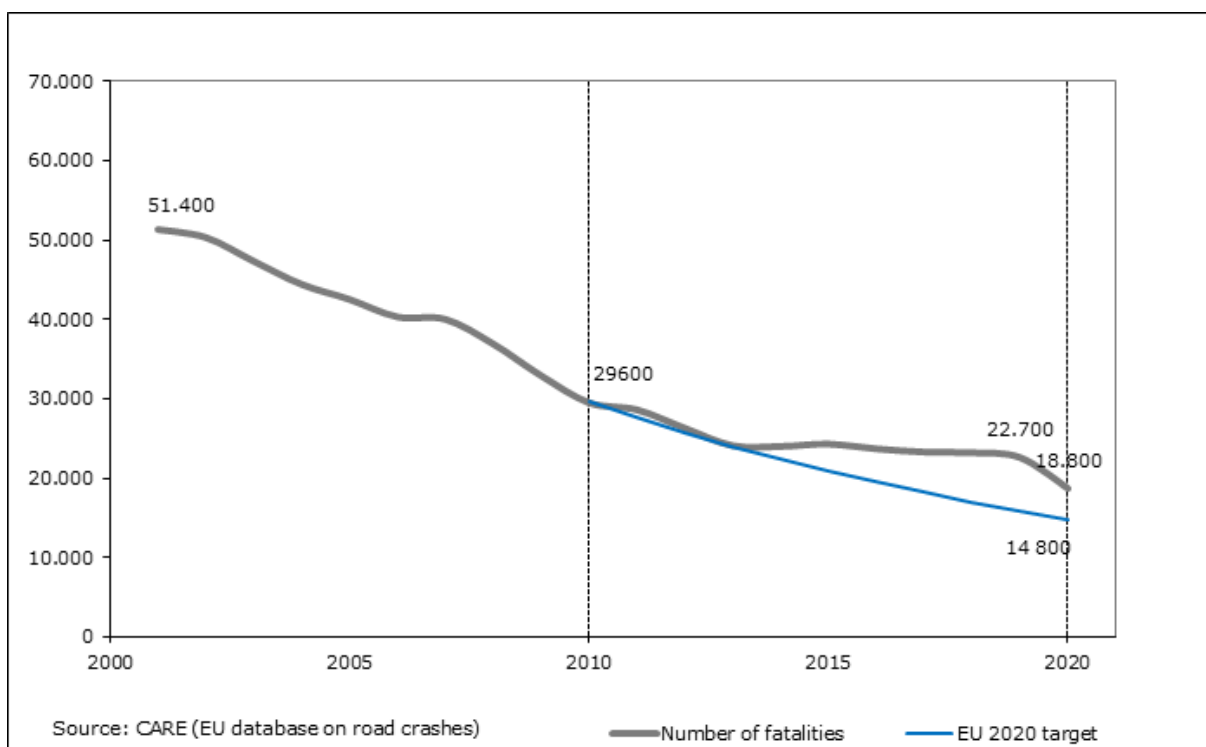
Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na milion mieszkańców – wstępne dane za 2020 r.*

	2010	2019	2020	zmiana w % w latach 2019-2020	zmiana w % w latach 2010- 2020
UE-27	67	51	42	-17%	-36%
Belgia	78	56	44	-22%	-40%
Bułgaria	105	90	67	-26%	-40%
Czechy	77	58	48	-16%	-35%
Dania	46	34	27	-22%	-39%
Niemcy	45	37	33	-11%	-25%
Estonia	59	39	45	15%	-24%
Irlandia	47	29	30	6%	-30%
Grecja	113	64	54	-16%	-54%
Hiszpania	53	37	29	-21%	-44%
Francja	64	50	39	-21%	-36%
Chorwacja	99	73	58	-20%	-44%
Włochy	70	53	40	-25%	-42%
Cypr	73	59	54	-8%	-20%
Łotwa	103	69	74	7%	-35%
Litwa	95	67	63	-6%	-41%
Luksemburg	64	36	42	18%	-19%
Węgry	74	62	46	-25%	-39%
Malta	31	32	21	-31%	-15%
Holandia	32	34	31	-8%	1%
Austria	66	47	38	-19%	-39%
Polska	103	77	65	-15%	-37%
Portugalia	80	63	52	-18%	-43%
Rumunia	117	96	85	-12%	-31%
Słowenia	67	49	38	-22%	-42%
Słowacja	69	50	45	-9%	-33%

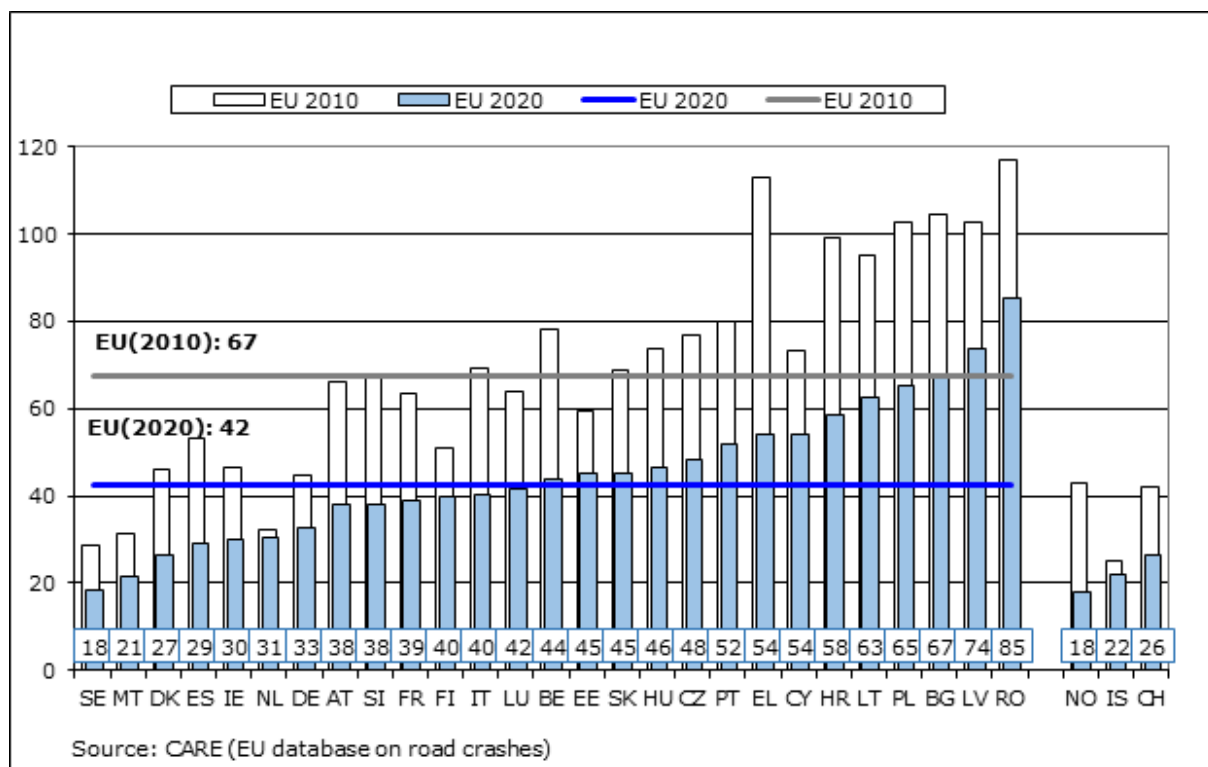
Finlandia	51	38	40	4%	-19%
Szwecja	28	22	18	-14%	-29%
Szwajcaria	42	22	26	21%	-31%
Norwegia	43	20	18	-11%	-54%
Islandia	25	17	22	33%	0%

W 2020 r. w Liechtensteinie odnotowano jedną śmiertelną ofiarę wypadku drogowego, a w 2010 r. i 2019 r. – zero ofiar śmiertelnych.

Tendencja spadkowa liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w UE



Trend w liczbie ofiar śmiertelnych na drogach na milion mieszkańców według kraju, 2010-2020



Polska: 65 ofiar śmiertelnych na drogach na milion mieszkańców w 2020 r. , co jest czwartym najwyższym wskaźnikiem w UE. Liczba ta spadła o 15% w 2020 roku, osiągając najniższy w historii poziom. W latach 2010–2020 liczba ta spadła o 37%, zgodnie ze średnią UE.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w roku 2020

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 2020 roku zostały porównane z zeszłorocznymi danymi, a także ujęte w trendzie obserwowanym na przestrzeni ostatnich 10 lat.

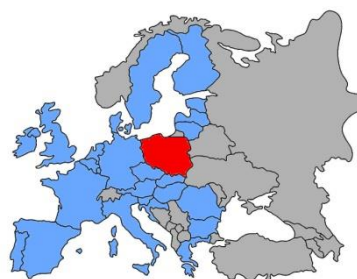
Dodatkowo w ostatniej części działu zawarto wykresy oraz mapy obrazujące zestaw wskaźników zagrożeń dla różnych kategorii wypadków drogowych we wszystkich województwach w 2020 roku.

Informacje podstawowe



POLSKA

Liczba mieszkańców	38 354,1 tys.
Powierzchnia	312 705 km ²
Długość dróg publicznych	424 914 km
Zarejestrowane pojazdy ⁴	31 989,3 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII ⁵		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	19 451 km		4,6%
Wojewódzkie	30 060 km		6,9%
Powiatowe	124 339 km		29,3%
Gminne	245 992 km		59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH ⁶			TRENDY
Wypadki	23 540	↘ ↘ ↘	
Zabici	2 491	↘ ↘ ↘	
Ranni	26 463	↘ ↘ ↘	
Ciężko ranni	8 805	↘ ↘ ↘	
Kolizje	382 046	↘ ↘ ↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

⁴ GUS Transport - wyniki działalności w 2019 r., GUS, 2020 r.

⁵ GUS Transport - wyniki działalności w 2019 r., GUS, 2020 r.

⁶ Dane SEWIK wg stanu na dzień 14.02.2021 r.

W 2020 r. w Polsce odnotowano 23 540 wypadków drogowych, tj. o 6 748 (-22,3%) mniej niż w roku 2019. W wypadkach tych zginęło 2 491 osób, tj. o 418 (-14,4%) mniej niż w roku 2019. Liczba rannych i ciężko rannych uległa zmniejszeniu i wyniosła odpowiednio 26 463 rannych tj. o 9 014 (-25,4%) mniej niż rok wcześniej, zaś liczba ciężko rannych wyniosła 8 805 czyli o 1 828 (-17,2%) mniej.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		
Wskaźnik demograficzny I	61,4	wypadków / 100 tys. mieszk.
Wskaźnik demograficzny II	6,5	zabitych / 100 tys. mieszk.
Ciężkość wypadków	10,6	zabitych / 100 wypadków
Gęstość wypadków	5,5	wypadków / 100 km

RODZAJE WYPADKÓW																																		
STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Rodzaj wypadku</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>zd. czołowe</td> <td>9,9%</td> </tr> <tr> <td>zd. boczne</td> <td>31,5%</td> </tr> <tr> <td>zd. tylne</td> <td>11,4%</td> </tr> <tr> <td>pieszy</td> <td>21,5%</td> </tr> <tr> <td>wywrócenie</td> <td>9,1%</td> </tr> <tr> <td>drzewo</td> <td>5,8%</td> </tr> <tr> <td>inne</td> <td>10,9%</td> </tr> </tbody> </table>	Rodzaj wypadku	Procent	zd. czołowe	9,9%	zd. boczne	31,5%	zd. tylne	11,4%	pieszy	21,5%	wywrócenie	9,1%	drzewo	5,8%	inne	10,9%	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Rodzaj zabitego</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>zd. czołowe</td> <td>16,7%</td> </tr> <tr> <td>zd. boczne</td> <td>19,8%</td> </tr> <tr> <td>zd. tylne</td> <td>7,2%</td> </tr> <tr> <td>pieszy</td> <td>25,1%</td> </tr> <tr> <td>wywrócenie</td> <td>8,1%</td> </tr> <tr> <td>drzewo</td> <td>15,4%</td> </tr> <tr> <td>inne</td> <td>7,9%</td> </tr> </tbody> </table>	Rodzaj zabitego	Procent	zd. czołowe	16,7%	zd. boczne	19,8%	zd. tylne	7,2%	pieszy	25,1%	wywrócenie	8,1%	drzewo	15,4%	inne	7,9%	
Rodzaj wypadku	Procent																																	
zd. czołowe	9,9%																																	
zd. boczne	31,5%																																	
zd. tylne	11,4%																																	
pieszy	21,5%																																	
wywrócenie	9,1%																																	
drzewo	5,8%																																	
inne	10,9%																																	
Rodzaj zabitego	Procent																																	
zd. czołowe	16,7%																																	
zd. boczne	19,8%																																	
zd. tylne	7,2%																																	
pieszy	25,1%																																	
wywrócenie	8,1%																																	
drzewo	15,4%																																	
inne	7,9%																																	

UDZIAŁ WYPADKÓW		
	2019	2020
Z udziałem pieszych	23,1%	22,2%
Spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu	20,7%	23,4%
Spowodowanych przez młodych ⁷ kierowców	17,0%	16,0%
Z udziałem rowerzystów	14,6%	16,0%
Z udziałem nietrzeźwych	9,0%	10,8%
Z udziałem motocyklistów	8,6%	8,8%
W wyniku najechania na drzewo	4,9%	5,8%

⁷ W wieku 18-24 lat

Struktura udziału wypadków, które miały miejsce w 2020 roku, pozostała podobna do tej z lat poprzednich. Odnotowano spadek udziału zdarzeń z pieszymi oraz z udziałem młodych kierowców. Natomiast procentowy udział pozostałych zdarzeń wzrósł. Należy zwrócić uwagę na zwiększenie udziału wypadków, w których uczestniczyli rowerzyści i osoby nietrzeźwe oraz w wyniku najechania na drzewo. Najwyższy wzrost udziału wypadków (analogicznie jak w 2019) wystąpił na skutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu.

Wynikające z lockdownu ograniczenie wielkości ruchu znacząco wpłynęło na zmniejszenie liczby wypadków w 2020 r. zwłaszcza w okresie od marca do czerwca (tzw. pierwsza fala pandemii COVID-19) oraz od października do grudnia (tzw. druga fala pandemii COVID-19). Największą redukcję liczby wypadków (-52%) zarejestrowano w kwietniu. Charakterystyczne dla tych redukcji liczb wypadków było to, że wbrew oczekiwaniom, nie nastąpiło równie duże zmniejszenie liczby ofiar tych wypadków. Przykładowo zmniejszenie liczby wypadków w kwietniu o 52% przyniosło zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych tylko o 32%, a w listopadzie zmniejszenie liczby wypadków o 35% przyniosło wzrost liczby ofiar śmiertelnych o 11%. W skali całego roku 2020 widać, że spadkowi liczby wypadków o 22% (w porównaniu do roku 2019) nie towarzyszyły już tak spektakularne spadki liczby ofiar śmiertelnych (-14%), czy ciężko rannych (-17%). **Oznacza to, że wypadki były groźniejsze w skutkach, były „cięższe”, co jest charakterystyczne dla zdarzeń, które wydarzają się przy nadmiernej (niedostosowanej do warunków ruchu) prędkości, a udział tych wypadków wzrósł w porównaniu rocznym o 2,7 punktu procentowego.**

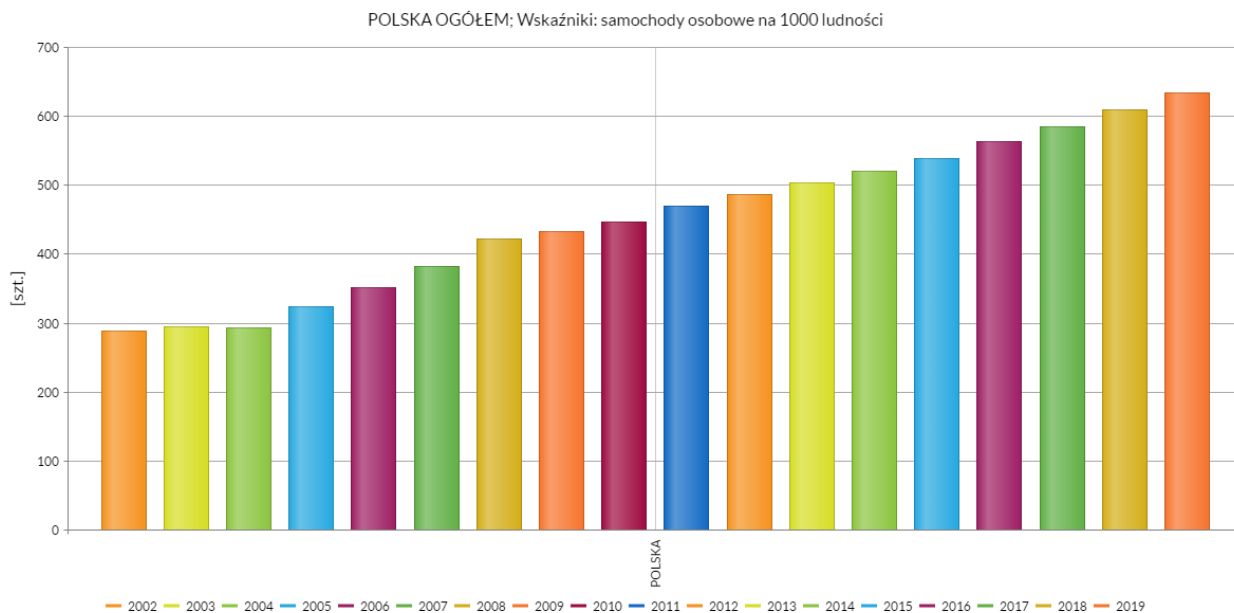
Jak wynika ze wstępnych badań przeprowadzonych przez Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) wśród 25 państw członkowskich Unii Europejskiej po pierwszej fazie lockdownu, ograniczenia w ruchu z powodu COVID-19 również spowodowały bardzo duże zakłócenia mobilności. Pomimo spadku natężenia ruchu pojazdów na drogach, liczba zabitych w wypadkach drogowych nie zmalała w takim samym stopniu. Zebrane z ponad dziesięciu krajów raporty dotyczące prędkości pojazdów zdecydowanie wskazują, że przekraczanie limitów prędkości mogło być głównym czynnikiem zwiększającym obrażenia i tym samym ryzyko śmierci uczestników wypadków. Jednocześnie wzrosła liczba osób poruszających się pieszo i na rowerach, korzystających z sieci dróg dla rowerów w obszarach gęstej zabudowy. Jak wynika z powyższych badań ETSC, z powodu ograniczenia, a często braku możliwości korzystania z transportu publicznego, wzrósł w miastach ruch samochodowy.

Rejestracje nowych samochodów osobowych w latach 2016 – 2020*

Rok rejestracji	Sty	Lut	Mar	Kwi	Maj	Cze	Lip	Sie	Wrz	Paź	Lis	Gru
2016	31 798	33 663	39 231	34 520	32 972	38 569	31 274	28 332	32 664	32 257	37 206	43 739
2017	38 094	38 442	49 445	39 479	39 721	41 887	36 832	34 510	37 114	40 539	42 448	48 021
2018	46 084	42 137	51 681	44 820	42 366	46 103	46 287	56 696	27 314	39 904	43 239	45 370
2019	45 929	43 755	50 120	46 381	47 094	45 051	49 065	48 108	35 325	46 901	45 377	52 502
2020	39 472	38 512	29 658	15 240	21 149	35 797	42 432	34 713	38 147	40 067	41 677	51 512

*Źródło: IBRM SAMAR

Liczba samochodów osobowych na 1000 ludności w latach 2002 – 2019



8

Systematycznie od 17 lat rośnie w Polsce liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. W 2010 roku było to statystycznie 447,4 samochodu osobowego na 1000 mieszkańców natomiast w 2013 i 2015 odpowiednio: 503,7 i 539,1 natomiast w 2019 roku wartość ta osiągnęła najwyższy wskaźnik: 634,7.

⁸ Samochody osobowe na 1000 ludności. Źródło: GUS – Transport i Łączność
<https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/wykres>

Liczba pojazdów silnikowych w latach 2011- 2020

Lata	Pojazdy silnikowe		w tym:					
	Ogółem	2011=100 %	samochody osobowe		samochody ciężarowe		motocykle	
			Ogółem	2011=100 %	Ogółem	2011=100 %	Ogółem	2011=100 %
2011	24 189 370	100,0	18 125 490	100,0	2 892 064	100,0	1 069 195	100,0
2012	24 875 717	102,8	18 744 412	103,4	2 920 779	101,0	1 107 260	103,6
2013	25 683 575	106,2	19 389 446	107,0	2 962 064	102,4	1 153 169	107,9
2014	26 472 274	109,4	20 003 863	110,4	3 037 427	105,0	1 189 527	111,3
2015	27 409 106	113,3	20 723 423	114,3	3 098 376	107,1	1 272 333	119,0
2016	28 601 037	118,2	21 675 388	119,6	3 179 655	109,9	1 355 625	126,8
2017	29 634 928	122,5	22 503 579	124,2	3 248 538	112,3	1 427 115	133,5
2018	30 800 790	127,3	23 429 016	129,3	3 338 166	115,4	1 502 888	140,6
2019	31 989 313	132,2	24 360 166	134,4	3 436 184	118,8	1 587 031	148,4
2020	32 991 083	136,4	25 113 862	138,6	3 529 716	122,0	1 669 138	156,1

Źródło: Urząd Statystyczny w Szczecinie – wg. stanu na dzień 31.12.2020 r.

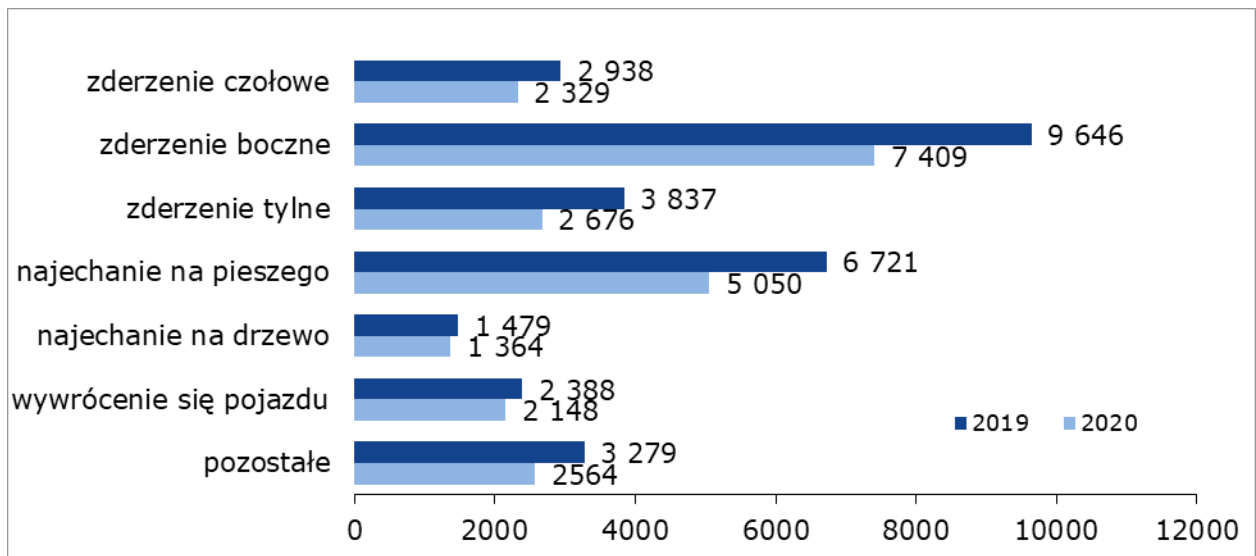
Od początku lat dziewięćdziesiątych liczba pojazdów zarejestrowanych w Polsce systematycznie rośnie. Położenie Polski i jej usytuowanie na szlaku transportowym wschód – zachód generuje bardzo duży ruch tranzytowy. Jednocześnie odnotowuje się coraz większy wpływ odsetka udziału cudzoziemców w zdarzeniach drogowych.

Kierujący uczestnicy zdarzeń drogowych wg kraju pochodzenia

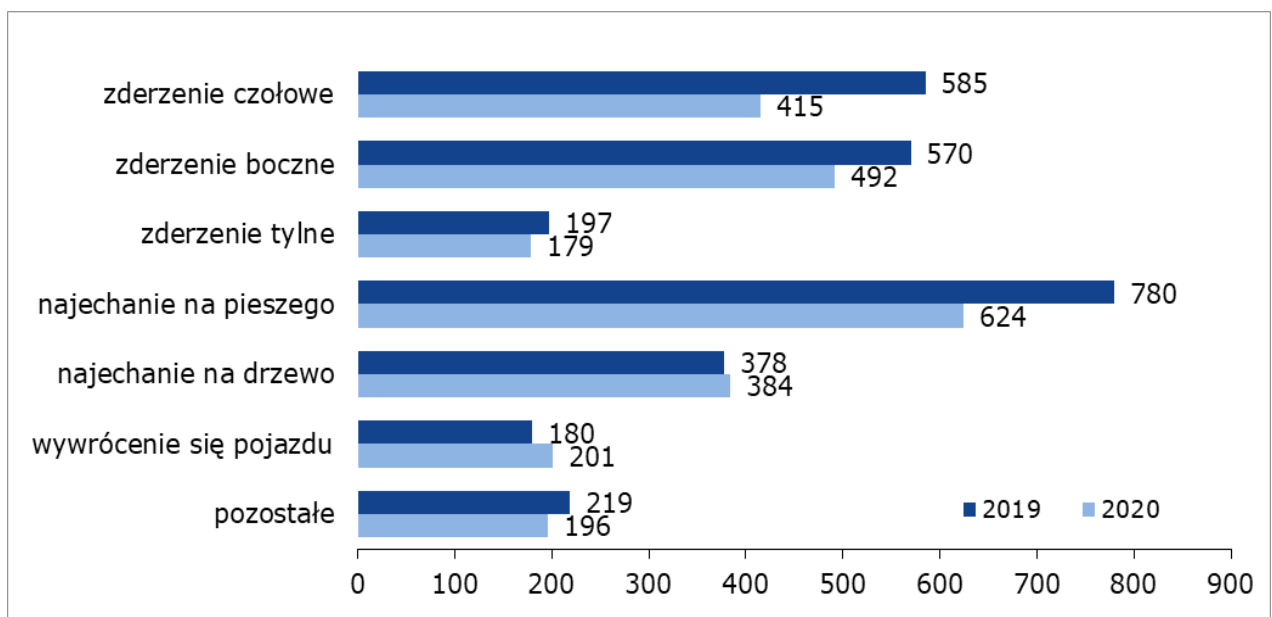
Kraj	Wypadki	Zabici	Ranni	Kolizje
UKRAINA	507	76	624	11 125
BIAŁORUŚ	60	10	70	2 127
NIEMCY	51	6	63	1 763
GRUZJA	44	5	56	901
LITWA	32	6	42	768
SŁOWACJA	18	12	23	336
CZECHY	18	6	21	550
MOŁDAWIA	17	6	20	255
BUŁGARIA	11	-	16	218
ROSJA	10	3	14	409

Rodzaje wypadków

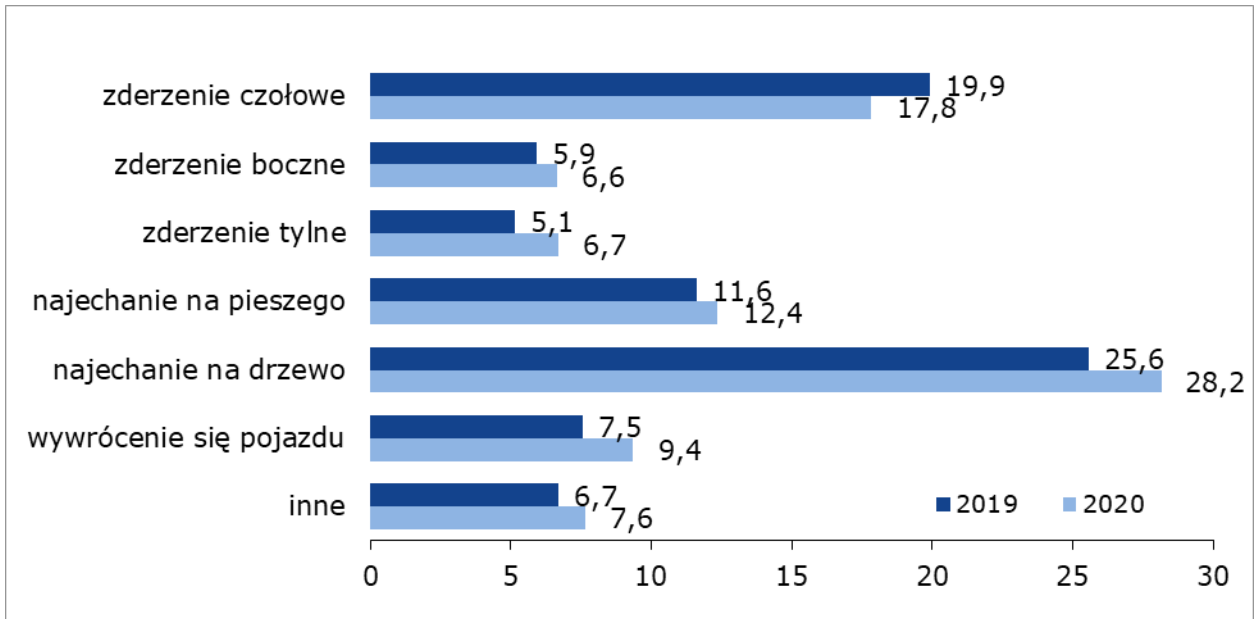
...ile było wypadków?



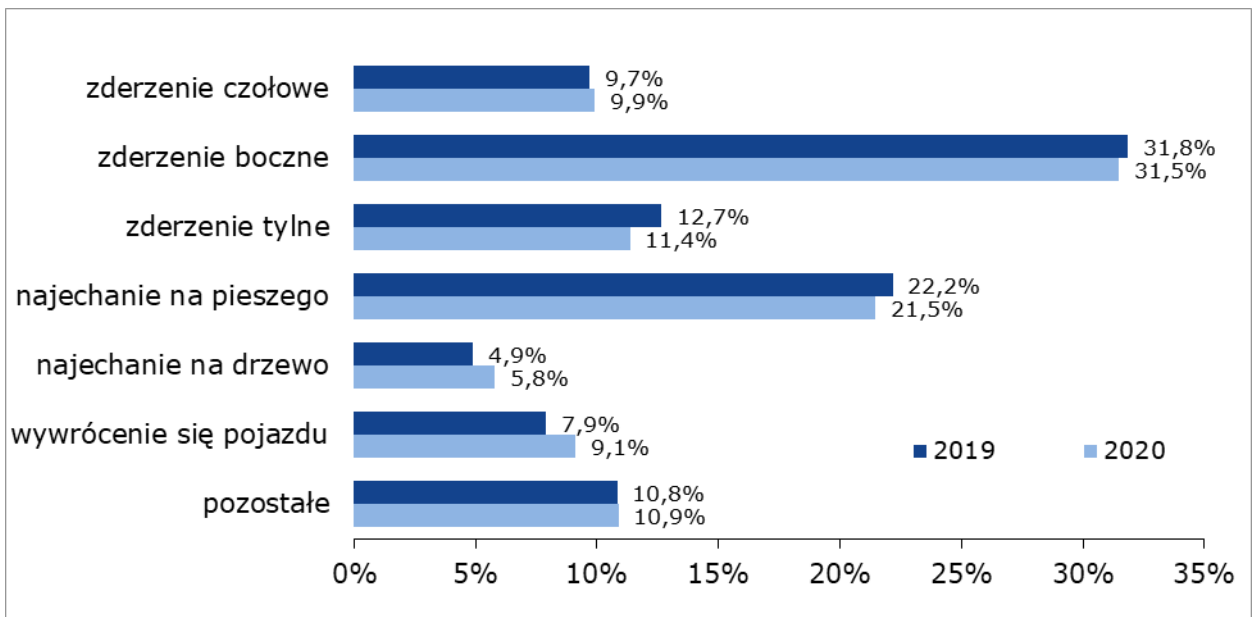
...ile było ofiar śmiertelnych wypadków ?



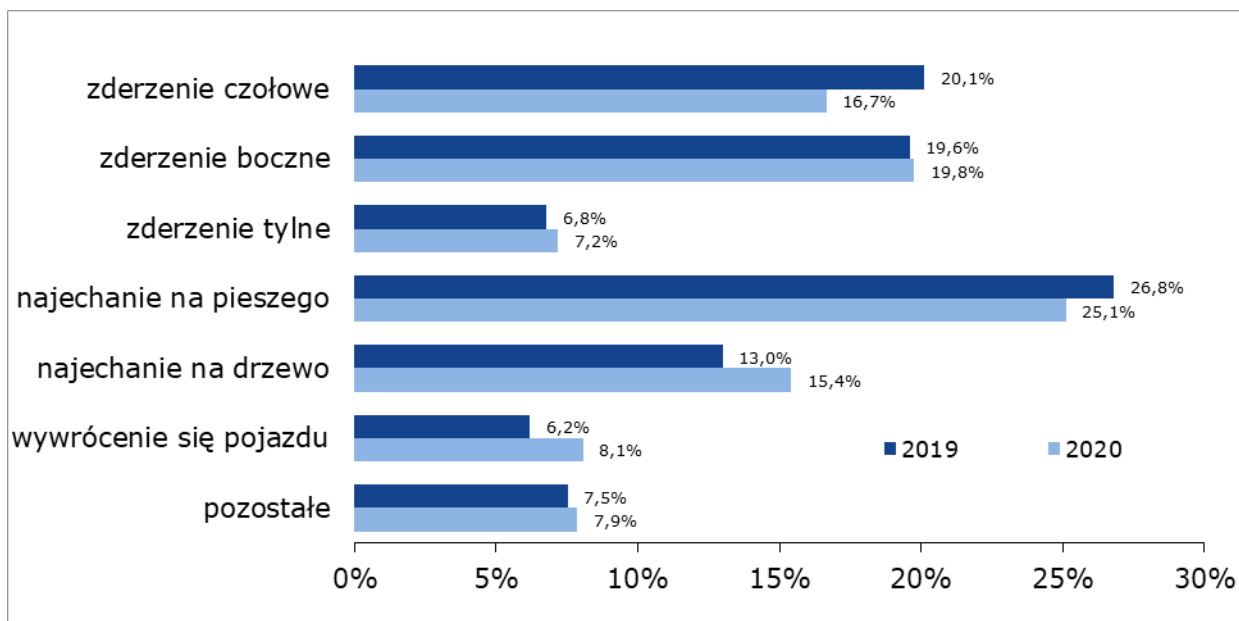
... ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



... jaki był udział poszczególnych rodzajów wypadków?



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

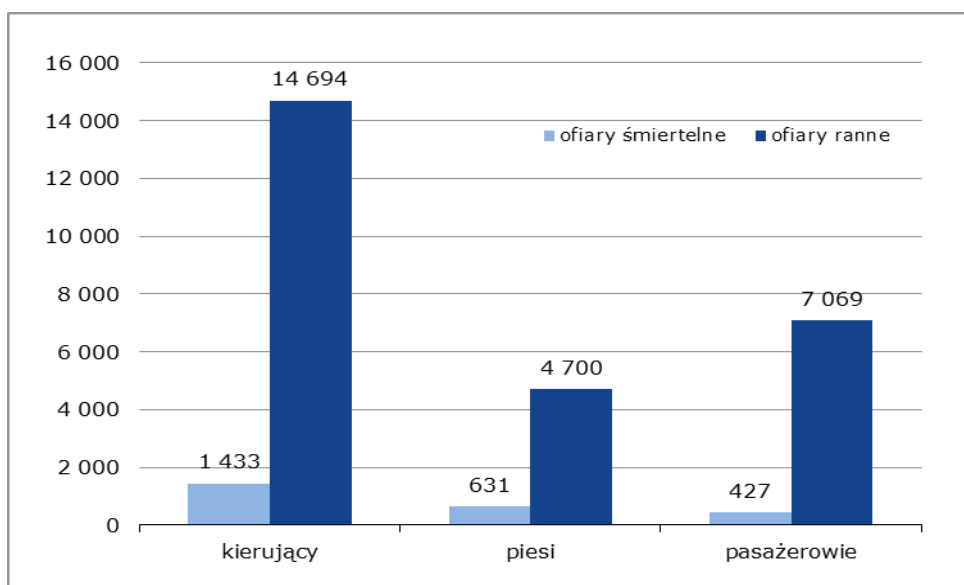
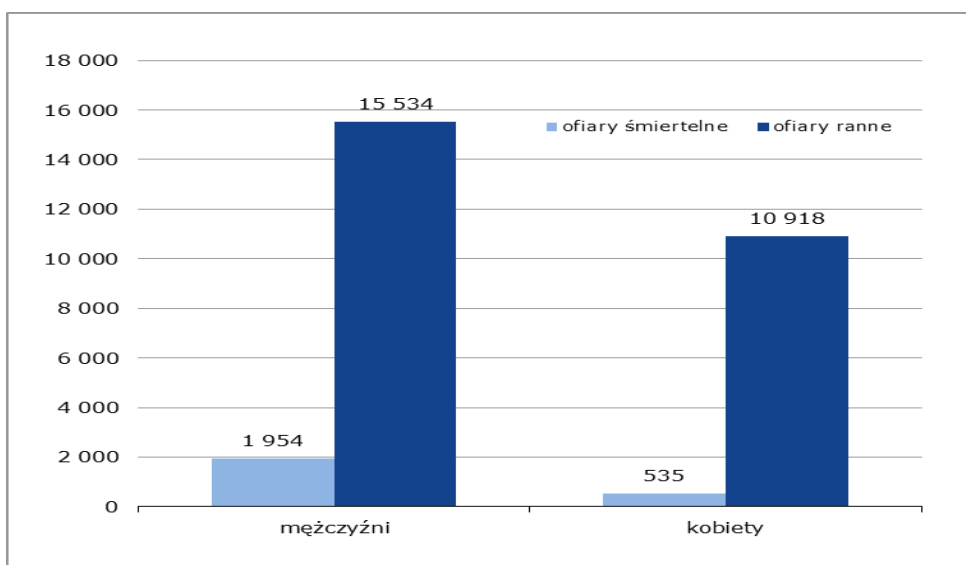


W 2020 r. w porównaniu do danych za rok 2019 spadła liczba wszystkich rodzajów wypadków w badanych kategoriach. Jednocześnie liczba ofiar śmiertelnych wzrosła w dwóch kategoriach tzw. wypadków pojedynczych⁹: wywrócenie się pojazdu (+21) oraz najechanie na drzewo (+6). To już kolejny rok, w którym ta liczba wzrasta i przynosi znaczący wzrost ciężkości wypadków tego rodzaju a także wzrost udziału w poszczególnych rodzajach wypadków i udziału ofiar śmiertelnych w poszczególnych rodzajach wypadków. Spadła liczba zderzeń czołowych, bocznych i tylnych, jednak wskaźnik ciężkości wzrósł niemal we wszystkich kategoriach oprócz zderzeń czołowych. W wypadkach tego rodzaju zginęło o 170 osób mniej w porównaniu z rokiem 2019.

⁹ Wypadek pojedynczy to według definicji stosowanej w Polskim Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ITS), zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą ofiary w ludziach, w tym także u sprawcy tego zdarzenia, z udziałem jednego pojazdu (z wyłączeniem potrącenia pieszych). Definicja ta obejmuje: najechanie na pojazd unieruchomiony, drzewo, słup, dziurę, zwierzę, znak, barierę oraz wywrócenie pojazdu.

Ofiary i sprawcy wypadków

... kto był ofiarą?



W 2020 roku, podobnie jak w latach ubiegłych, kierujący pojazdami byli w największym stopniu narażeni na utratę życia w wypadkach drogowych, w tej kategorii uczestników ruchu drogowego zginęły 1 433 osoby natomiast aż 14 694 zostało rannych. Kolejną zagrożoną grupę stanowili piesi – 631 ofiar śmiertelnych, 4 700 rannych oraz pasażerowie – 427 ofiar śmiertelnych, 7 069 rannych.

W styczniu 2020 r. odnotowano 3% wzrost liczby ofiar śmiertelnych wśród kierujących pojazdami oraz 19% wzrost liczby ofiar ciężko rannych. Największy spadek liczby zabitych kierujących pojazdami odnotowano, podobnie jak w innych kategoriach, w kwietniu i wyniósł on 27%, przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby ofiar ciężko rannych w tej grupie uczestników ruchu drogowego o 34%. Wypadki, do których doszło w listopadzie 2020 r. były dużo cięższe w skutkach dla kierujących niż w tym samym okresie roku 2019, a także

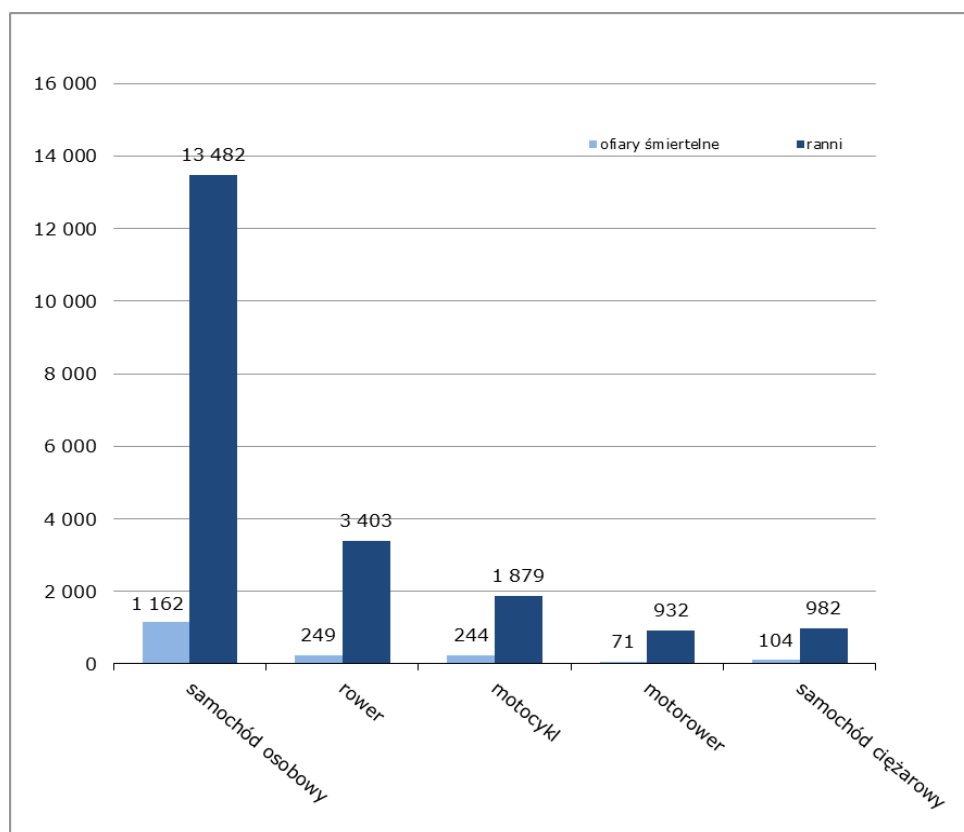
w porównaniu do pozostałych miesięcy. Pomimo spadku liczby wypadków o 35% w stosunku do listopada 2019 r. liczba ofiar śmiertelnych wśród kierujących wzrosła w tym czasie o 16%.

Pierwsze dwa miesiące 2020 r. przyniosły niepokojące dane o dużych wzrostach liczby wypadków z udziałem pieszych (+10% w styczniu i +21% w lutym). W lutym liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych wzrosła o 13% a ciężko rannych o 32%. Wprowadzenie ograniczeń związanych z przemieszczaniem się w wyniku ogłoszenia stanu epidemii COVID-19 doprowadziło do bardzo dużego zmniejszenia liczby wypadków z udziałem pieszych oraz liczby ofiar wśród pieszych. Największy spadek liczby wypadków tego rodzaju odnotowano w kwietniu (-68%), a największą redukcję liczby ofiar śmiertelnych – w maju (-63%). W dwóch miesiącach jesiennych: październiku i listopadzie (czyli w szczytowym momencie drugiej fali pandemii COVID-19) ponownie odnotowano duże spadki liczby wypadków z udziałem pieszych, lecz charakterystyczne były jednocześnie wzrosty liczby ofiar śmiertelnych (o 1% w każdym z miesięcy). W skali całego roku (w porównaniu z rokiem 2019) liczba wypadków z udziałem pieszych zmniejszyła się o 25%, liczba ofiar śmiertelnych została zredukowana o 20%, a ciężko rannych o 21%.

W styczniu 2020 r. pomimo spadku liczby wypadków z udziałem pasażerów o 10% (w porównaniu do stycznia 2019 r.) odnotowano duży wzrost liczby ofiar śmiertelnych (o 31%) w tej grupie uczestników ruchu drogowego. Natomiast w lutym 2020 r. znacząco (o 23%) wzrosła liczba ofiar ciężko rannych wśród pasażerów pojazdów biorących udział w wypadkach. Wzrosty liczby ofiar śmiertelnych w tej grupie użytkowników dróg nastąpiły jeszcze w październiku (+6%) i listopadzie (+18%).

Powyższe dane wskazują, że istnieje pewna koincydencja pomiędzy spadkami liczby wypadków, a kolejnymi tzw. falami epidemii COVID-19 w Polsce, ale nie zawsze towarzyszy temu redukcja liczby ofiar.

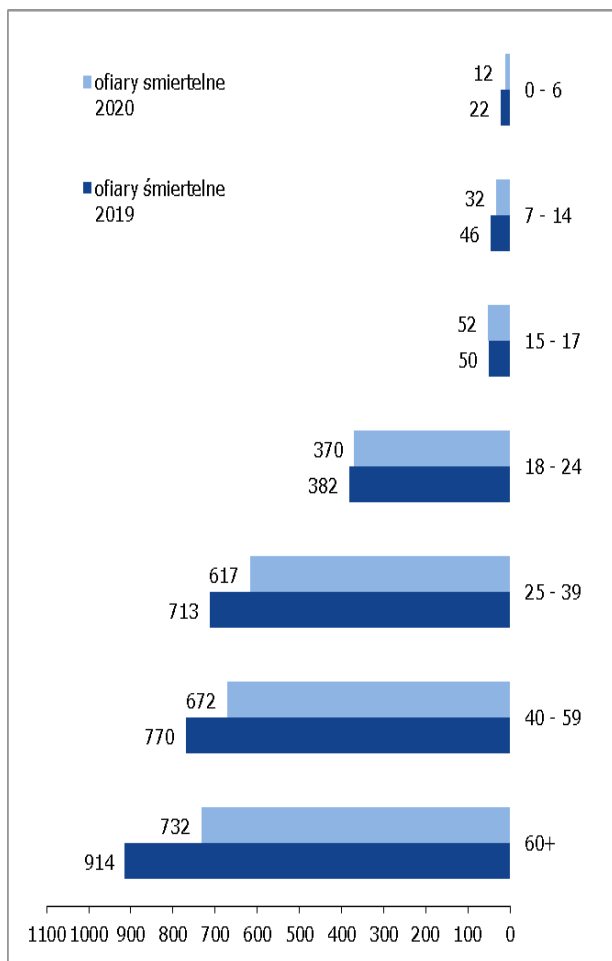
jakim pojazdem poruszały się ofiary?



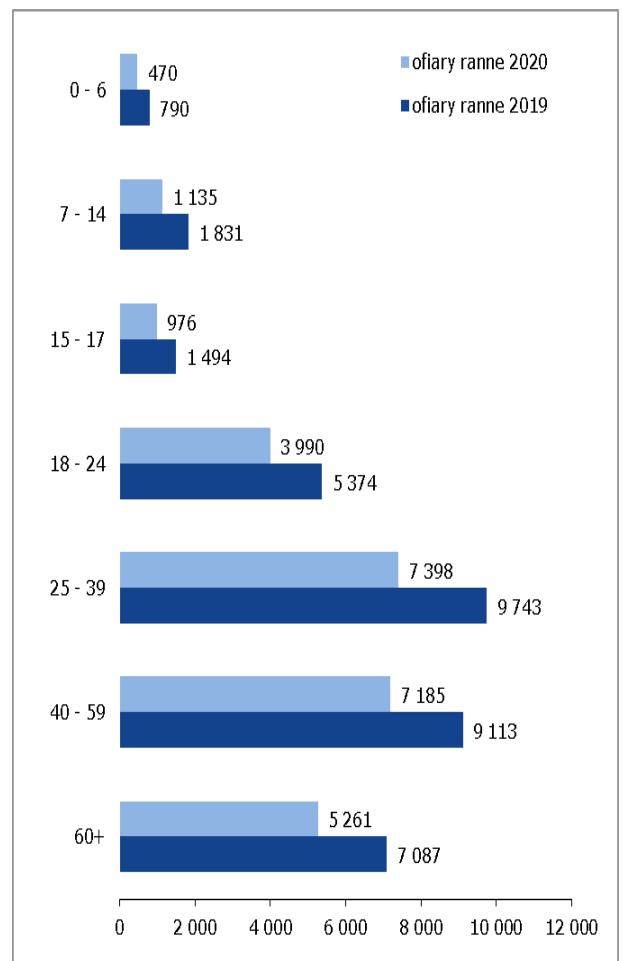
Struktura ofiar śmiertelnych i rannych przedstawiona według rodzaju pojazdu (w wybranej grupie pojazdów), jakim poruszały się ofiary w 2020 r. nie zmieniła się w stosunku do lat ubiegłych, pomimo zauważalnych spadków liczby ofiar w każdej z kategorii. W liczbach bezwzględnych największy spadek (wobec roku 2019) liczb ofiar śmiertelnych i rannych odnotowano wśród podróżujących samochodami osobowymi (odpowiednio - 171 osób i - 5406 osób). Najmniejszy spadek (w porównywanym okresie) liczb ofiar śmiertelnych i rannych odnotowano wśród podróżujących samochodami ciężarowymi (odpowiednio - 6 osób i -188 osób). Jednakże porównanie procentowe przedstawia inny obraz sytuacji w tym zakresie: największe względne spadki liczby ofiar śmiertelnych odnotowano wśród motorowerzystów i motocyklistów (odpowiednio -18% i -17%), a najmniejsze wśród rowerzystów (-3%). W przypadku ofiar rannych największy względny spadek ich liczby nastąpił wśród osób podróżujących samochodami osobowymi (-29%), a najmniejszy – wśród rowerzystów (-15%). Potwierdza to stawianą wcześniej tezę, że w czasie obowiązywania ograniczeń w korzystaniu z transportu publicznego wynikających z sytuacji epidemicznej COVID-19 wzrosła rola roweru, jako środka transportu indywidualnego (a jednocześnie, jako sprzętu pozwalającego łączyć funkcje komunikacyjne i prozdrowotne) – wskazują na to dane o liczbie ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów w 2020 r. (249 osób), które są na prawie takim samym poziomie jak dane z roku 2019 (258 osób). Jednakże i w tym przypadku współistniejącą przyczyną może być nadmierna prędkość innych pojazdów.

..., w jakim wieku były ofiary?

OFIARY ŚMIERTELNE

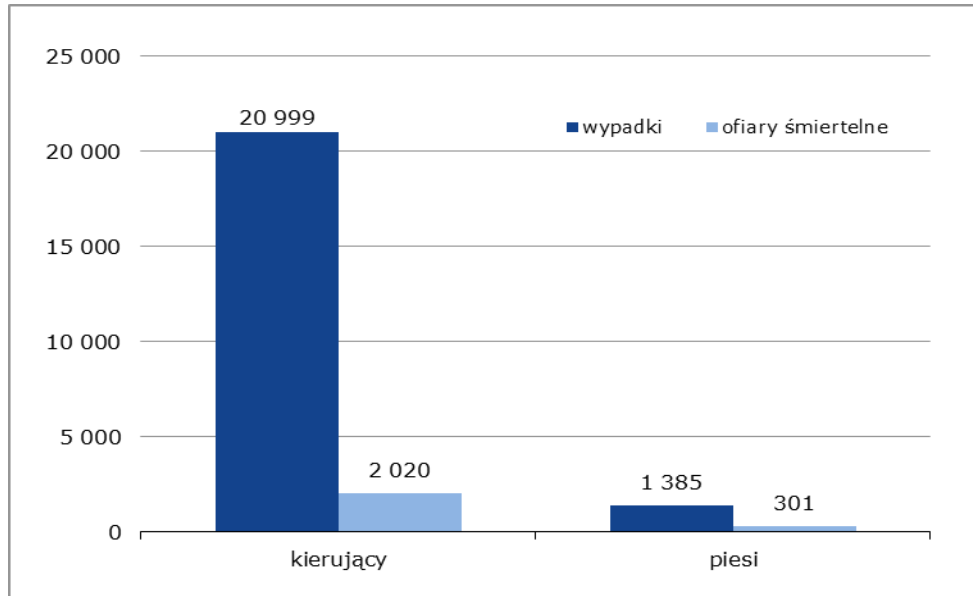


OFIARY RANNE

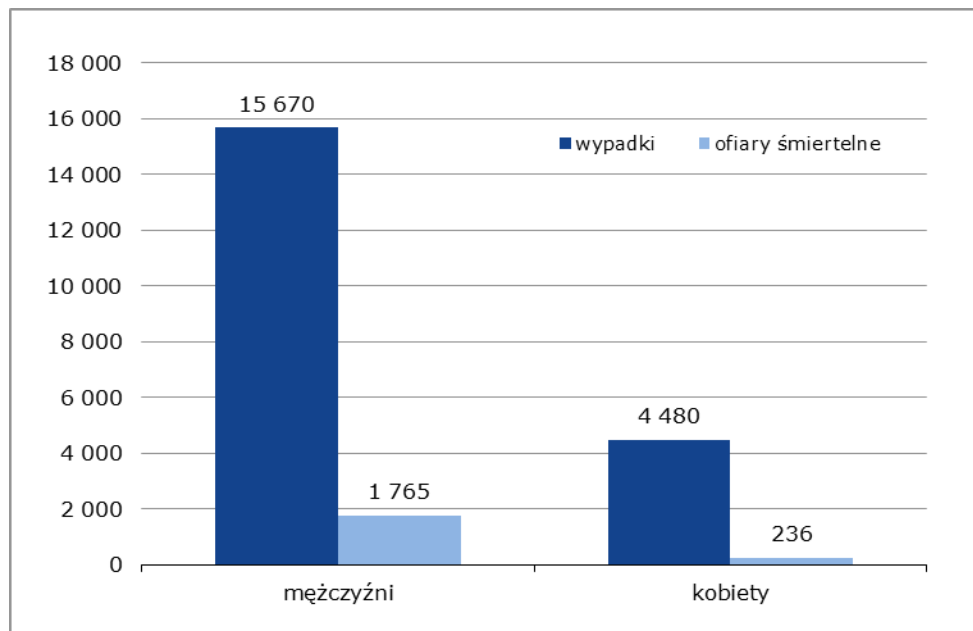


... kto był sprawcą?

Rodzaj użytkownika drogi



Kierujący, sprawcy wypadków wg płci*



*wykres obejmuje sumę wypadków i sumę ofiar śmiertelnych spowodowanych przez sprawców kierujących pojazdami według płci w roku 2020

W 2020 roku w 20 999 wypadkach spowodowanych przez kierujących zginęło 2 020 osób, a w 1 385 wypadkach, których sprawcami byli piesi śmierć poniosło 301 osób. Pomimo spadku liczby wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami oraz liczby

ofiar śmiertelnych tych wypadków (w porównaniu z rokiem 2019), który wynika z ogólnej redukcji liczb wypadków drogowych i ich ofiar, to zauważalny jest wzrost wskaźnika ciężkości tych wypadków. W 2019 r. wskaźnik ten wynosił 8,4 zabitych/100 wypadków, a w 2020 r. wzrósł do wartości 9,6 zabitych/100 wypadków.

Spadek liczby wypadków spowodowanych przez pieszych oraz liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków (w porównaniu z rokiem 2019), który również wynika z ogólnej redukcji liczb wypadków drogowych i ich ofiar, także w tym przypadku nie wpłynął na zmniejszenie wartości wskaźnika ciężkości tych wypadków. W 2019 r. wskaźnik ten wynosił 19,8 zabitych/100 wypadków, a w 2020 r. wzrósł do wartości 21,7 zabitych/100 wypadków.

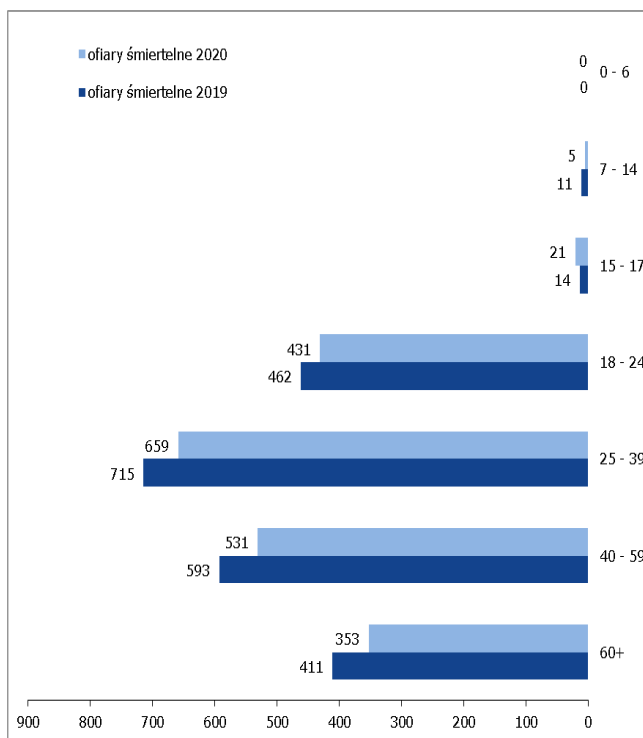
Przedstawione powyżej wzrosty wartości wskaźników ciężkości wypadków, zarówno spowodowanych przez kierujących, jak i przez pieszych, mogą wskazywać na wzrost udziału wypadków, których jedną z przyczyn jest nadmierna (niedostosowana do warunków ruchu) prędkość pojazdów. Czynnikiem nadmiernej prędkości jest decydujący w zakresie skutków zdarzeń drogowych i bezpośrednio przekłada się na ciężkość wypadków.

Podobnie jak w latach ubiegłych, w 2020 roku głównymi sprawcami wypadków, jak i najbardziej poszkodowaną grupą w tym zakresie byli mężczyźni. Wypadki, których sprawcami byli mężczyźni także charakteryzowały się zwiększoną ciężkością, która wyniosła 11,3 zabitych/100 wypadków (10,0 w roku 2019) i dodatkowo wartość tego wskaźnika wzrosła bardziej niż w przypadku wypadków spowodowanych przez kobiety – wzrost z 4,5 do 5,3 zabitych/100 wypadków.

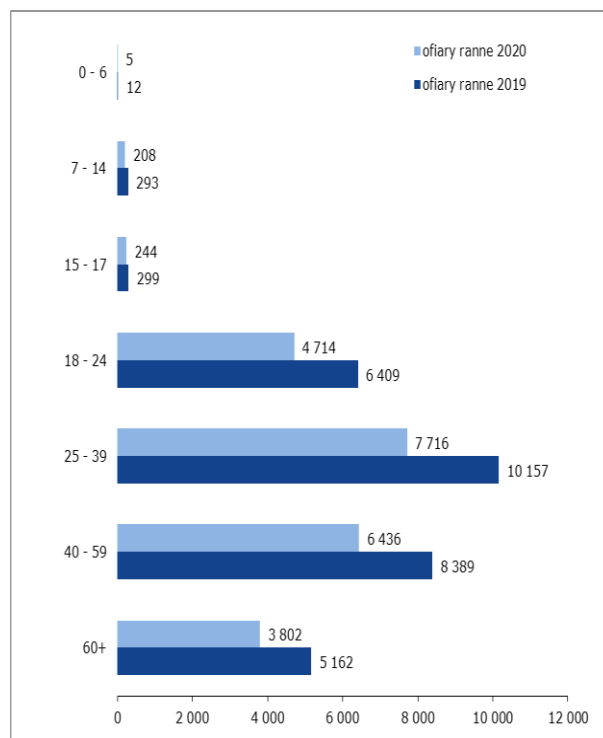
... w jakim wieku byli sprawcy?

Kierujący – ofiary wypadków wg wieku sprawcy

OFIARY ŚMIERTELNE

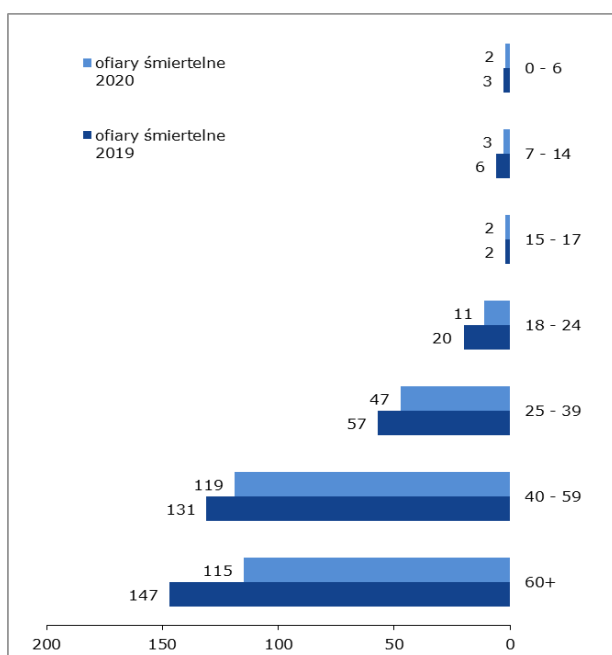


OFIARY RANNE

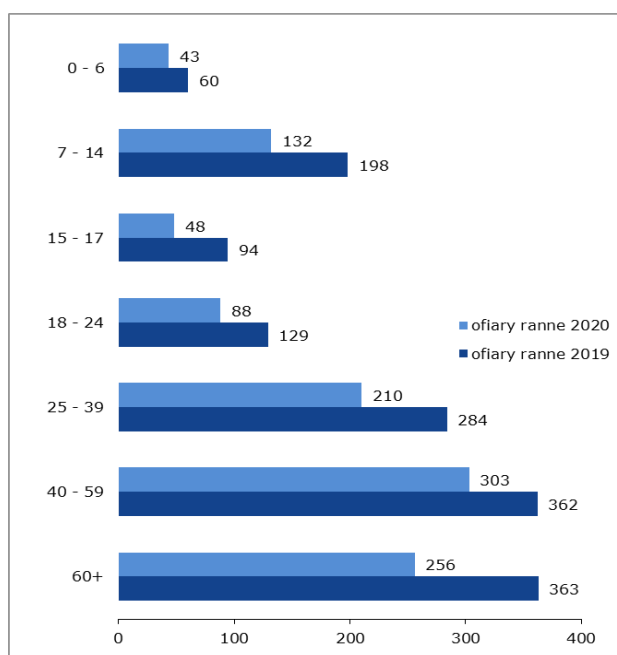


Piesi – ofiary wypadków wg wieku sprawcy

Ofiary śmiertelne

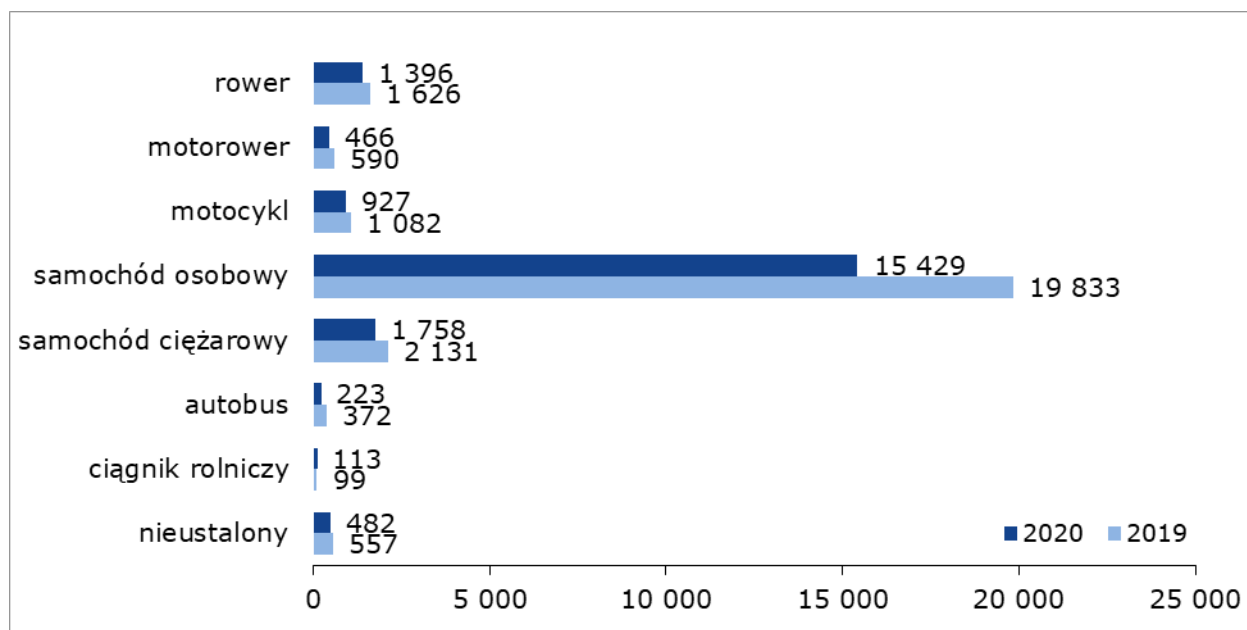


Ofiary ranne

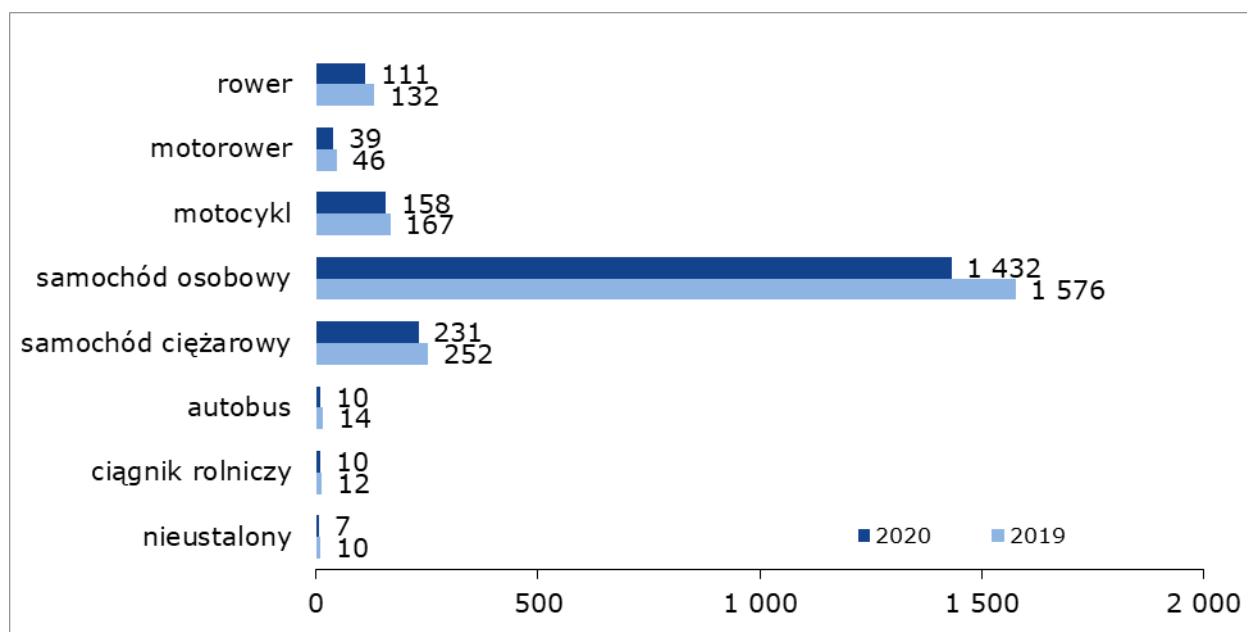


... jakim pojazdem poruszali się sprawcy?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



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

** wskazano sumę motocykli wraz z motocyklami o poj. skokowej silnika do 125 cm³ (do 11 kW mocy maksymalnej silnika i maksymalnym stosunku mocy silnika do masy własnej pojazdu do 0,1 kW/kg)

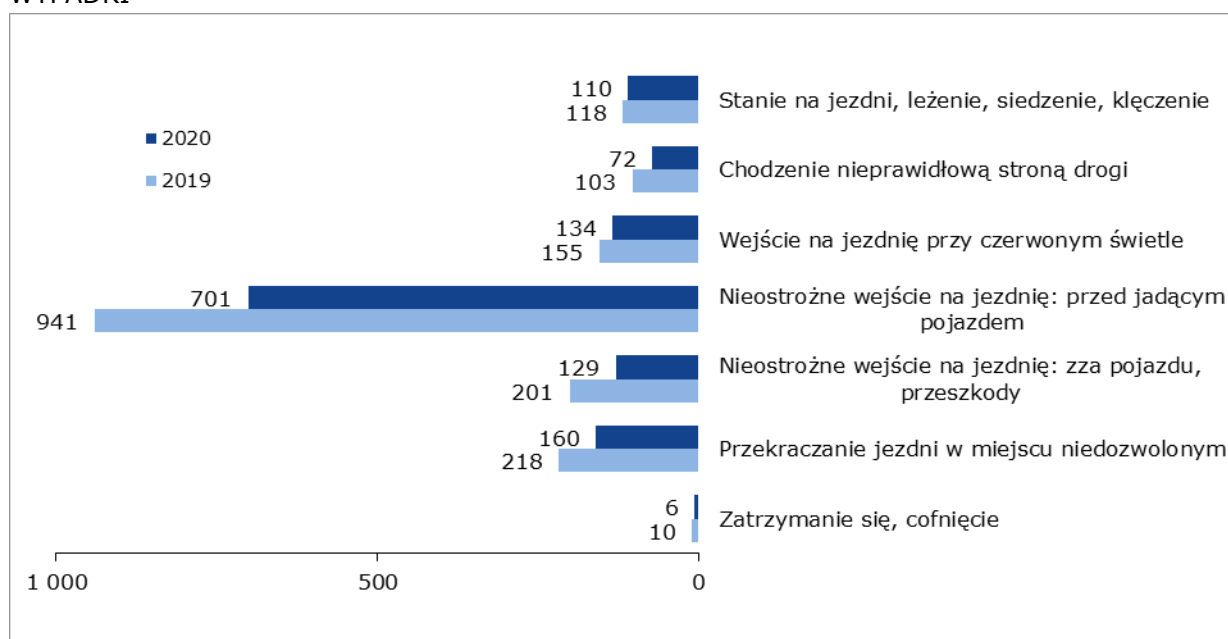
Dla wybranych grup pojazdów, których kierowcy byli sprawcami wypadków, największy spadek liczby tych zdarzeń (w porównaniu z rokiem 2019) odnotowano wśród kierujących autobusami (-40%). Dla pozostałych kategorii pojazdów redukcje liczby wypadków wahały

się od 14% do 22%. Natomiast odnotowano wzrost liczby wypadków spowodowanych przez kierujących ciągnikami rolniczymi o 14%. Spadkom liczby wypadków powodowanych przez kierujących pojazdami nie towarzyszyły proporcjonalne redukcje liczby ofiar śmiertelnych tych zdarzeń. Najmniej korzystnie zmieniła się ta sytuacja w zakresie motocyklistów – przy zmniejszeniu o 14% liczby wypadków spowodowanych przez kierujących tą grupą pojazdów, redukcja liczby ofiar śmiertelnych wyniosła tylko 5%. Zatem nadal konieczna jest intensyfikacja działań ukierunkowanych na zmniejszenie zagrożeń, które niesie za sobą poruszanie się pojazdami jednośladowymi.

Okoliczności wypadków

... jakie było zachowanie pieszeego?

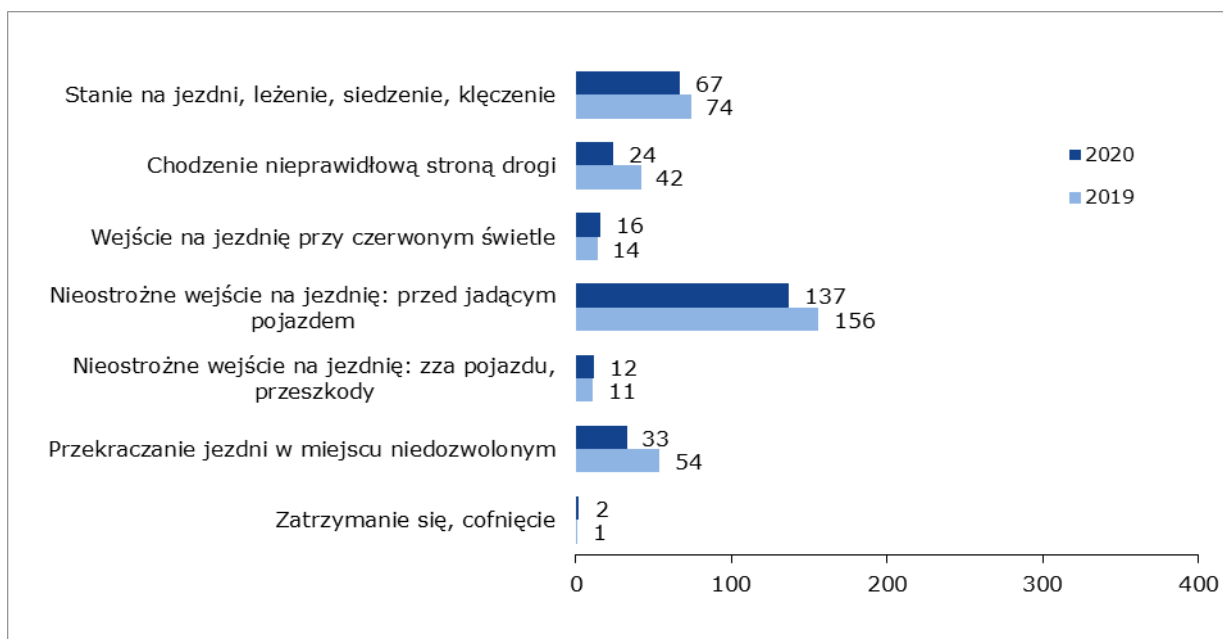
WYPADKI



Podobnie jak w roku 2019 i w latach wcześniejszych, głównymi przyczynami wypadków spowodowanych z winy pieszych było:

- nieostrożne wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 701 wypadków;
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 160 wypadków;
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 134 wypadki;
- nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody – 129 wypadków;

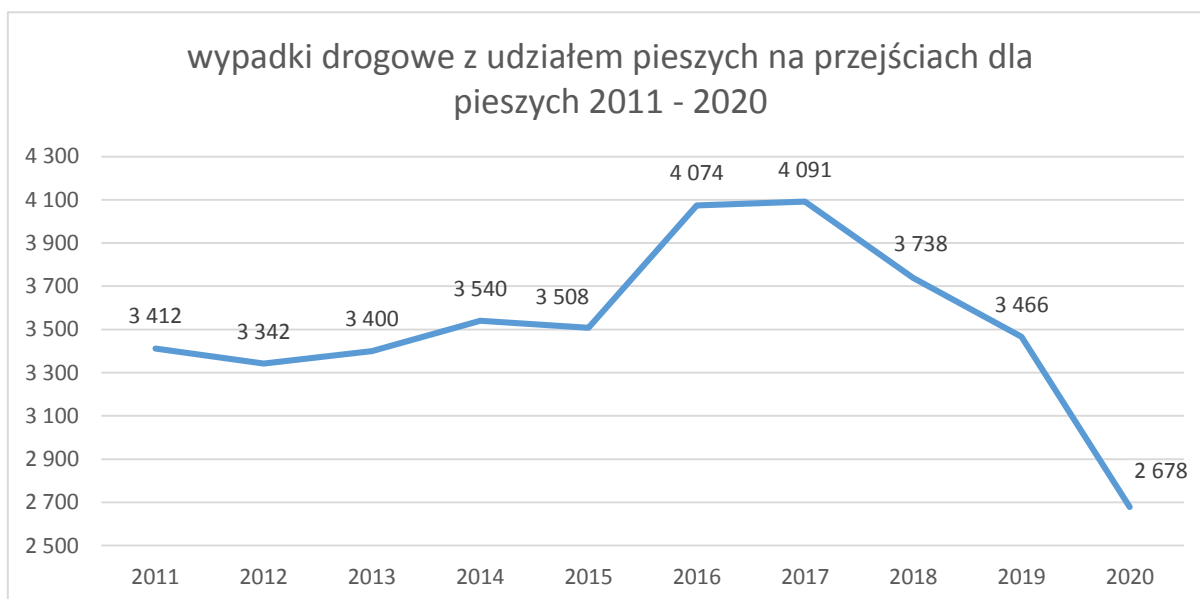
OFIARY ŚMIERTELNE



Analogicznie do sytuacji w roku 2019, najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych w 2020 roku przez pieszych było wynikiem:

- nieostrożnego wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 137 ofiar śmiertelnych;
- stania na jezdni, leżenia, siedzenia, klęczenia – 67 ofiar śmiertelnych;
- przekraczania jezdni w miejscu niedozwolonym – 33 ofiary śmiertelne;
- chodzenia nieprawidłową stroną drogi - 24 ofiary śmiertelne;
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 16 ofiar śmiertelnych;

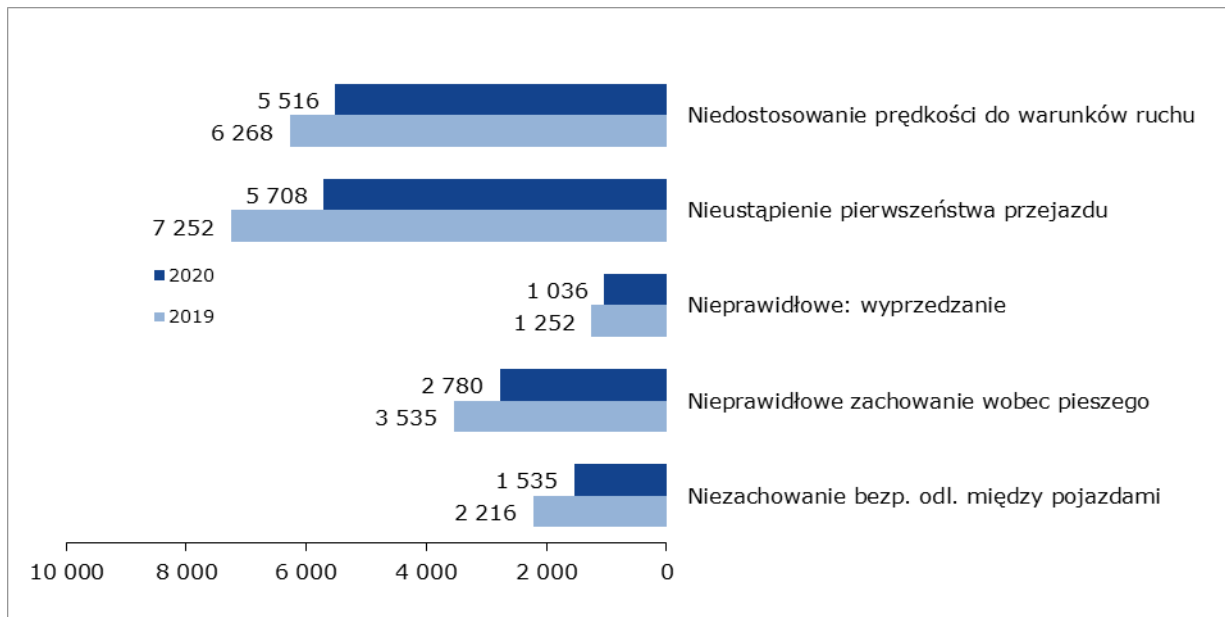
Wypadki na przejściach dla pieszych





... 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.

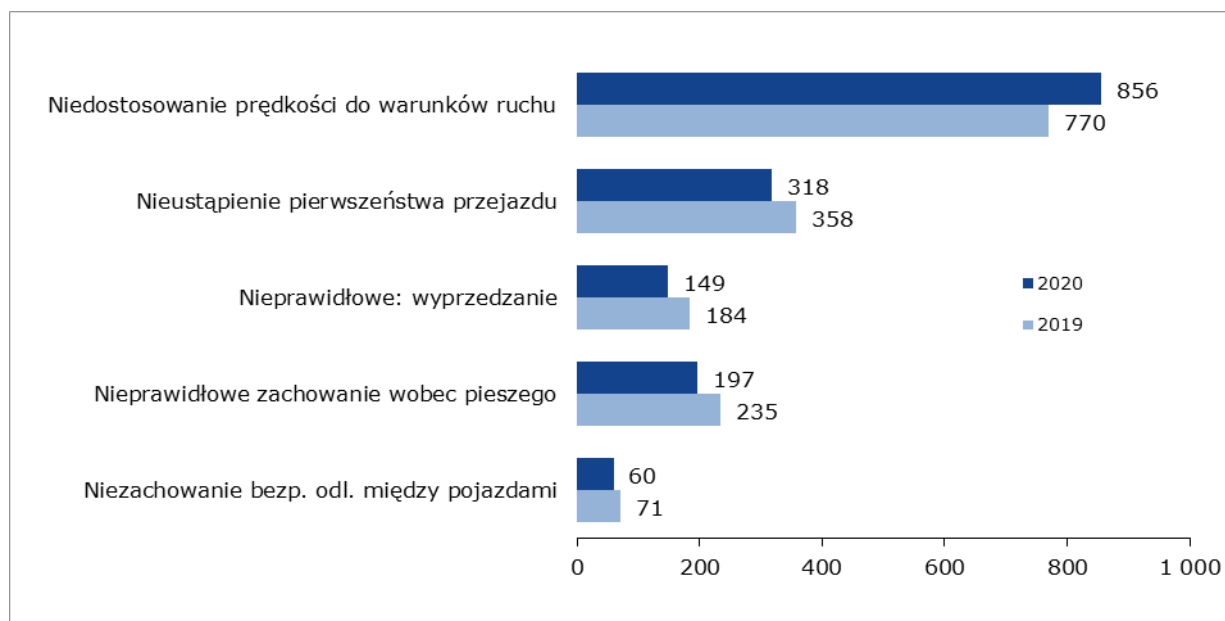
Podobnie jak w roku poprzednim, głównymi przyczynami wypadków, których sprawcami byli kierujący pojazdami, były:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu – 5 708 wypadków;
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 5 516 wypadków;
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego – 2 780 wypadków;
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 1 535 wypadków;
- nieprawidłowe wyprzedzanie – 1 036 wypadków;

Dane z roku 2020 potwierdzają, że nadal nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu jest główną przyczyną wypadków drogowych w Polsce, których sprawcami byli kierujący pojazdami.

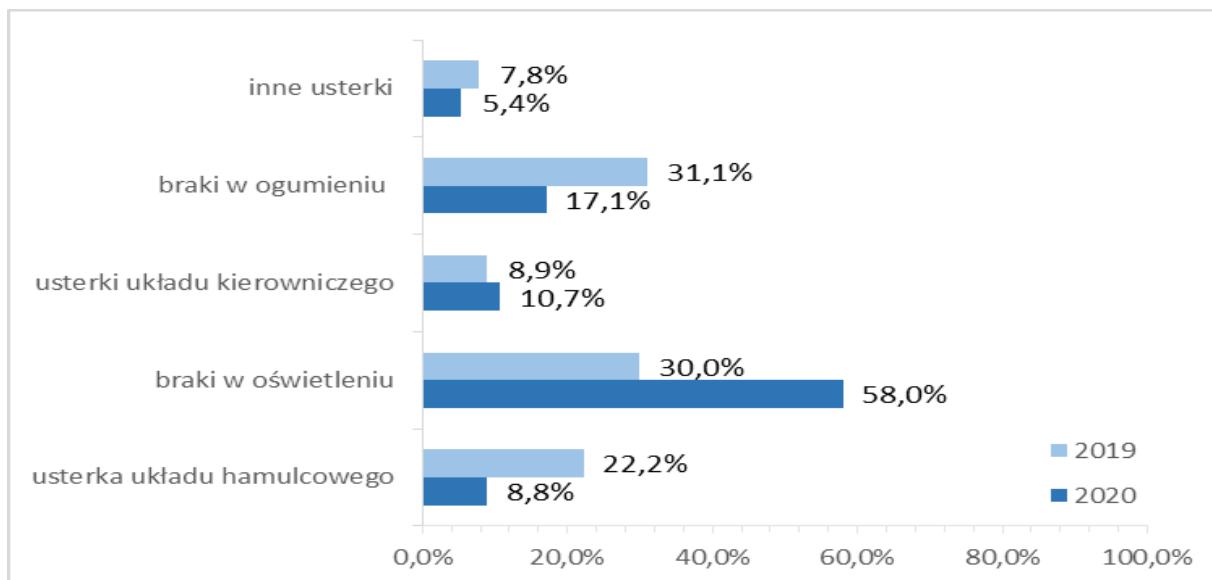
Z przedstawionych danych wynika również, że najmniejszą poprawę (-12%) w stosunku do danych z 2019 r. odnotowano w przypadku zdarzeń, w których główną przyczyną było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Potwierdza to stawianą wcześniej tezę o wpływie liczby wypadków spowodowanych tą właśnie przyczyną na stopień redukcji liczby ogółu wypadków, a także na ciężkość tych wypadków i obrażeń (zwłaszcza wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego).

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.

... jaki był stan techniczny pojazdów?



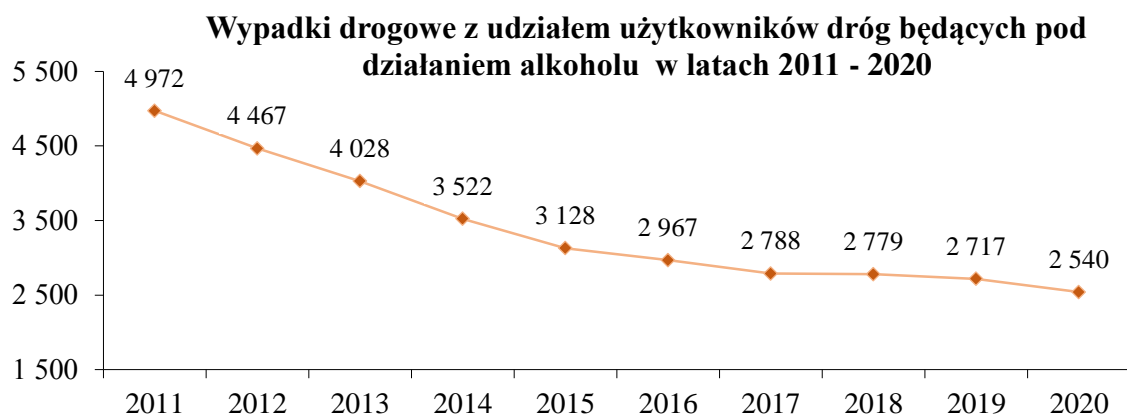
Na miejscu wypadku stwierdzono 205 usterek technicznych pojazdów uczestniczących w wypadkach drogowych. Najczęściej były to braki w oświetleniu i w ogumieniu. Należy jednak zaznaczyć, że określenie stanu technicznego na miejscu zdarzenia jest niezmiernie trudne, dlatego dane te nie pokazują pełnej skali problemu stanu technicznego pojazdów biorących udział w wypadkach.

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

W 2020 roku użytkownicy dróg (kierujący, piesi, pasażerowie) będący pod działaniem alkoholu uczestniczyli w 2 540 wypadkach drogowych (10,8% ogółu wypadków), śmierć w nich poniosło 327 osób (13,1% ogółu zabitych), a 2 723 osoby odniosły obrażenia (10,3% ogółu rannych). W porównaniu z rokiem ubiegłym jest to mniej wypadków o 177 (-6,5%), mniej osób rannych o 358 (-11,6%) oraz więcej osób zabitych o 1 (+0,3%).

Wypadki drogowe i ich skutki z udziałem uczestników ruchu będących pod działaniem alkoholu w układzie województw

1. Województwa	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Dolnośląskie	148	5,8	17	5,2	172	6,3
Kujawsko – pomorskie	80	3,1	13	4,0	84	3,1
Lubelskie	167	6,6	22	6,7	174	6,4
Lubuskie	66	2,6	8	2,4	64	2,4
Łódzkie	229	9,0	30	9,2	250	9,2
Małopolskie	247	9,7	12	3,7	280	10,3
Mazowieckie (bez KSP)	281	11,1	65	19,9	297	10,9
Opolskie	57	2,2	6	1,8	58	2,1
Podkarpackie	115	4,5	13	4,0	113	4,1
Podlaskie	53	2,1	6	1,8	56	2,1
Pomorskie	184	7,2	24	7,3	210	7,7
Śląskie	281	11,1	22	6,7	294	10,8
Świętokrzyskie	107	4,2	12	3,7	122	4,5
Warmińsko-mazurskie	135	5,3	22	6,7	146	5,4
Wielkopolskie	217	8,5	33	10,1	221	8,1
Zachodniopomorskie	95	3,7	6	1,8	107	3,9
KSP	78	3,1	16	4,9	75	2,8
POLSKA	2 540	100,0	327	100,0	2 723	100,0

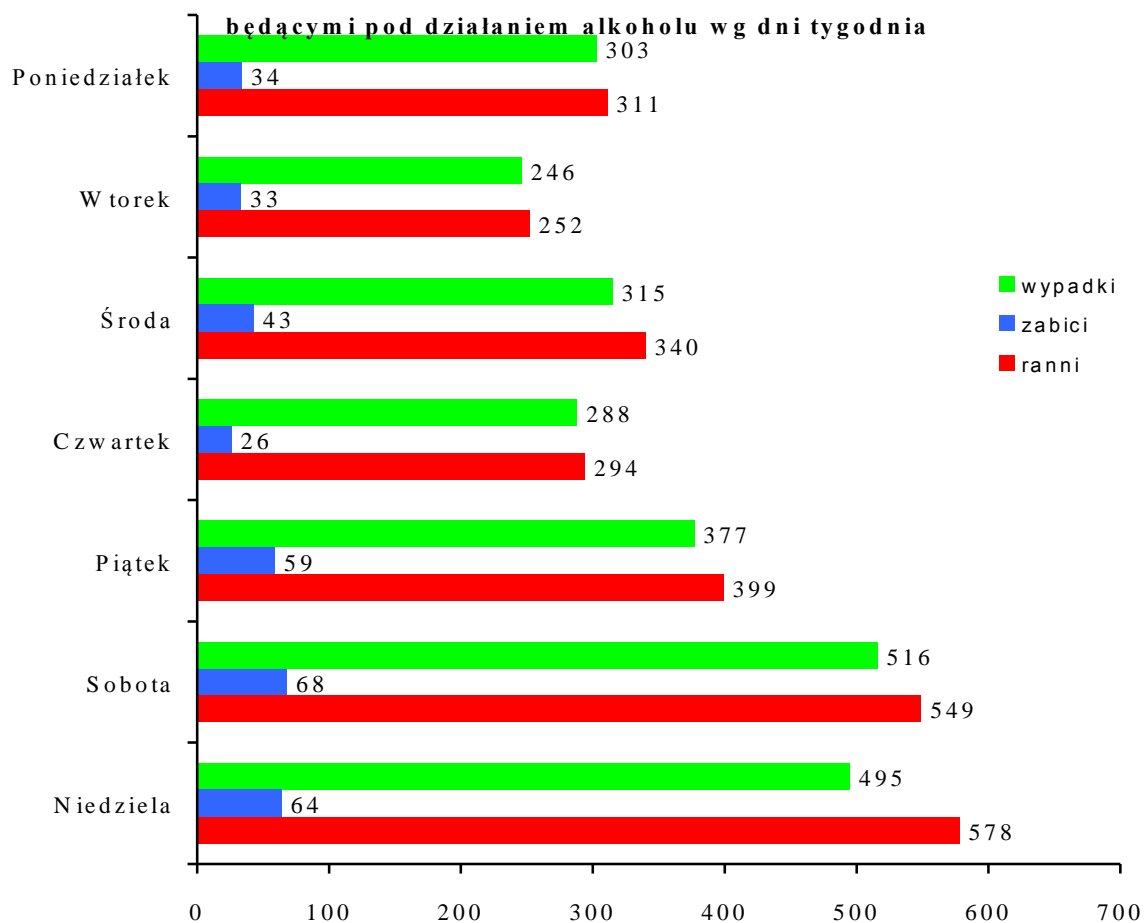


Osoby będące pod działaniem alkoholu najczęściej uczestniczyły w zdarzeniach drogowych w ostatnich dniach tygodnia: soboty (20,3%) i niedziele (19,5%). Niewątpliwie wpływ na to ma fakt, że koniec tygodnia, dni wolne od pracy, sprzyjają spotkaniom towarzyskim i imprezom, podczas których spożywany jest alkohol. Generalnie bowiem, w te dni zwiększa się liczba uczestników ruchu pod wpływem alkoholu.

Wypadki drogowe i ich skutki z udziałem użytkowników dróg będących pod działaniem alkoholu - według dni tygodnia

Dni tygodnia	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Poniedziałek	303	11,9	34	10,4	311	11,4
Wtorek	246	9,7	33	10,1	252	9,3
Środa	315	12,4	43	13,1	340	12,5
Czwartek	288	11,3	26	8,0	294	10,8
Piątek	377	14,8	59	18,0	399	14,7
Sobota	516	20,3	68	20,8	549	20,2
Niedziela	495	19,5	64	19,6	578	21,2
OGÓŁEM	2 540	100,0	327	100,0	2 723	100,0

Zestawienie wypadków drogowych z użytkownikami dróg



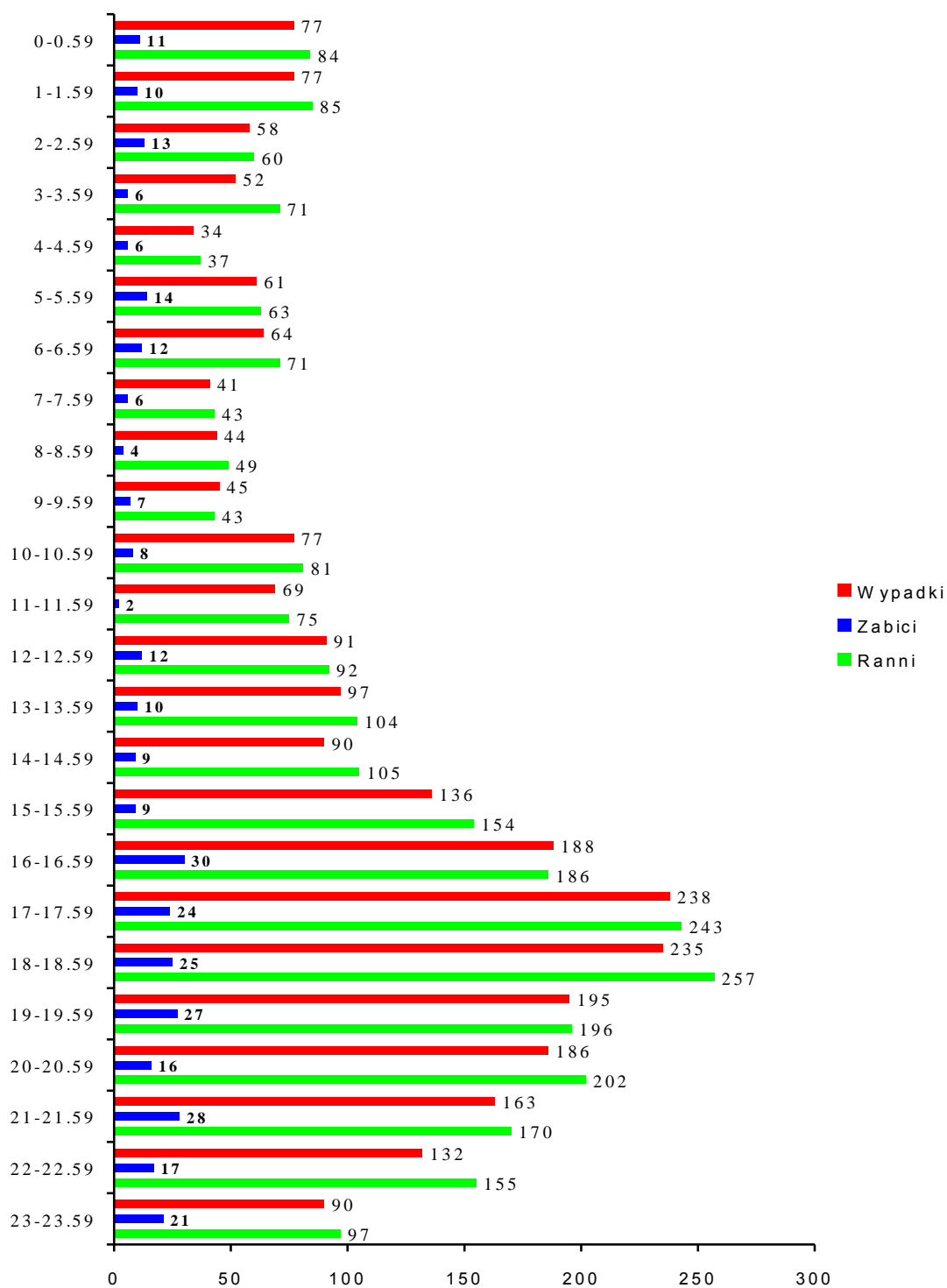
W trakcie doby kulminacyjny jest przedział pomiędzy 16.00 a 22.00. W 2020 roku w godzinach tych osoby pod działaniem alkoholu uczestniczyły w 1 205 wypadkach, co stanowi 47,4% wszystkich wypadków z ich udziałem. Zginęło w nich 150 osób (45,9 %), a ranne zostały 1 254 osoby (46,0%). Rozkład godzinowy wypadków z ich udziałem pokrywa się z ogólną tendencją występowania.

Wypadki drogowe i ich skutki z udziałem uczestników ruchu będących pod działaniem alkoholu wg godzin

Godziny	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
0-0.59	77	3,0	11	3,4	84	3,1
1-1.59	77	3,0	10	3,1	85	3,1
2-2.59	58	2,3	13	4,0	60	2,2
3-3.59	52	2,0	6	1,8	71	2,6
4-4.59	34	1,3	6	1,8	37	1,4

5-5.59	61	2,4	14	4,3	63	2,3
6-6.59	64	2,5	12	3,7	71	2,6
7-7.59	41	1,6	6	1,8	43	1,6
8-8.59	44	1,7	4	1,2	49	1,8
9-9.59	45	1,8	7	2,1	43	1,6
10-10.59	77	3,0	8	2,4	81	3,0
11-11.59	69	2,7	2	0,6	75	2,8
12-12.59	91	3,6	12	3,7	92	3,4
13-13.59	97	3,8	10	3,1	104	3,8
14-14.59	90	3,5	9	2,8	105	3,9
15-15.59	136	5,4	9	2,8	154	5,7
16-16.59	188	7,4	30	9,2	186	6,8
17-17.59	238	9,4	24	7,3	243	8,9
18-18.59	235	9,3	25	7,6	257	9,4
19-19.59	195	7,7	27	8,3	196	7,2
20-20.59	186	7,3	16	4,9	202	7,4
21-21.59	163	6,4	28	8,6	170	6,2
22-22.59	132	5,2	17	5,2	155	5,7
23-23.59	90	3,5	21	6,4	97	3,6
OGÓŁEM	2 540	100,0	327	100,0	2 723	100,0

Zestawienie wypadków z uczestnikami ruchu będącymi pod działaniem alkoholu wg godzin



W 2020 roku uczestnicy ruchu będący pod działaniem alkoholu spowodowali 2 015 wypadków (8,6% ogółu), w których zginęło 271 osób (10,9%), a rannych zostało 2 167 osób (8,2%). Najliczniejszą grupę sprawców wypadków stanowili kierujący pojazdami. Z ich winy doszło do 1 656 wypadków, w których zginęło 216 osób, a rannych zostało 1 847 osób. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących, kierujący pod działaniem alkoholu stanowili 7,9%. W porównaniu do 2019 roku nastąpił wzrost: liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę kierujących o 1 (+0,1%) i osób zabitych o 24 (+12,5%) oraz spadek liczby osób rannych o 168 (-8,3%).

W grupie kierujących będących pod działaniem alkoholu, największe zagrożenie bezpieczeństwa stanowili kierujący samochodami osobowymi, którzy spowodowali 1 075 wypadków (64,9% wypadków spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu). Wskaźnik ten jest niższy niż w roku ubiegłym. W wypadkach zawinionych przez kierujących samochodami osobowymi zginęły 163 osoby, tj. 75,5% śmiertelnych ofiar zdarzeń spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu (2019 rok – 76,6%), a ranne w tych wypadkach zostały 1 262 osoby tj. 68,3% (2019 rok – 71,9%). Następną grupą stwarzającą zagrożenie byli rowerzyści. Spowodowali oni 239 wypadków (14,4%), w których zginęło 15 osób (6,9%), a 229 zostało rannych (12,4%).

Wypadki spowodowane przez kierujących będących pod działaniem alkoholu – według rodzaju pojazdu

Rodzaj pojazdu sprawcy	Wypadki		2. Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Samochód osobowy	1 075	64,9	163	75,5	1 262	68,3
Rower	239	14,4	15	6,9	229	12,4
Motorower	118	7,1	7	3,2	120	6,5
Motocykl	103	6,2	17	7,9	100	5,4
Samochód ciężarowy	60	3,6	9	4,2	72	3,9
Czterokołowiec	27	1,6	3	1,4	27	1,5
Ciągnik rolniczy	18	1,1	1	0,5	18	1,0
Inny pojazd	14	0,8	1	0,5	17	0,9

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

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących będących pod działaniem alkoholu

Przyczyny wypadków		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		935	56,5	148	68,5	1059	57,3
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		181	10,9	14	6,5	198	10,7
Nieprawidłowe	wyprzedzanie	65	3,9	10	4,6	81	4,4
	omijanie	47	2,8	3	1,4	50	2,7
	skręcanie	65	3,9	4	1,9	68	3,7
	wymijanie	66	4,0	8	3,7	81	4,4
Nieprawidłowe zachowanie się wobec pieszego		26	1,6	5	2,3	22	1,2
Niezachowanie bezpiecznej odległości		71	4,3	3	1,4	81	4,4
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu		26	1,6	3	1,4	26	1,4
Zmęczenie, zaśnięcie		20	1,2	2	0,9	20	1,1
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej		14	0,8	1	0,5	20	1,1
Inne przyczyny		111	6,7	12	5,6	113	6,1

Analizując strukturę wiekową sprawców kierujących będących pod działaniem alkoholu, najczęściej wypadków powodują osoby z grupy 25-39.

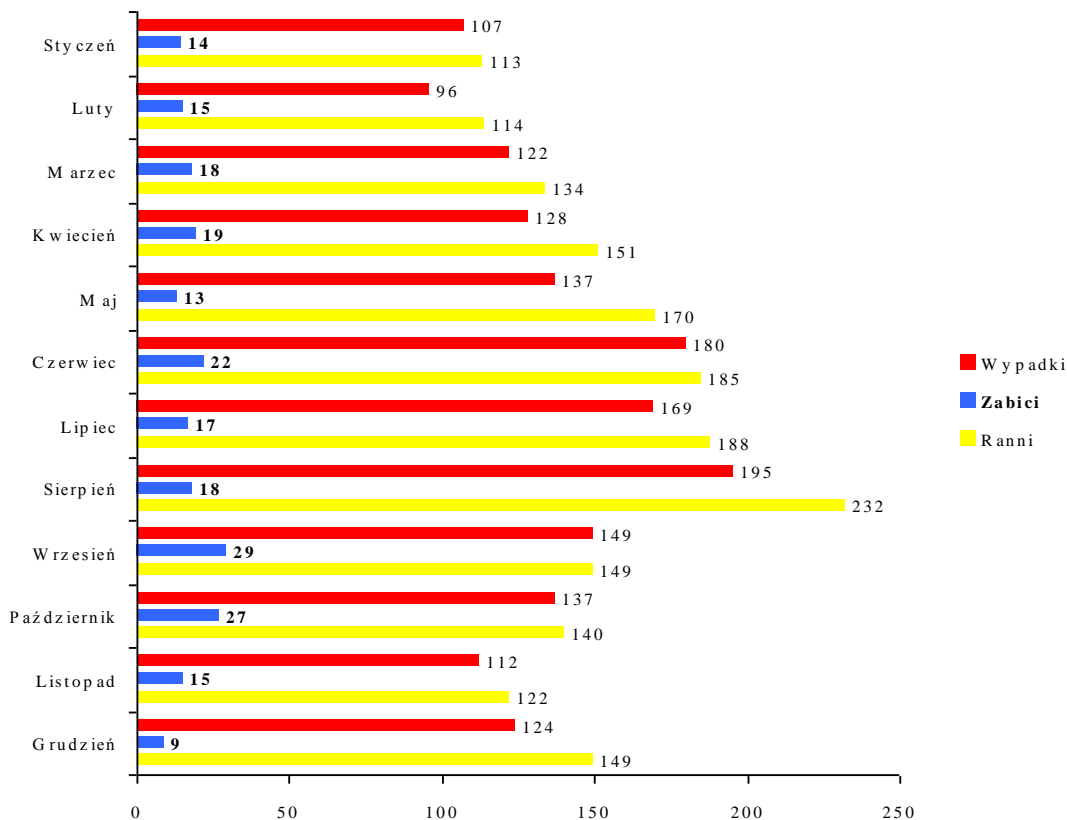
Grupy wiekowe	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
7 - 14	3	0,2	-	-	3	0,2
15 - 17	23	1,4	6	2,8	32	1,7
18 - 24	286	17,3	38	17,6	367	19,9
25 - 39	673	40,6	91	42,1	761	41,2
40 - 59	518	31,3	65	30,1	531	28,7
60 plus	152	9,2	16	7,4	152	8,2
b/d	1	0,1	-	-	1	0,1

Najwięcej wypadków kierujący będący pod działaniem alkoholu powodowali w sierpniu 195 (11,8%), w czerwcu 180 (10,9%) i w lipcu 169 (10,2%). Najwięcej osób zginęło we wrześniu 29 (13,4%).

Wypadki spowodowane przez kierujących będących pod działaniem alkoholu w układzie miesięcznym

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Styczeń	107	6,5	14	6,5	113	6,1
Luty	96	5,8	15	6,9	114	6,2
Marzec	122	7,4	18	8,3	134	7,3
Kwiecień	128	7,7	19	8,8	151	8,2
Maj	137	8,3	13	6,0	170	9,2
Czerwiec	180	10,9	22	10,2	185	10,0
Lipiec	169	10,2	17	7,9	188	10,2
Sierpień	195	11,8	18	8,3	232	12,6
Wrzesień	149	9,0	29	13,4	149	8,1
Październik	137	8,3	27	12,5	140	7,6
Listopad	112	6,8	15	6,9	122	6,6
Grudzień	124	7,5	9	4,2	149	8,1
O g ó ł e m	1 656	100,0	216	100,0	1 847	100,0

**Kierujący będący pod działaniem alkoholu - sprawcy wypadków
w układzie miesięcznym w 2020 roku**



W 2020 roku, w porównaniu z 2019 roku, nastąpił spadek liczby ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości) o 12 030 osób, zmniejszyła się liczba kontroli trzeźwości o 10 144 788.

Naruszony przepis	2019 r.	2020 r.
Art. 87 § 1 KW	16 243	11 561
Art. 87 § 2 KW	6 815	5 859
Art. 178a § 1 KK	58 077	52 988
Art. 87 § 1a KW	29 836	28 533
OGÓLEM	110 971	98 941

Liczba kierujących poddanych badaniu na zawartość alkoholu:

2019 r.	2020 r.
16 844 530	6 699 742

Na terenie poszczególnych województw, sytuacja przedstawia się następująco:

Województwo	Stan po użyciu		Stan nietrzeźwości		R a z e m	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Dolnośląskie	1 710	1 570	7 389	7 579	9 099	9 149
Kujawsko –pomorskie	1 244	958	4 749	4 302	5 993	5 260
Lubelskie	955	1 047	5 667	6 224	6 622	7 271
Lubuskie	494	515	2 415	2 492	2 909	3 007
Łódzkie	1 394	1 088	6 889	6 409	8 283	7 497
Małopolskie	2 516	1 098	6 639	4 713	9 155	5 811
Mazowieckie (bez KSP)	1 138	889	5 935	5 653	7 073	6 542
Opolskie	625	607	2 743	2 796	3 368	3 403
Podkarpackie	976	796	4 062	3 918	5 038	4 714
Podlaskie	726	668	2 559	2 817	3 285	3 485
Pomorskie	1 470	1 009	4 385	3 928	5 855	4 937
Śląskie	3 250	1 978	10 211	7 692	13 461	9 670
Świętokrzyskie	702	651	3 420	3 424	4 122	4 075
Warmińsko– mazurskie	756	698	3 151	3 338	3 907	4 036
Wielkopolskie	1 717	1 172	6 759	6 007	8 476	7 179
Zachodniopomorskie	1 426	1 294	5 104	4 388	6 530	5 682
KSP	1 959	1 382	5 836	5 841	7 795	7 223
OGÓŁEM	23 058	17 420	87 913	81 521	110 971	98 941

Kierujący pojazdami będący pod działaniem innego środka byli sprawcami 106 wypadków, w których 43 osoby zginęły, a 141 zostało rannych oraz 229 kolizji.

Główne przyczyny wypadków to:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 58 wypadków, 25 zabitych, 87 rannych,
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu - 11 wypadków, 4 zabite, 16 rannych,
- nieprawidłowe wyprzedzanie - 9 wypadków, 4 zabite, 15 rannych.
- nieprawidłowe wymijanie - 7 wypadków, 1 zabitych, 11 rannych.

Wiek sprawców wypadków - kierujących będących pod działaniem innego środka

Wiek	Wypadki	Zabici	Ranni
15 - 17	2	1	3
18 - 24	37	5	53
25 - 39	58	30	79
40 - 59	9	7	6
OGÓŁEM	106	43	141

Piesi, będący pod działaniem alkoholu spowodowali 341 wypadków, w ich wyniku śmierć poniosły 52 osoby, a 300 zostało rannych. W porównaniu do roku 2019 nastąpił spadek liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę uczestników ruchu o 56 (-14,1%).

Co czwarty pieszy – sprawca wypadku był pod wpływem alkoholu (wskaźnik niższy niż w roku ubiegłym). Liczba zdarzeń, do powstania których przyczynili się nietrzeźwi piesi w 2011 roku stanowiła 2,8% wszystkich wypadków, w 2016 r. było to 1,4%, a w 2020 r. wzrosła do 1,5%.

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych będących pod działaniem alkoholu to:

- nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem - 177 wypadków, (tj. 51,9% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych będących po alkoholu),
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym - 42 wypadki (12,3%)
- leżenie, siedzenie na jezdni - 41 wypadków (12,0%).

Przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych będących pod działaniem alkoholu

Przyczyny wypadków		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Nieostrożne wejście na jezdnię	przed jadącym pojazdem	177	51,9	19	36,5	162	54,0
	zza pojazdu, przeszkody	12	3,5	1	1,9	11	3,7
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		42	12,3	4	7,7	39	13,0
Leżenie, siedzenie, klęczenie stanie na jezdni		41	12,0	15	28,8	27	9,0
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi		32	9,4	8	15,4	26	8,7
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle		21	6,2	1	1,9	20	6,7
Inne przyczyny		16	4,7	4	7,7	15	5,0
O g ó ł e m		341	100,0	52	100,0	300	100,0

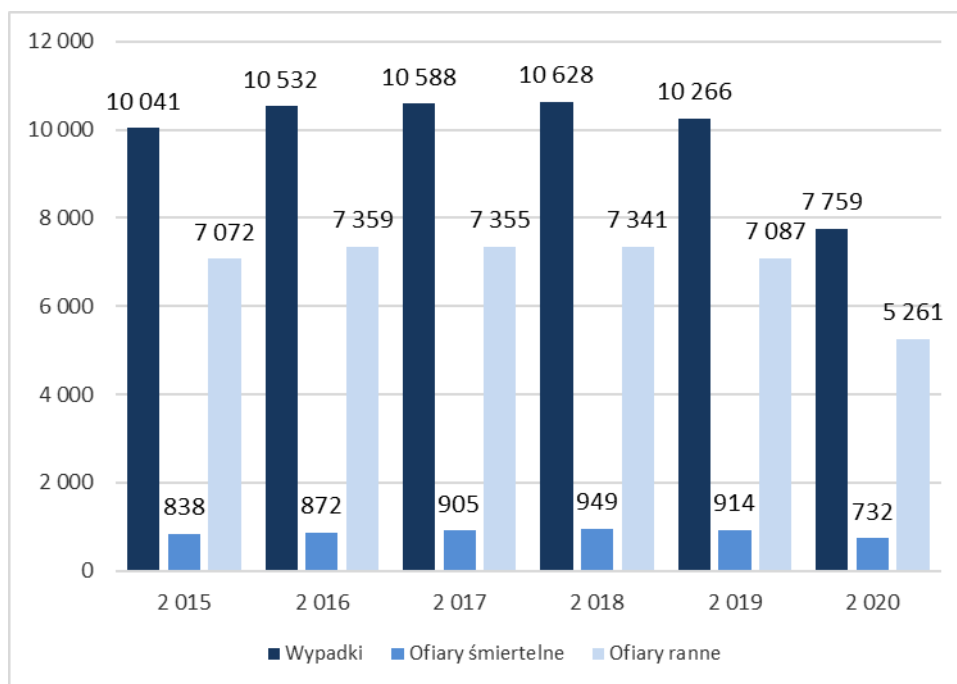
Piesi będący pod działaniem alkoholu, najczęściej powodowali wypadki w okresie jesienno-zimowym, co pokrywa się z ogólną tendencją wypadków powodowanych przez tę grupę. Najwięcej wypadków było w lutym (14,7%) oraz w grudniu (14,1%). Najwięcej osób zginęło we wrześniu - (17,3% ogółu).

Wypadki drogowe i ich skutki spowodowane przez pieszych będących pod działaniem alkoholu wg miesięcy

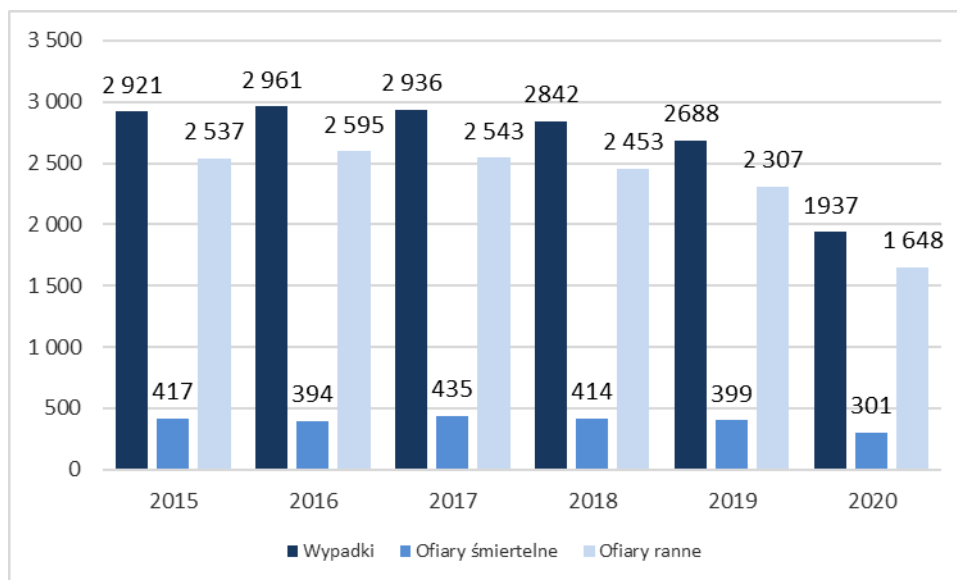
Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Styczeń	39	11,4	6	11,5	33	11,0
Luty	50	14,7	10	19,2	43	14,3
Marzec	32	9,4	5	9,6	28	9,3
Kwiecień	8	2,3	0	0,0	8	2,7
Maj	8	2,3	1	1,9	7	2,3
Czerwiec	20	5,9	4	7,7	18	6,0
Lipiec	19	5,6	2	3,8	21	7,0
Sierpień	19	5,6	2	3,8	17	5,7
Wrzesień	34	10,0	9	17,3	26	8,7
Październik	36	10,6	6	11,5	30	10,0
Listopad	28	8,2	2	3,8	26	8,7
Grudzień	48	14,1	5	9,6	43	14,3
OGÓŁEM	341	100,0	52	100,0	300	100,0

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

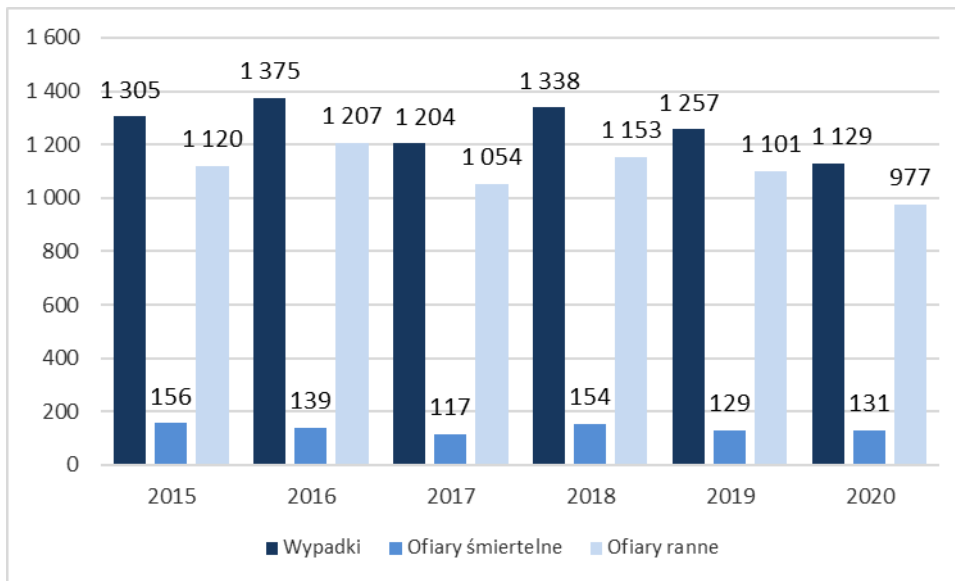
WYPADKI Z UDZIAŁEM UCZESTNIKÓW RUCHU W WIEKU 60+



WYPADKI Z UDZIAŁEM **PIESZYCH** W WIEKU 60+



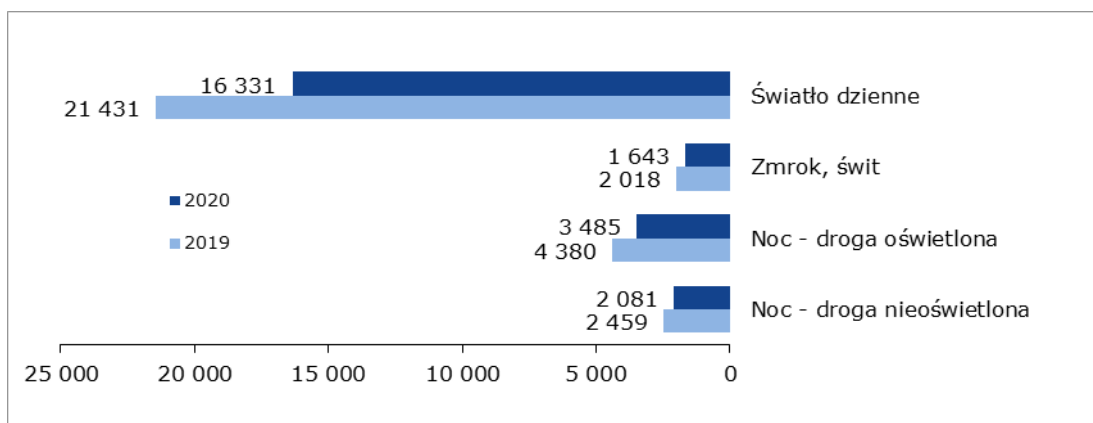
WYPADKI Z UDZIAŁEM **ROWERZYSTÓW** W WIEKU 60+



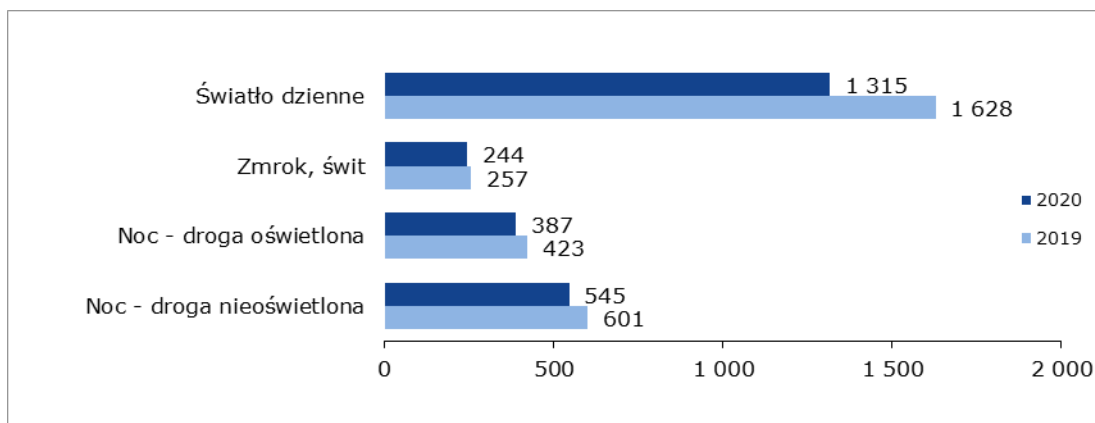
Wzrostowi populacji osób starszych towarzyszy także wzrost liczby starszych kierowców i pieszych. Coraz więcej osób należących do tej grupy będzie aktywnymi uczestnikami ruchu drogowego. W związku z tymi zmianami demograficznymi i pojawieniem się w ruchu drogowym większej liczby osób starszych wprowadza się wiele udogodnień mających ułatwić seniorom poruszanie się po drogach i utrzymanie wysokiej mobilności, co pozwala zapobiegać wykluczeniu społecznemu i izolacji. Jednocześnie należy monitorować sytuację w zakresie zdarzeń drogowych z udziałem osób starszych, a także prowadzić działania edukacyjno-prewencyjne ukierunkowane na problematykę związaną z ich uczestnictwem w ruchu drogowym.

... przy jakim oświetleniu?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE

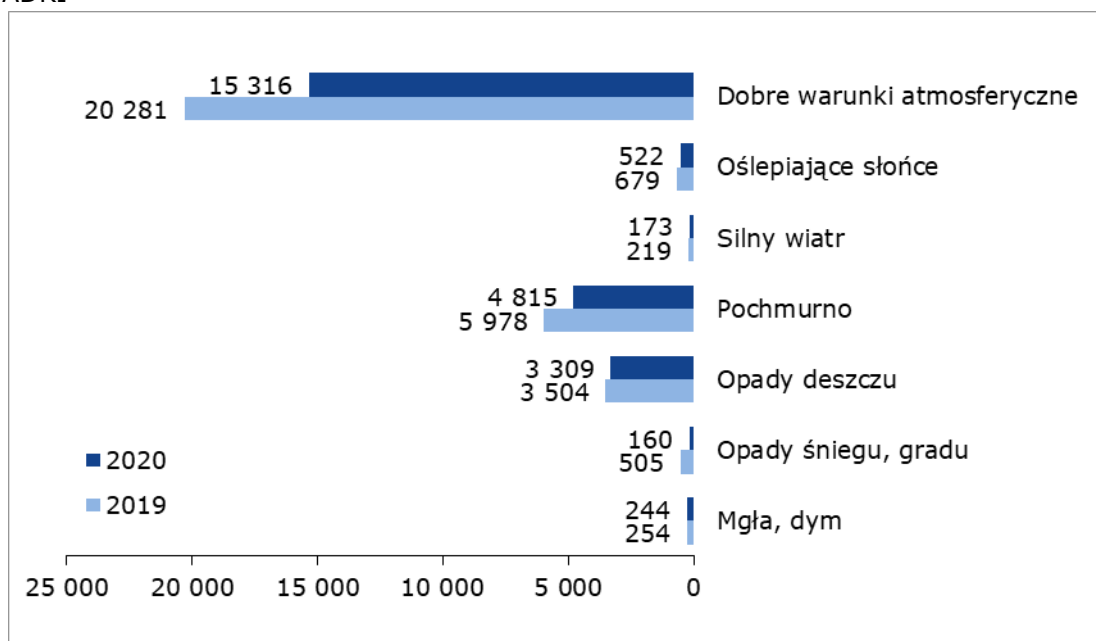


Największy ruch na drogach odbywa się przy świetle dziennym, to również w tej porze doby odnotowywana jest największa liczba wypadków oraz ich ofiar. W porze nocnej, na drogach nieoświetlonych występuje największy wskaźnik osób zabitych, w co czwartym takim wypadku ginie człowiek, natomiast w porze dziennej,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

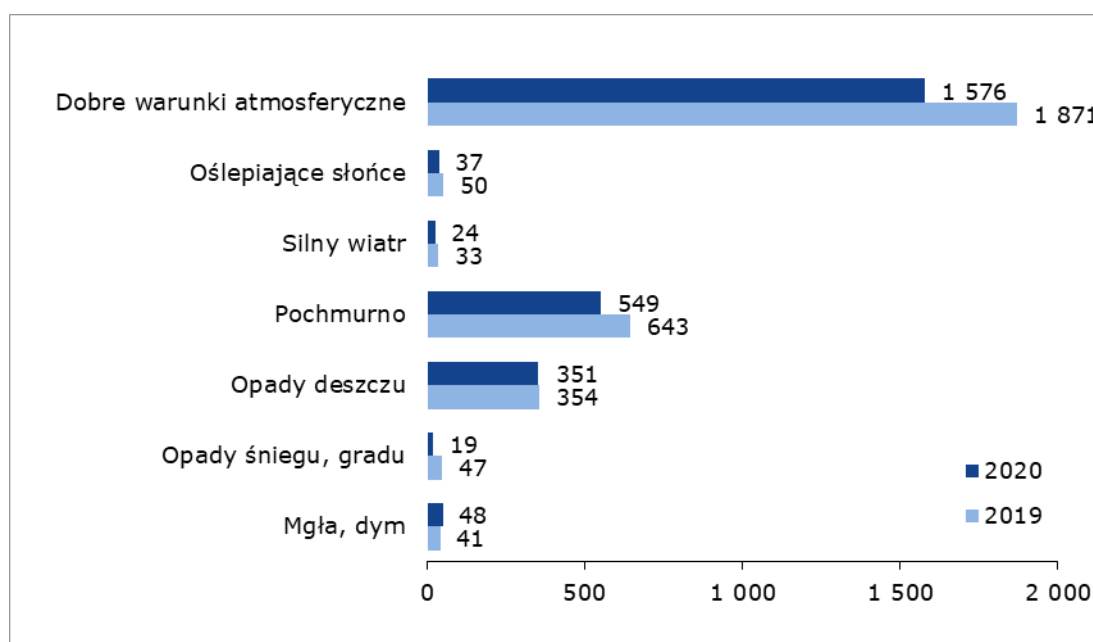
Liczba wypadków w 2020 r. zmniejszyła się niezależnie od oświetlenia (pory doby), przy jakim doszło do wypadku, ale wynika to z ogólnej redukcji liczb wypadków drogowych i ich ofiar w analizowanym okresie. Natomiast zmniejszenie to nie było proporcjonalne dla każdego warunków oświetleniowych. Liczby wypadków i ofiar śmiertelnych najbardziej zmały (w stosunku do danych z 2019 r.) w przypadku zdarzeń, do których doszło przy świetle dziennym (odpowiednio o 24% i 19%). Najmniejszą poprawę (-15%) odnotowano dla wypadków, do których doszło w nocy na drogach nieoświetlonych, zaś najmniejszą redukcję (-5%) liczby ofiar śmiertelnych przyniosły zdarzenia, do których doszło o zmroku bądź o świcie. Niezależnie od pory doby w 2020 r. doszło do wzrostu wartości wskaźnika ciężkości wypadków – największy wzrost odnotowano dla wypadków, do których doszło o zmroku bądź o świcie (z 12,7 do 14,9 zabitych/100 wypadków).

... podczas jakiej pogody?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



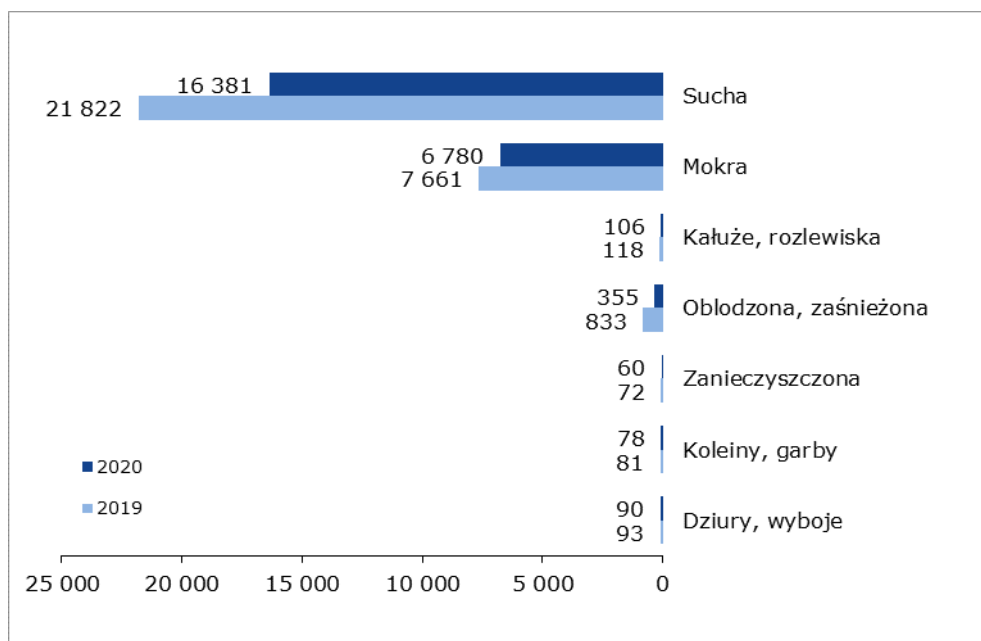
*W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

W 2020 r. nie zmieniła się (w porównaniu do roku 2019) struktura liczb wypadków i ofiar śmiertelnych według warunków atmosferycznych. Najwięcej wypadków (15 316)

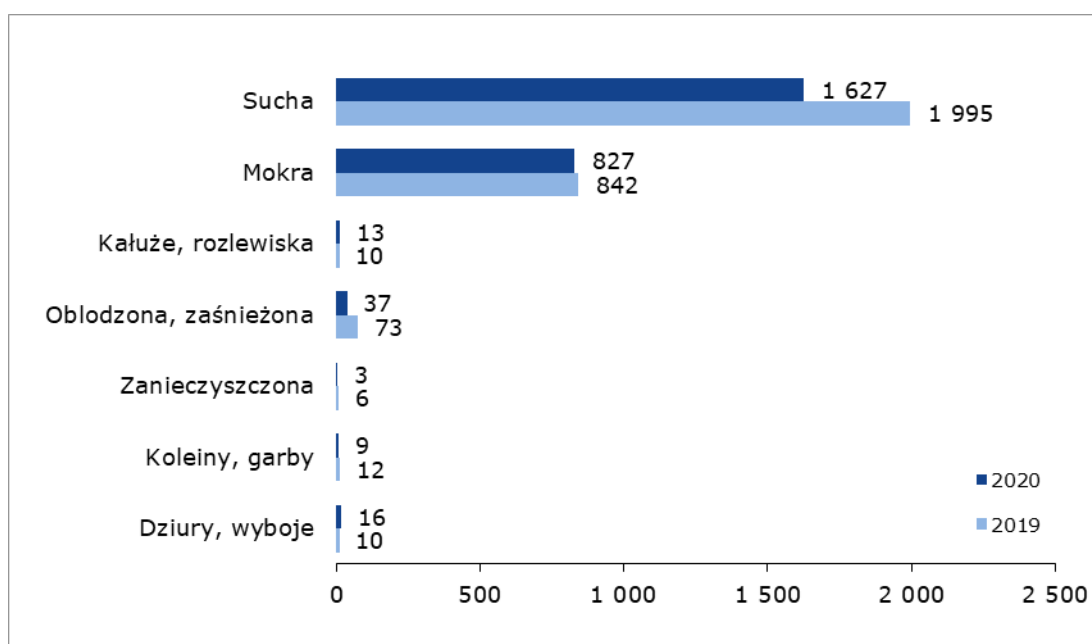
odnotowano przy dobrych warunkach atmosferycznych, a najmniej (160) podczas opadów śniegu i gradu. Dla wypadków, do których doszło w takich trudnych warunkach odnotowano również największe spadki (w stosunku do 2019 r.) ich liczby (-68%) oraz liczby ofiar śmiertelnych (-60%). Najmniejszą redukcję liczby wypadków w zależności od warunków atmosferycznych odnotowano przy występującej mgle lub zadymieniu i jednocześnie zdarzenia te przyniosły wzrost liczby ofiar śmiertelnych (+17%).

... 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.

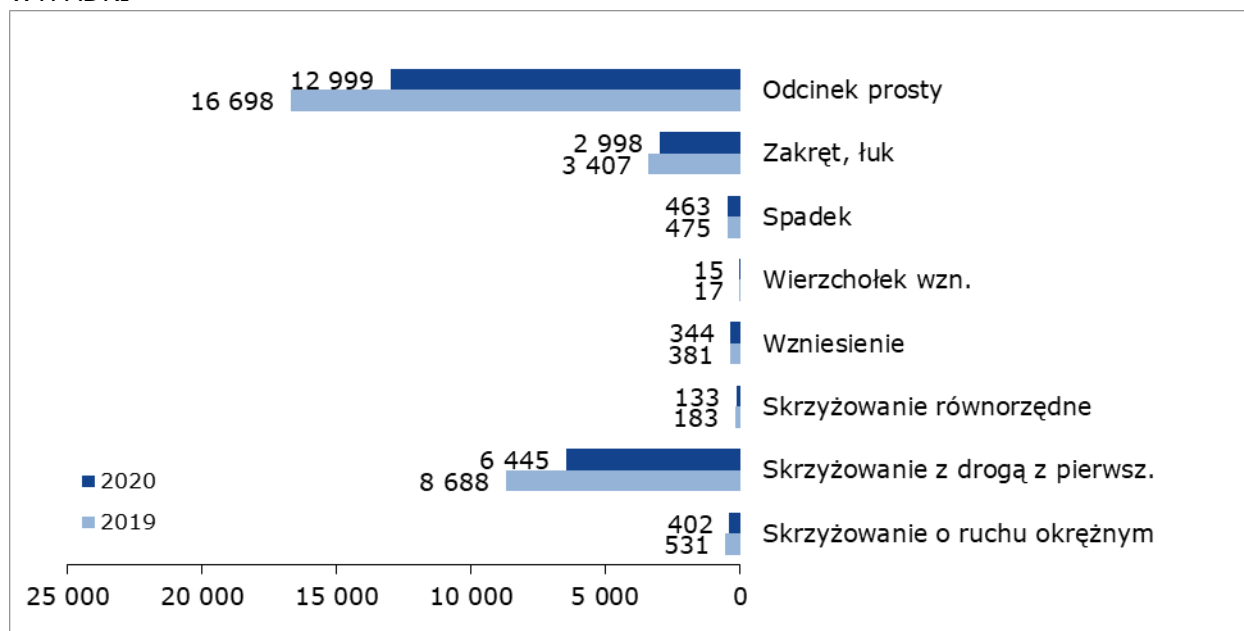
Miejsca powstawania wypadków

... na jakim obszarze?

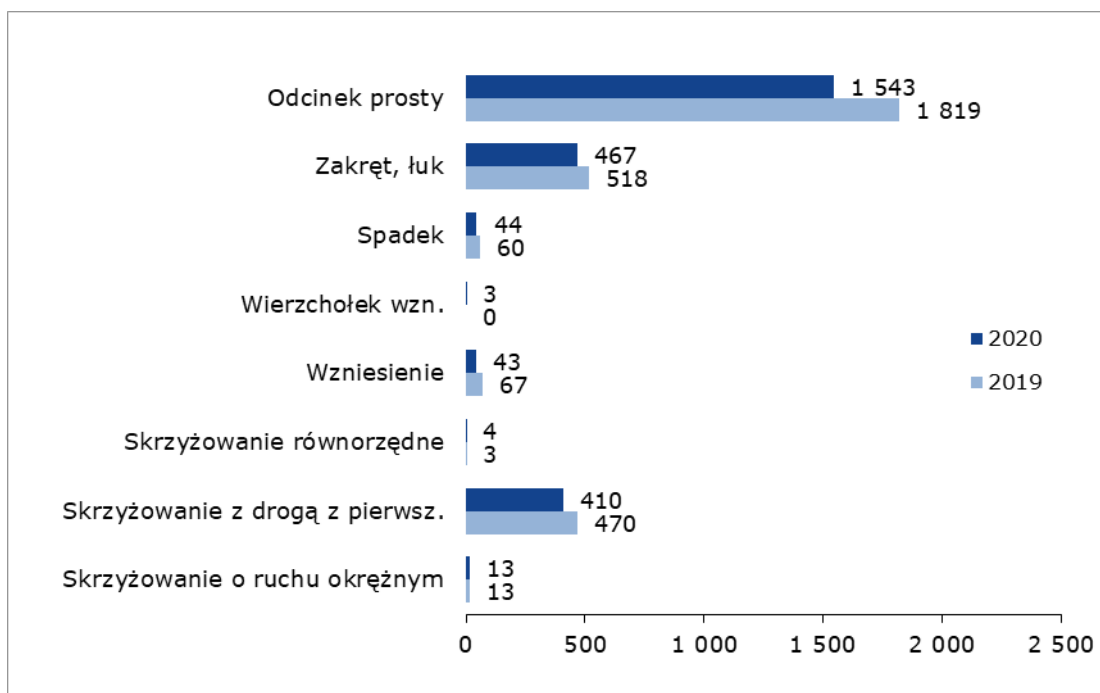
Obszar	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ofiary ranne		Ciężkość wypadku (ofiar śmiertelne/ 100 wypadków)
	ogółem	%	ogółem	%	ogółem	%	
Zabudowany	16 312	69,3	1 084	43,5	17 784	67,2	6,6
Niezabudowany	7 228	30,7	1 407	56,5	8 679	32,8	19,5
O g ó ł e m	23 540	100	2 491	100	26 463	100	10,6

... na jakim odcinku drogi?

WYPADKI



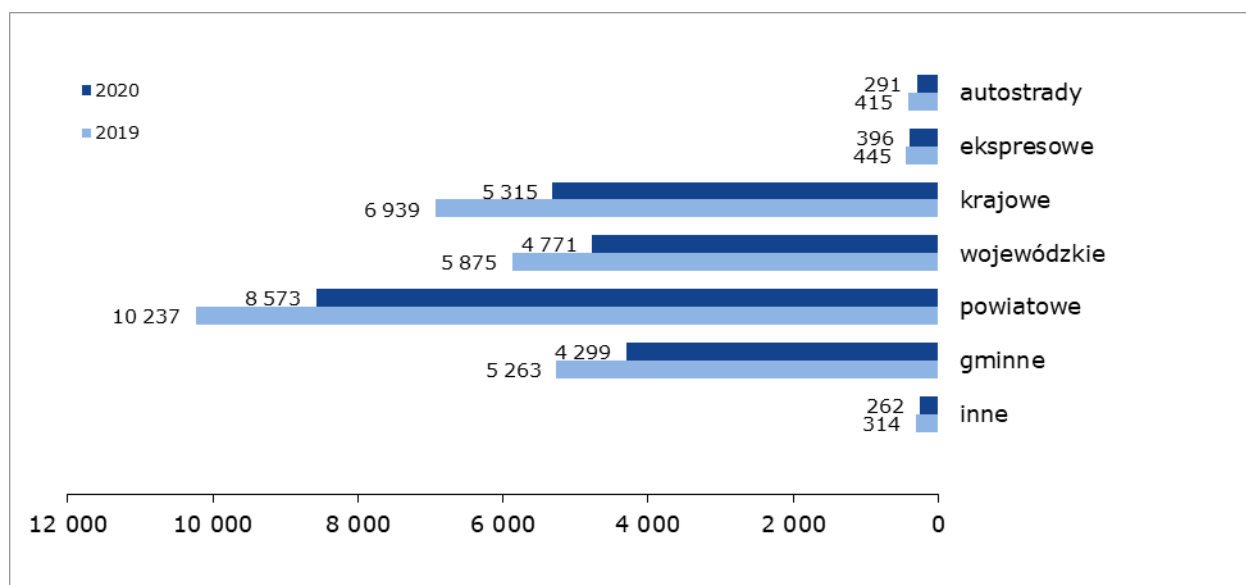
OFIARY ŚMIERTELNE



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

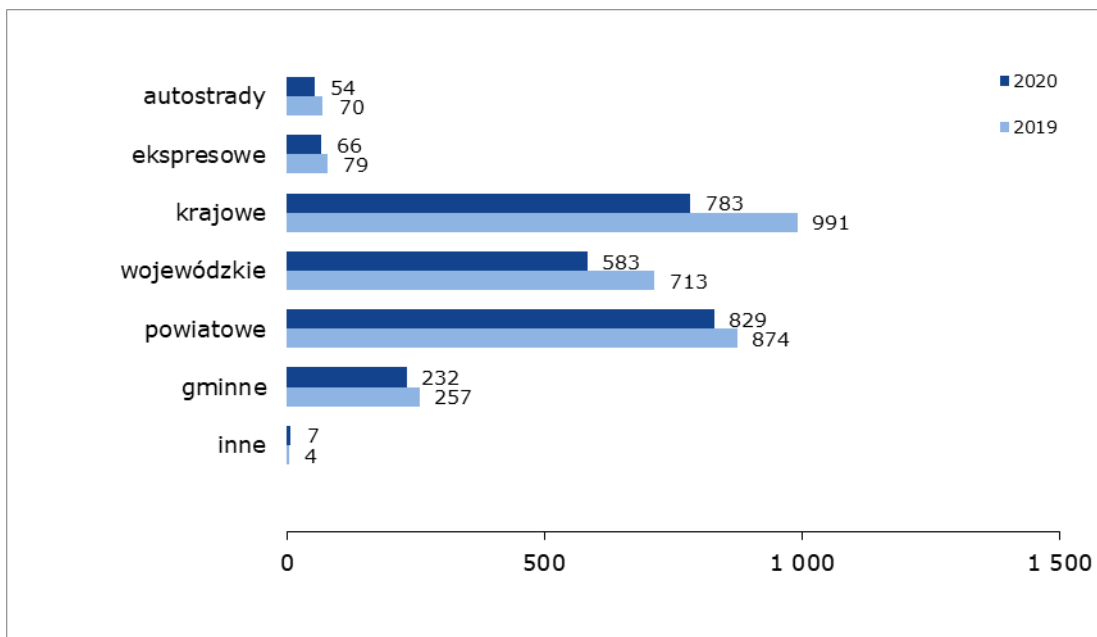
... na drodze jakiej kategorii?

WYPADKI



*krajowe – dotyczy dróg klas: S, DK.

OFIARY ŚMIERTELNE

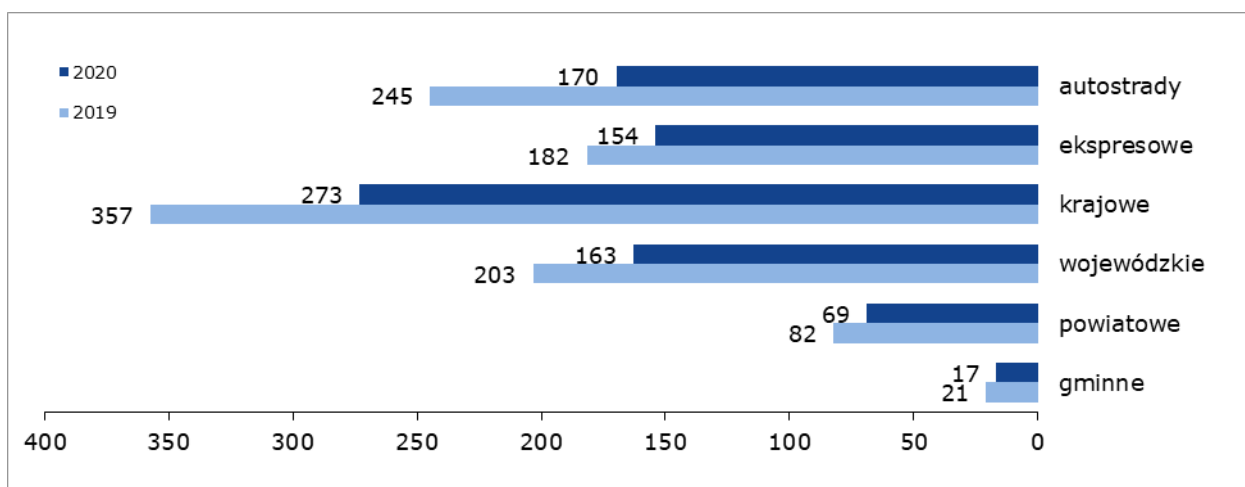


*krajowe – dotyczy dróg klas: S, DK.

W 2020 roku na wszystkich kategoriach dróg odnotowano spadek liczby wypadków w porównaniu do danych za rok 2019 lecz tak jak wskazano wcześniej wynika to z ogólnej redukcji liczb wypadków drogowych i ich ofiar. Struktura udziału wypadków według kategorii drogi oraz ich ofiar śmiertelnych nie zmieniła się w porównaniu do roku 2019.

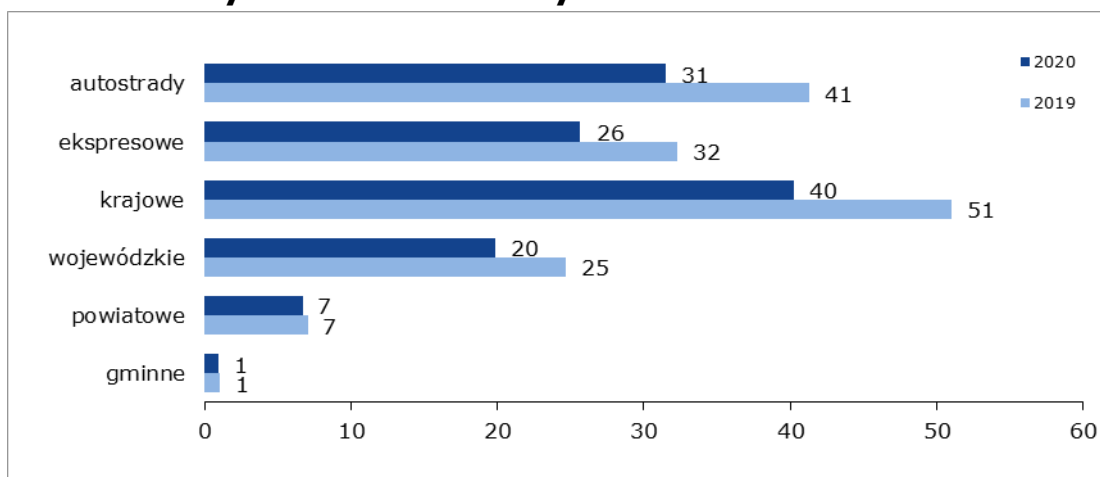
W 2020 r. największą liczbą ofiar śmiertelnych wypadków drogowych charakteryzowały się drogi powiatowe, które stanowią 29,3% długości wszystkich dróg w Polsce. Kolejną kategorią dróg o największej liczbie wypadków były drogi krajowe. Największą redukcję liczby wypadków odnotowano dla zdarzeń, do których doszło na autostradach. Wyniosła ona 30% i przyniosła również jeden z największych (-21%) spadków liczby ofiar śmiertelnych spośród wypadków na wszystkich kategoriach dróg. Niewątpliwie na tak duże spadki mógł mieć wpływ spadek ruchu w pierwszych miesiącach pandemii. Pomimo tego autostrady wciąż są tą kategorią dróg, na której z racji rozwijanych przez pojazdy prędkości i nie zachowywania bezpiecznych odległości wypadki są najcięższe w skutkach. Dodatkowo wartość wskaźnika ciężkości wypadków wzrosła w porównaniu do danych za rok 2019 z 16,9 do 18,9 zabitych/100 wypadków. Wysoki wzrost tego wskaźnika odnotowano również dla wypadków, do których doszło na drogach powiatowych – z 8,8 zabitych/100 wypadków w 2019 r. do 10,7 zabitych/100 wypadków w roku 2020.

...ile było wypadków na 1000 kilometrów?



*krajowe – dotyczy dróg klas: S, DK.

...ile było ofiar śmiertelnych na 1000 kilometrów?

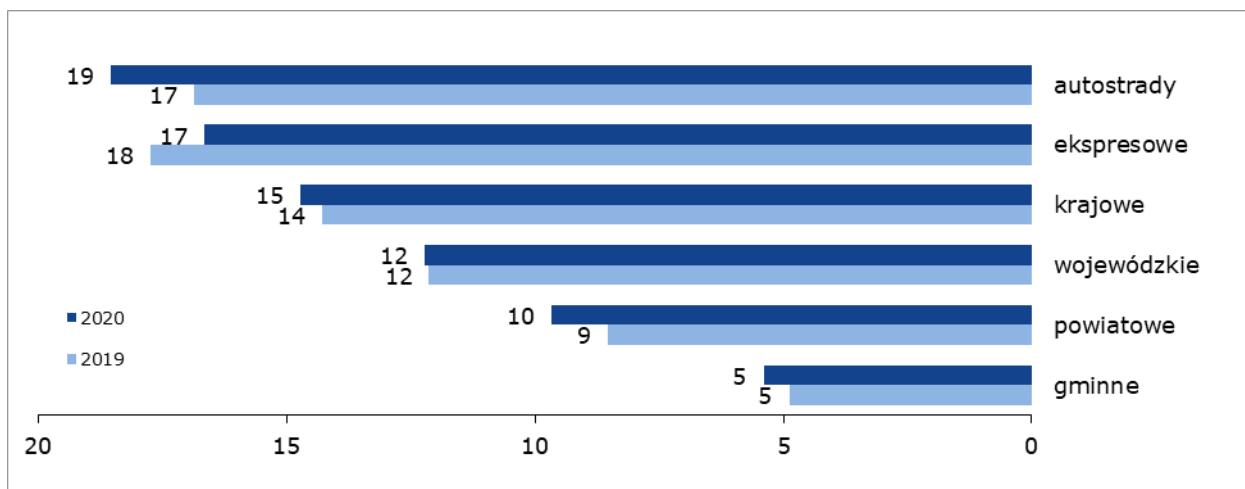


*krajowe – dotyczy dróg klas: S, DK.

Odnosząc liczbę wypadków do długości dróg, najbardziej niekorzystnymi wskaźnikami charakteryzują się nadal drogi krajowe, autostrady i drogi wojewódzkie. Jednak w 2020 roku wartości powyższych wskaźników uległy poprawie dla wszystkich kategorii dróg. Największą procentową zmianę wartości tego wskaźnika zanotowano dla dróg ekspresowych i wyniosła ona 48%, a najmniejszą (-16%) dla dróg powiatowych.

W 2020 roku największą liczbą ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 1000 km długości drogi charakteryzowały się drogi krajowe. Wskaźnik ten wyniósł 40. Na autostradach odnotowano drugą wartość tego wskaźnika, czyli 31. Największą procentową zmianę wartości tego wskaźnika zanotowano ponownie dla dróg ekspresowych (-51%), a dla dróg powiatowych i gminnych nie nastąpiła żadna zmiana.

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



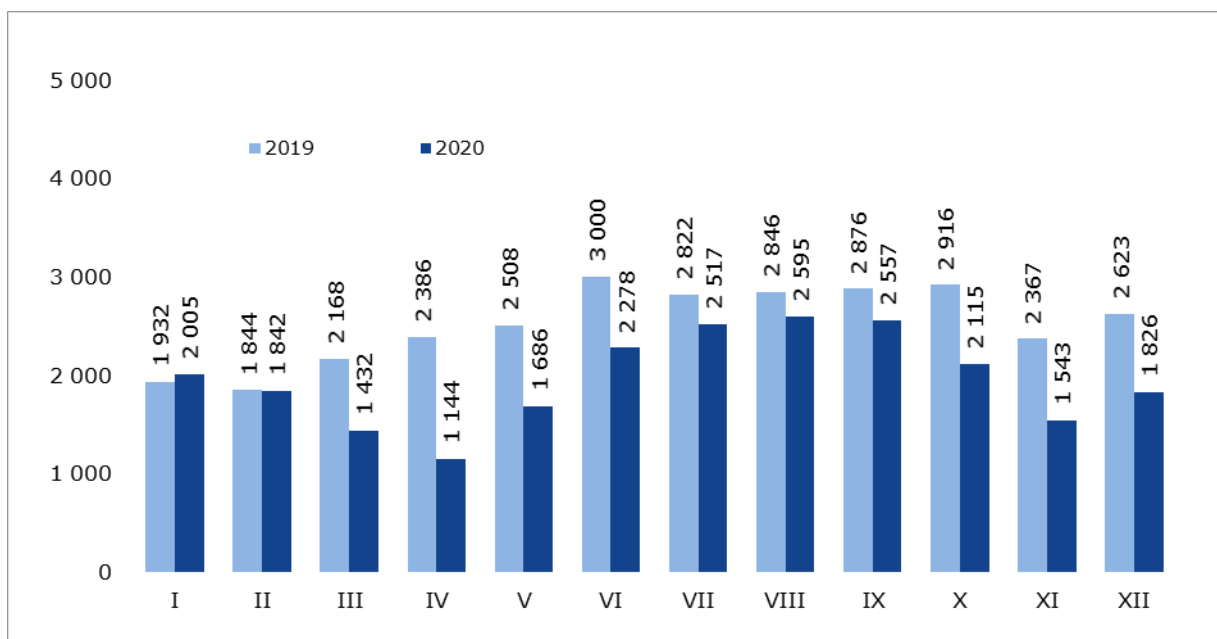
*krajowe – dotyczy dróg klas: S, DK.

Wskaźnik ciężkości wypadków w 2020 roku zwiększył się w stosunku do autostrad, dróg krajowych i powiatowych. Obecnie wynosi on odpowiednio: 19, 15 i 10 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych. Dla dróg wojewódzkich i gminnych nie zarejestrowano zmian w stosunku do roku poprzedniego przy wartościach wskaźnika 12 i 5.

Czas powstawania wypadków

... w jakich miesiącach?

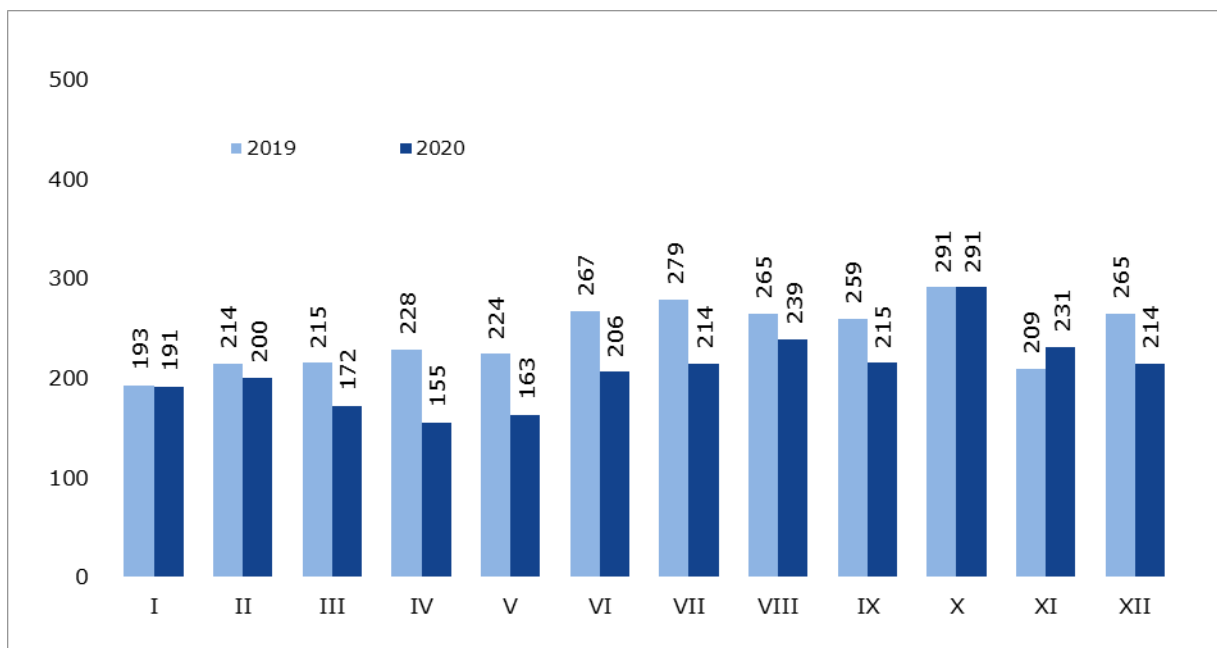
WYPADKI



Analiza stanu bezpieczeństwa na polskich drogach w 2020 r. pod względem liczby wypadków w poszczególnych miesiącach wskazuje, że w porównaniu do danych za rok 2019

wzrost (+4%) odnotowano tylko w styczniu. Wprowadzenie stanu epidemii w Polsce i wynikającego z niego lockdownu, a w konsekwencji ograniczenie ruchu drogowego w największym stopniu wpłynęło na redukcję liczby wypadków w kwietniu (-52%), a w czasie tzw. drugiej fali epidemii – w listopadzie (-35%).

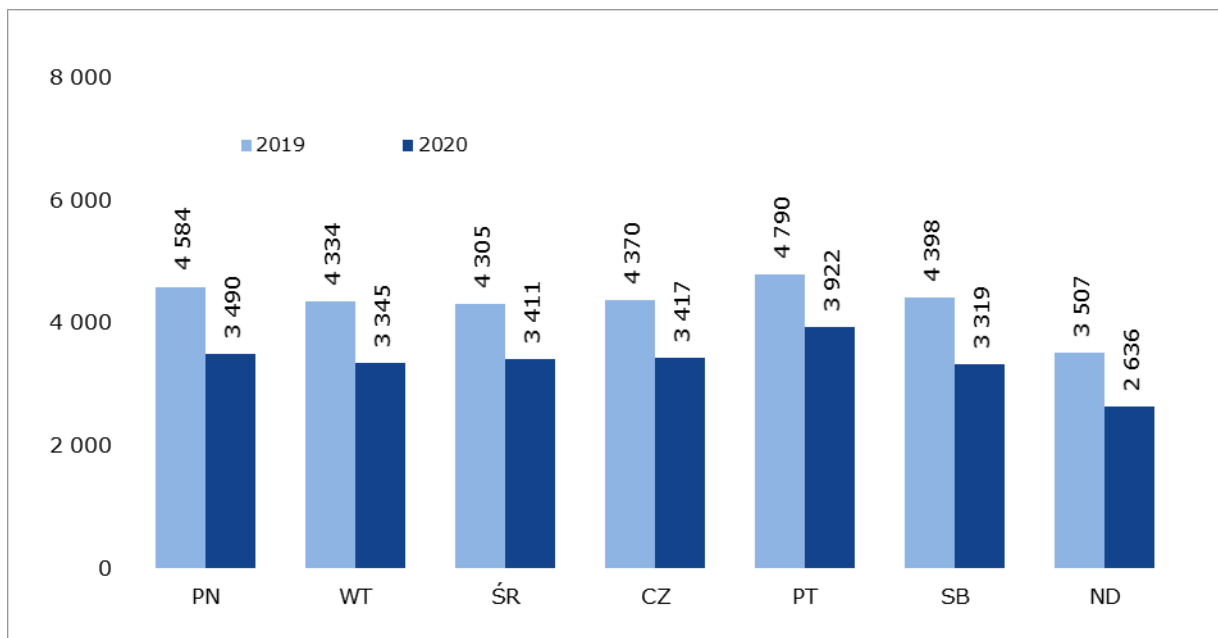
OFIARY ŚMIERTELNE



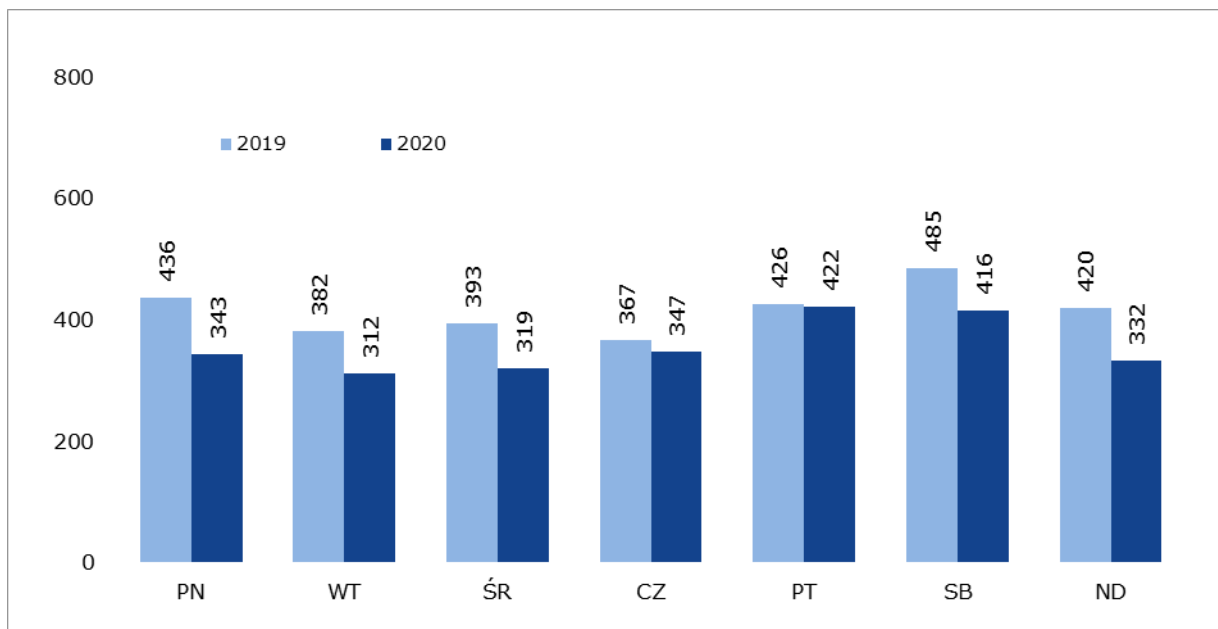
W 2020 r. najmniej osób zginęło w kwietniu i w maju – 155 oraz 163 ofiar śmiertelnych. Najwięcej ofiar śmiertelnych zanotowano w październiku – 291 osób. O ile największy względny miesięczny spadek liczby wypadków wystąpił w kwietniu (-52%) i towarzyszył mu największy względny miesięczny spadek liczby ofiar śmiertelnych (-32%), to w listopadzie przy redukcji liczby wypadków względem roku 2019 (-35%) nastąpił wzrost liczby ofiar śmiertelnych (+11%). Ma to swoje odzwierciedlenie w ciężkości wypadków, której wartość wyniosła w listopadzie 15,0 zabitych / 100 wypadków – najniższa wartość tego wskaźnika została odnotowana we wrześniu i wyniosła 8,4 zabitych / 100 wypadków.

... w jakich dniach tygodnia?

WYPADKI



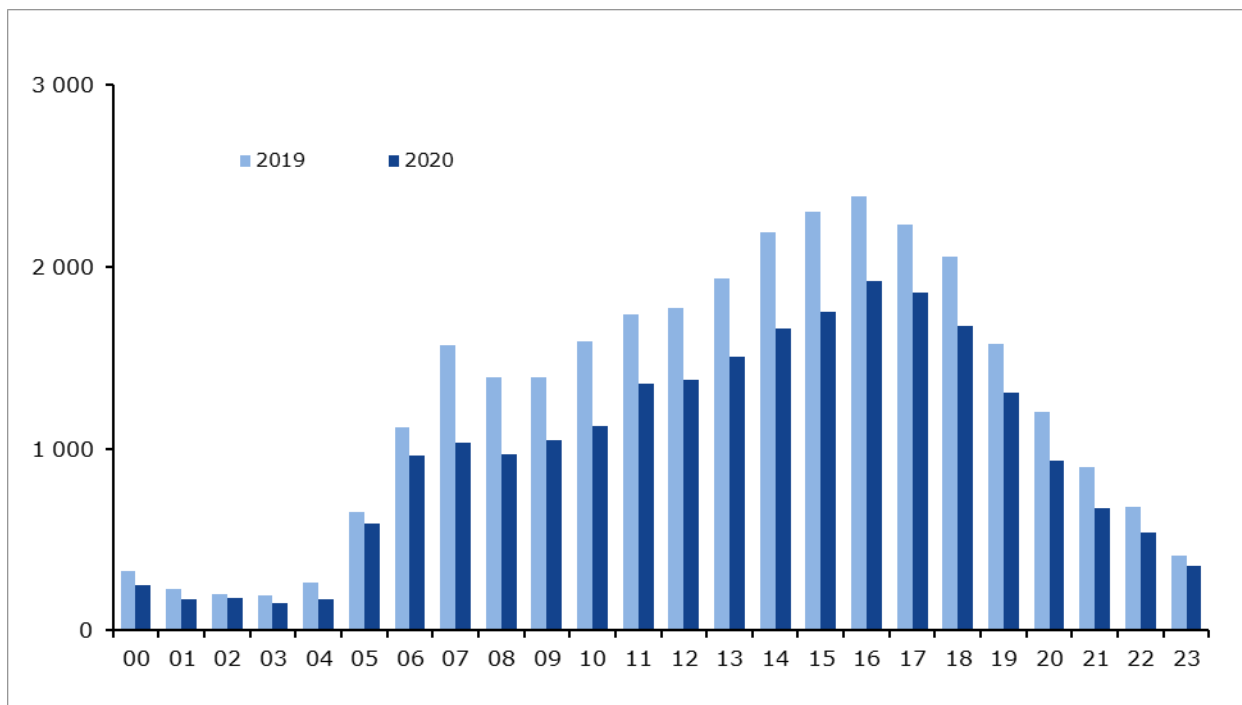
OFIARY ŚMIERTELNE



... w jakich godzinach?

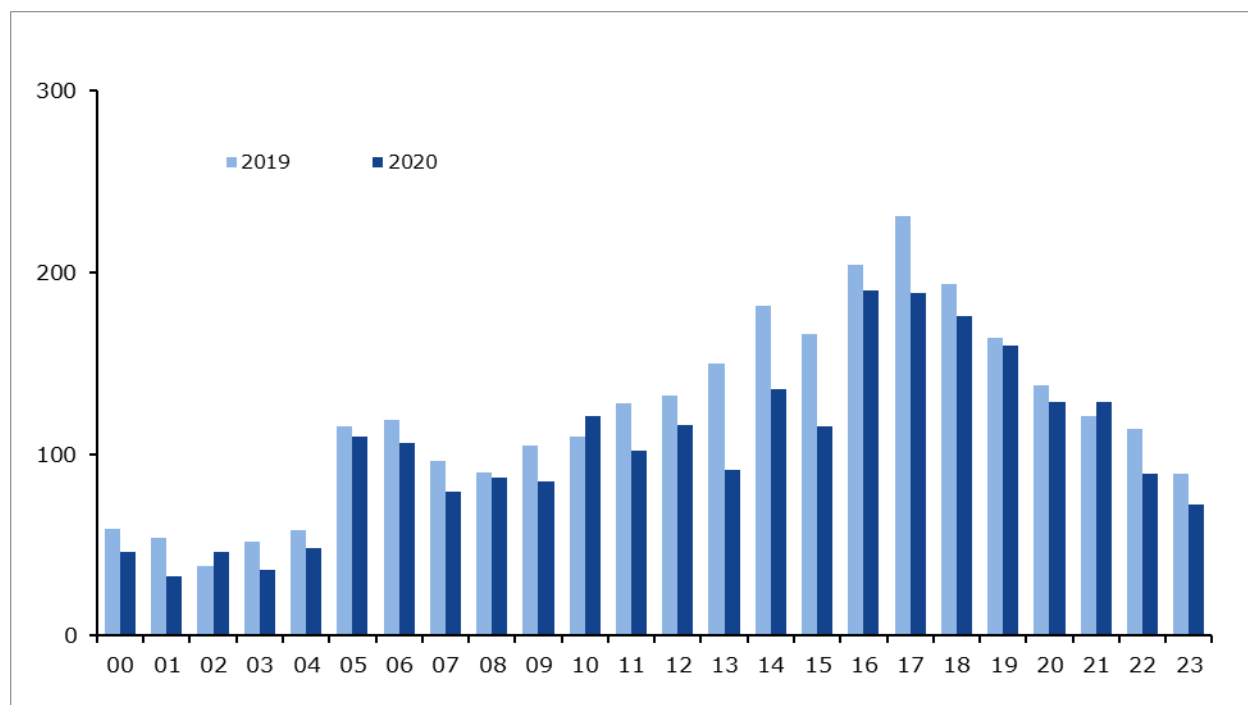
WYPADKI

Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki
0.00 - 0.59	247	8.00 - 8.59	968	16.00 - 16.59	1 919
1.00 - 1.59	173	9.00 - 9.59	1 048	17.00 - 17.59	1 856
2.00 - 2.59	176	10.00 - 10.59	1 124	18.00 - 18.59	1 676
3.00 - 3.59	147	11.00 - 11.59	1 353	19.00 - 19.59	1 308
4.00 - 4.59	169	12.00 - 12.59	1 379	20.00 - 20.59	935
5.00 - 5.59	589	13.00 - 13.59	1 505	21.00 - 21.59	672
6.00 - 6.59	963	14.00 - 14.59	1 658	22.00 - 22.59	540
7.00 - 7.59	1 030	15.00 - 15.59	1 750	23.00 - 23.59	355



OFIARY ŚMIERTELNE

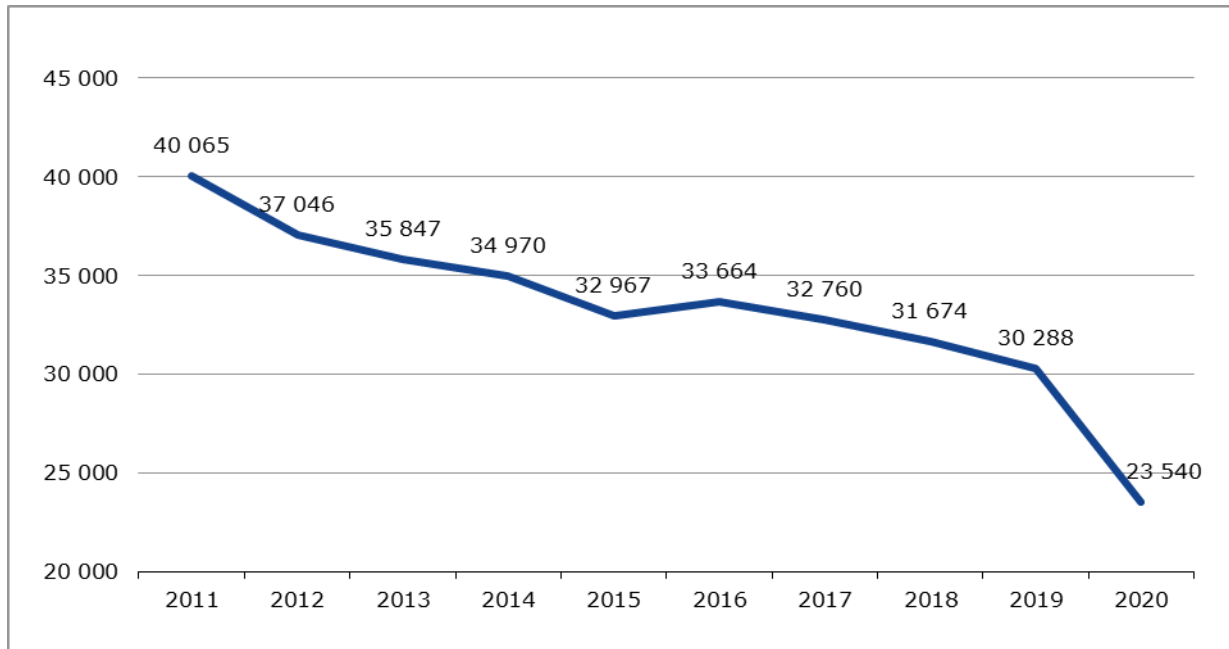
Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne
0.00 - 0.59	46	8.00 - 8.59	87	16.00 - 16.59	190
1.00 - 1.59	33	9.00 - 9.59	85	17.00 - 17.59	189
2.00 - 2.59	46	10.00 - 10.59	121	18.00 - 18.59	176
3.00 - 3.59	36	11.00 - 11.59	102	19.00 - 19.59	160
4.00 - 4.59	48	12.00 - 12.59	116	20.00 - 20.59	129
5.00 - 5.59	110	13.00 - 13.59	91	21.00 - 21.59	129
6.00 - 6.59	106	14.00 - 14.59	136	22.00 - 22.59	89
7.00 - 7.59	79	15.00 - 15.59	115	23.00 - 23.59	72



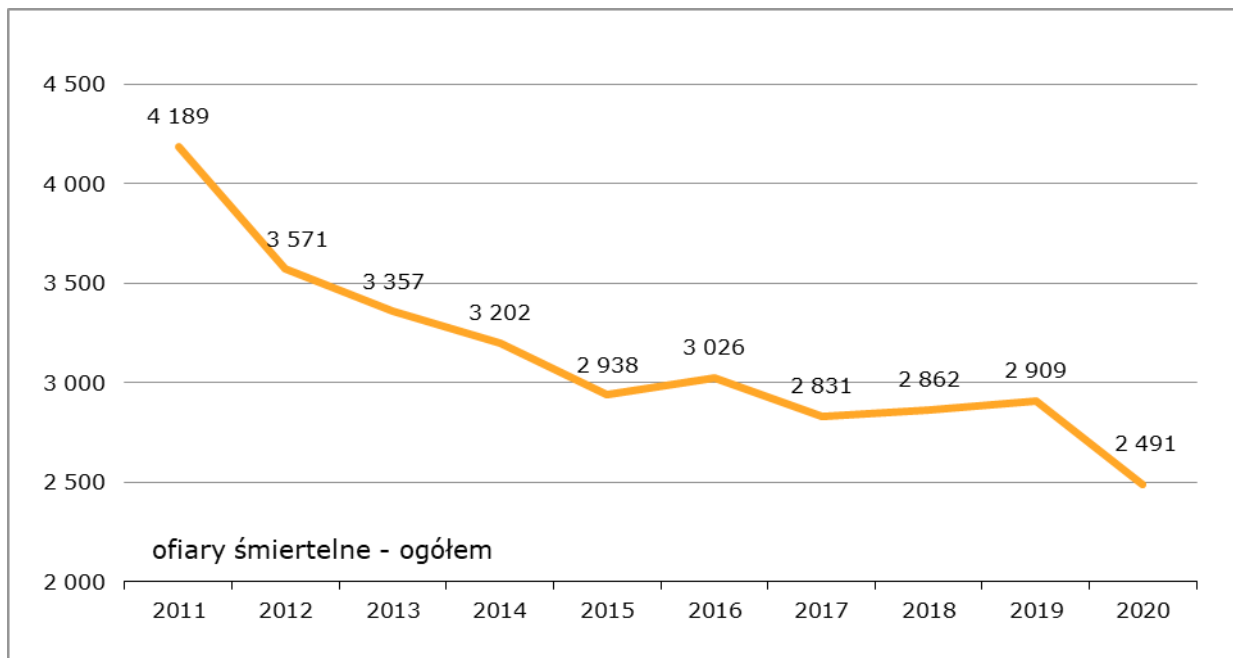
Trendy w latach 2011–2020

... zmiany od roku 2011

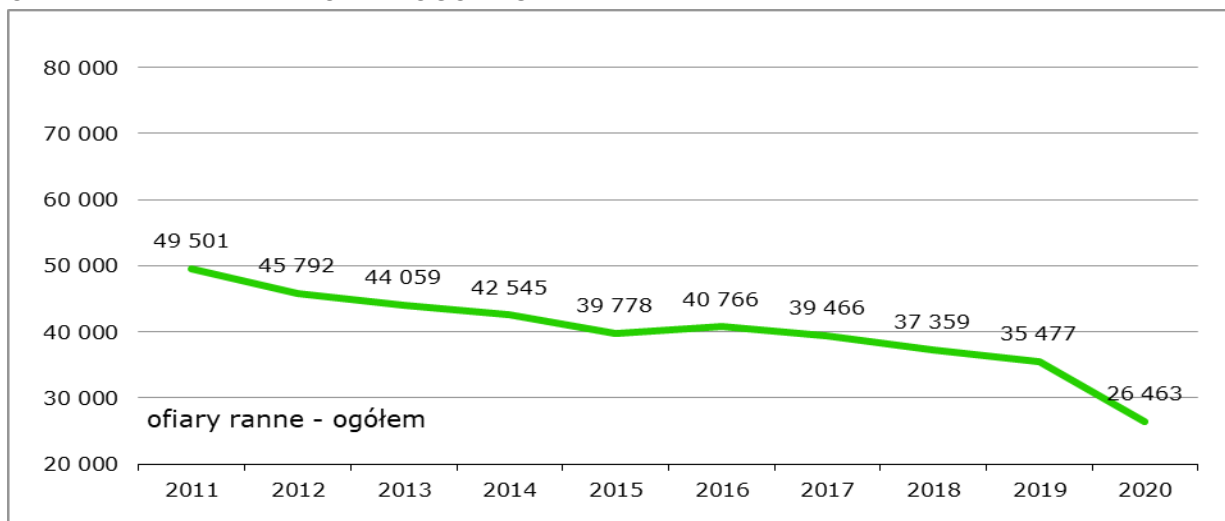
WYPADKI DROGOWE



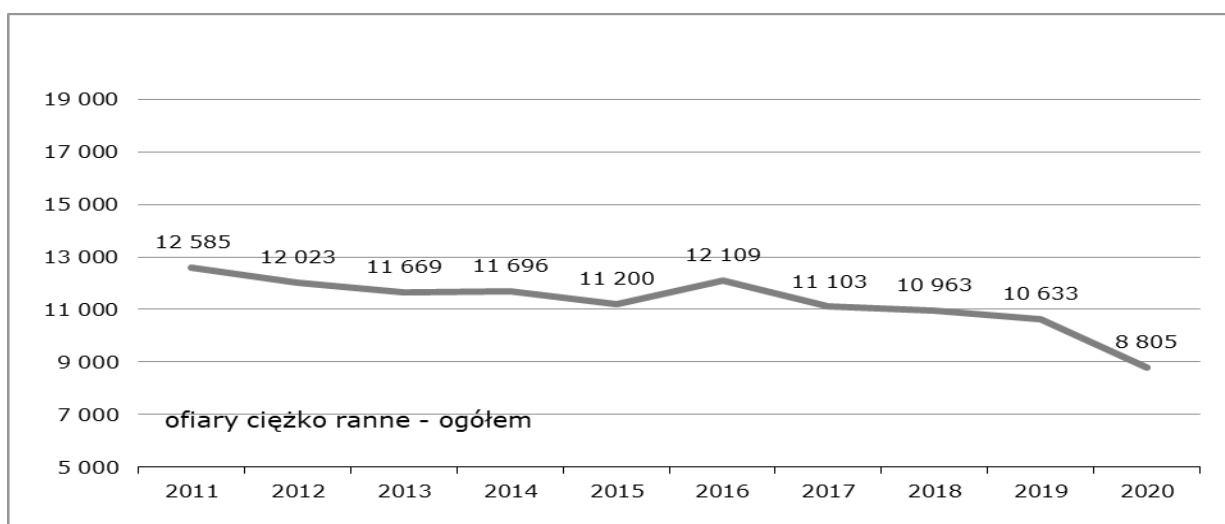
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



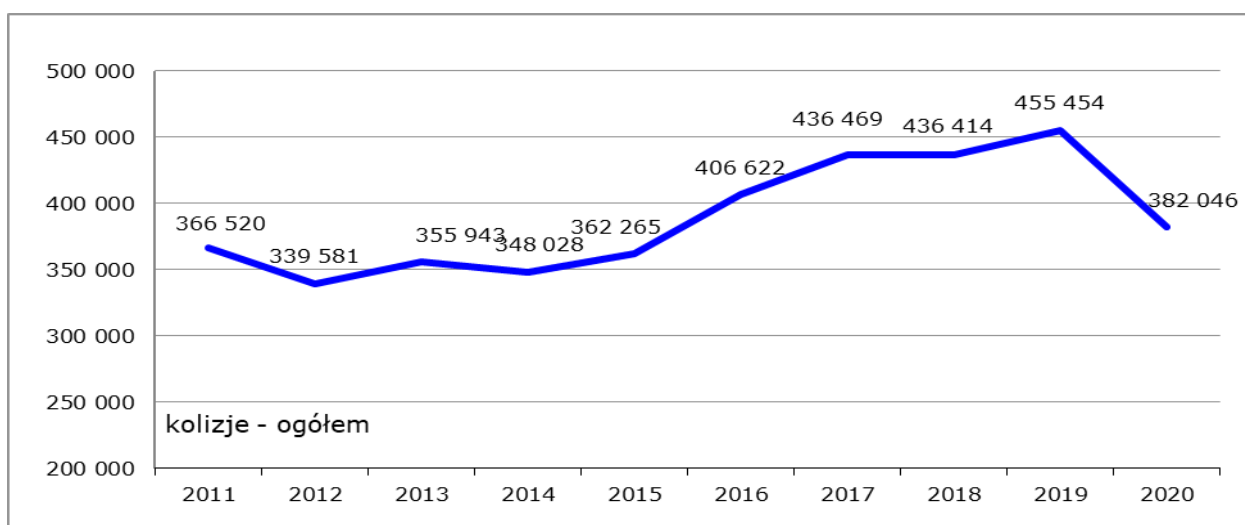
OFIARY RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



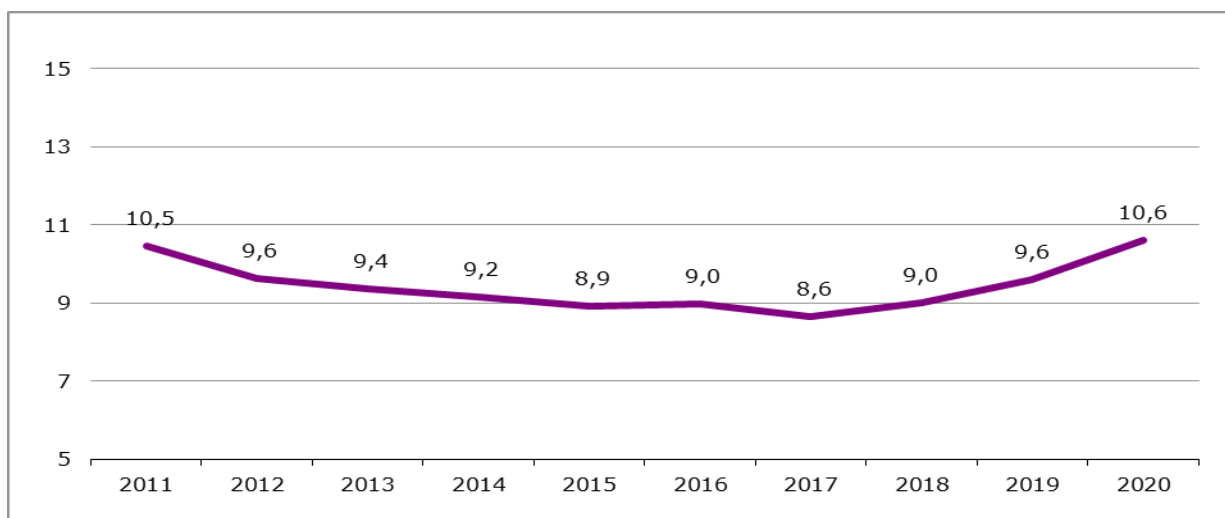
OFIARY CIĘŻKO RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



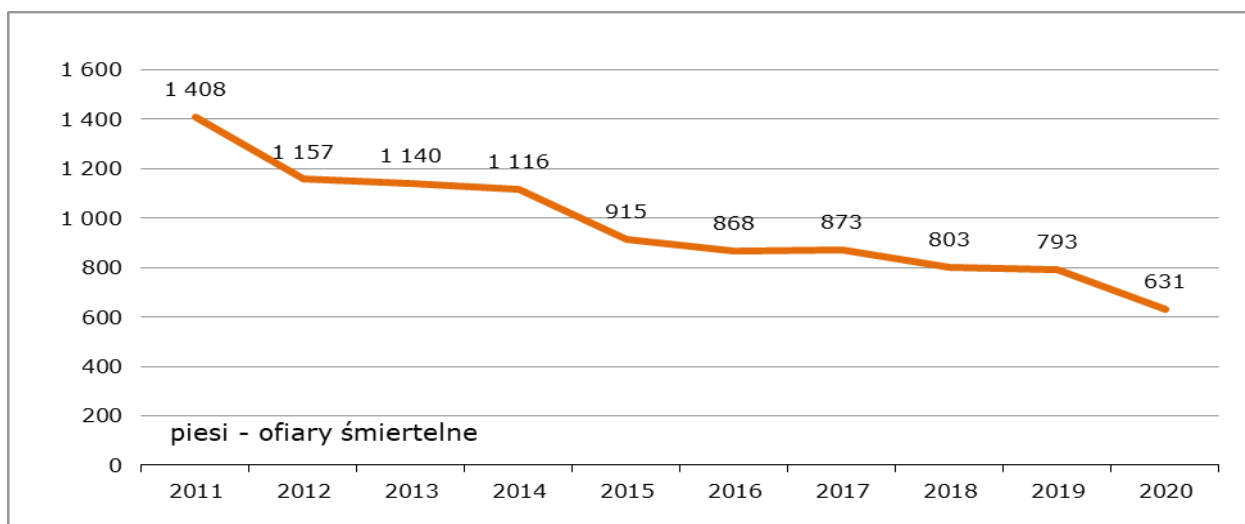
KOLIZJE



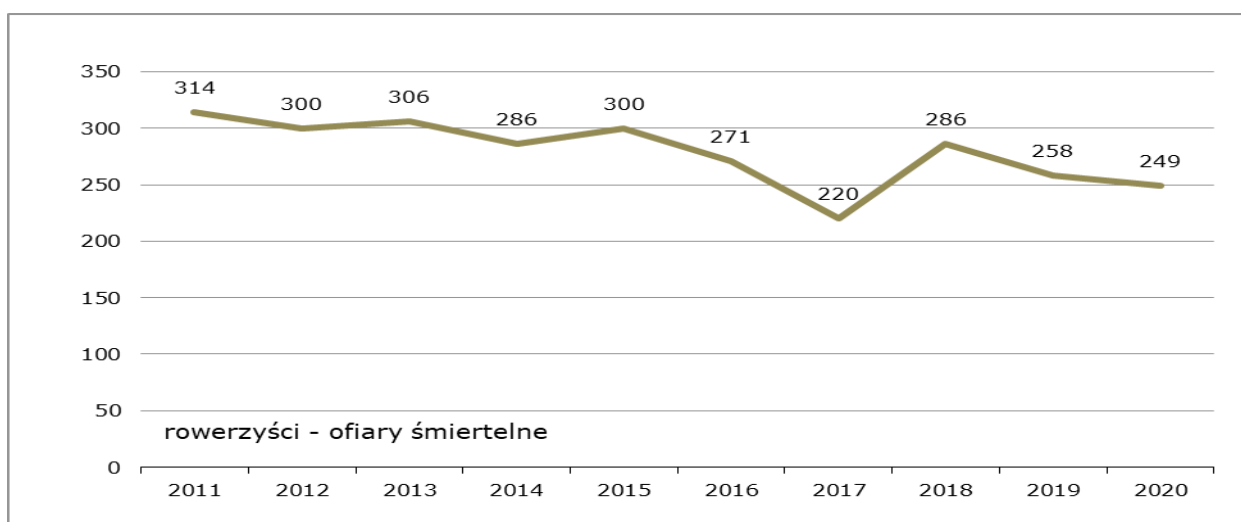
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW DROGOWYCH



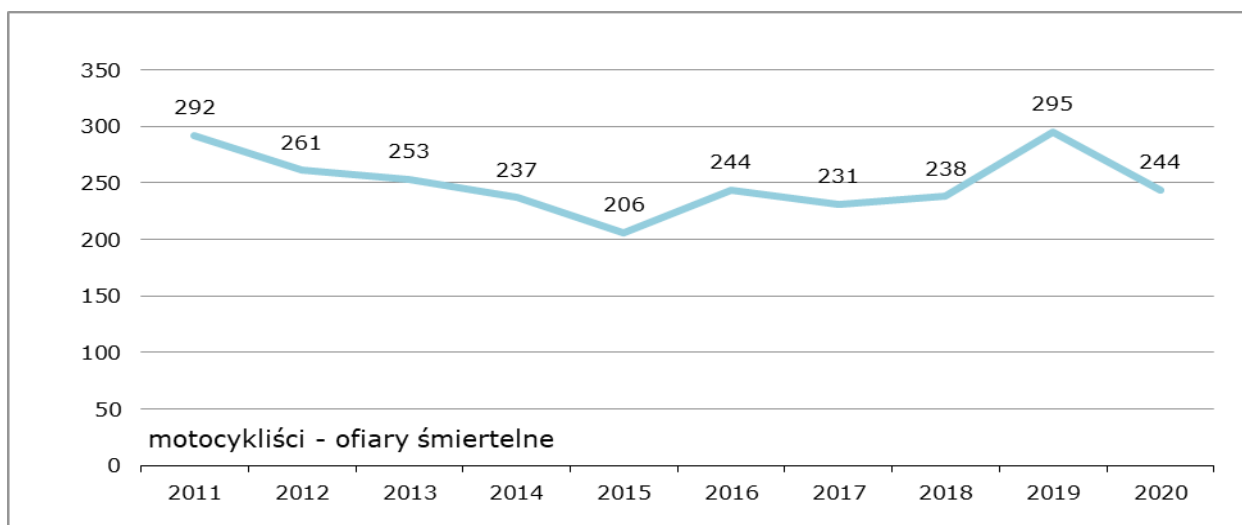
PIESI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



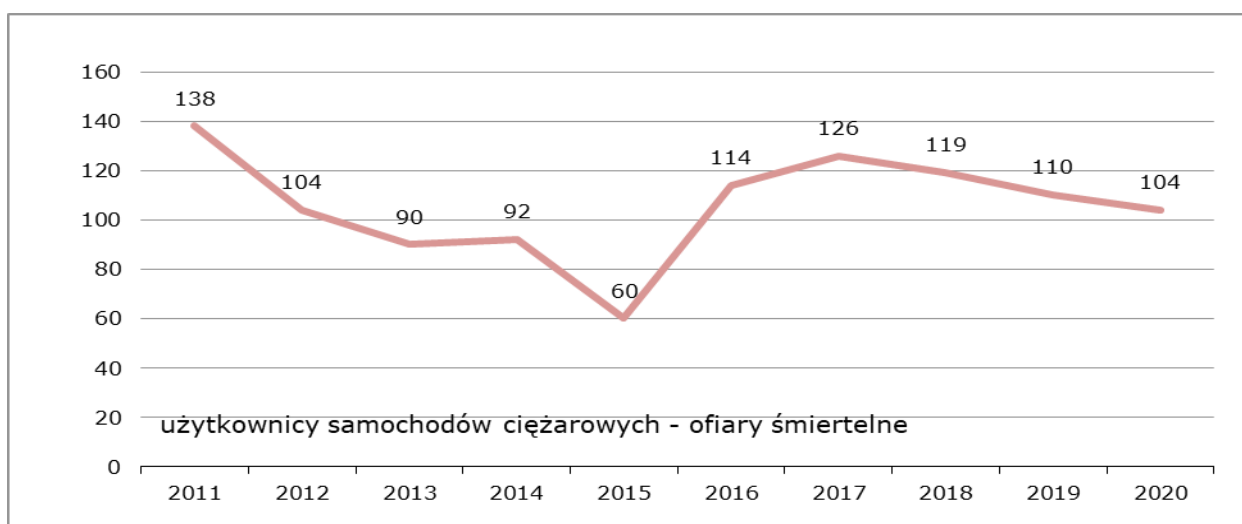
ROWERZYŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



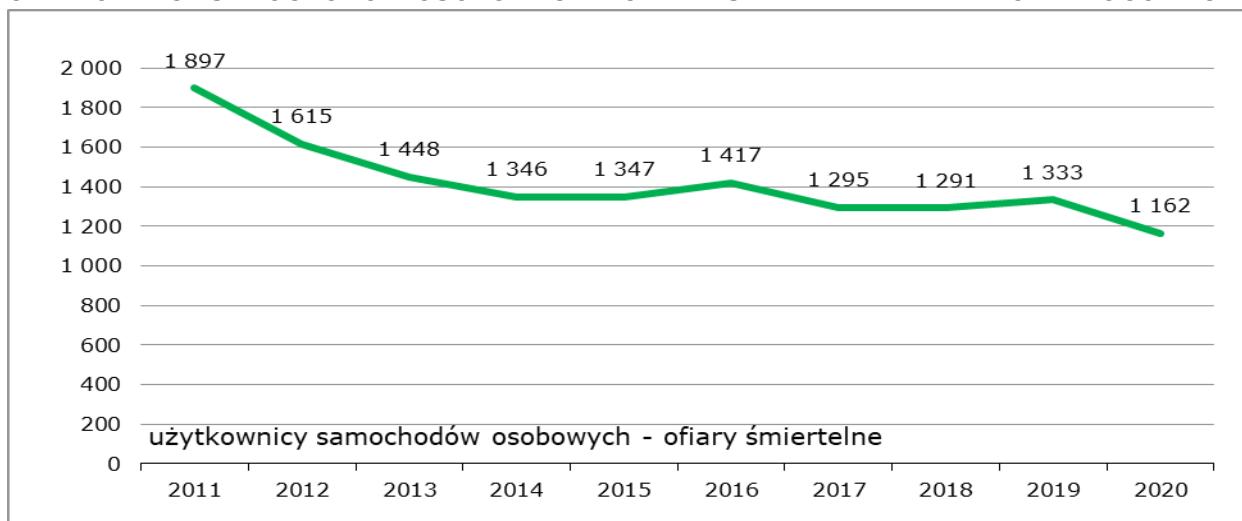
MOTOCYKLIŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



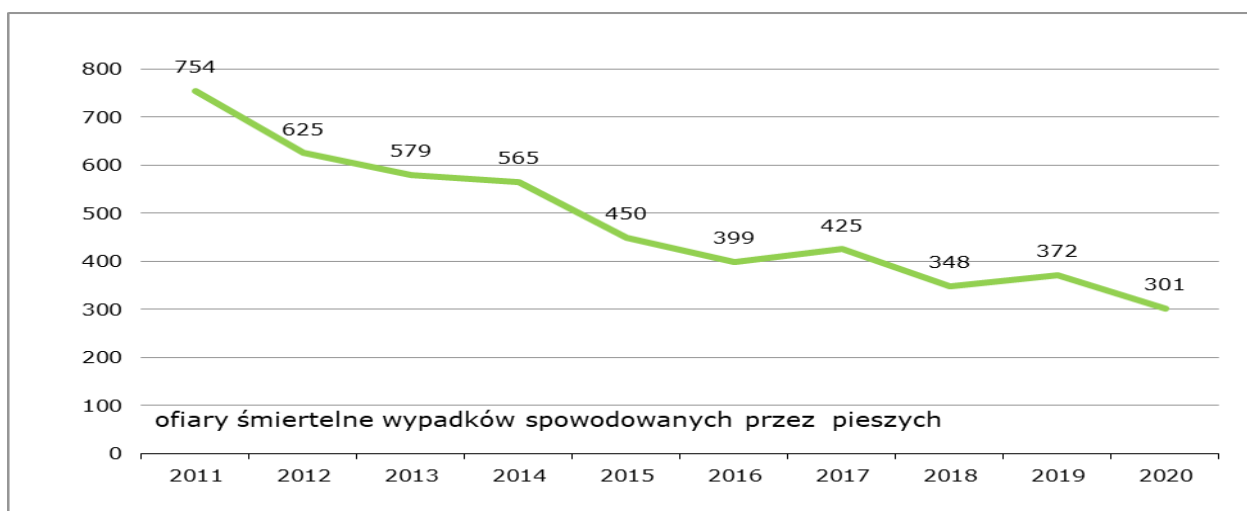
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



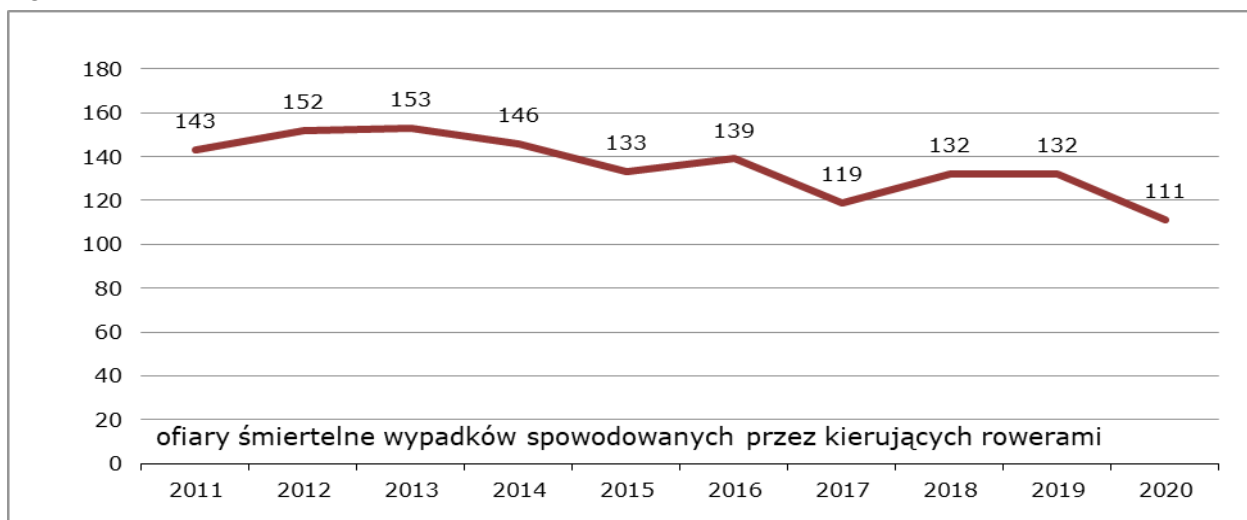
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ NIETRZEŻWYCH KIERUJĄCYCH POJAZDAMI



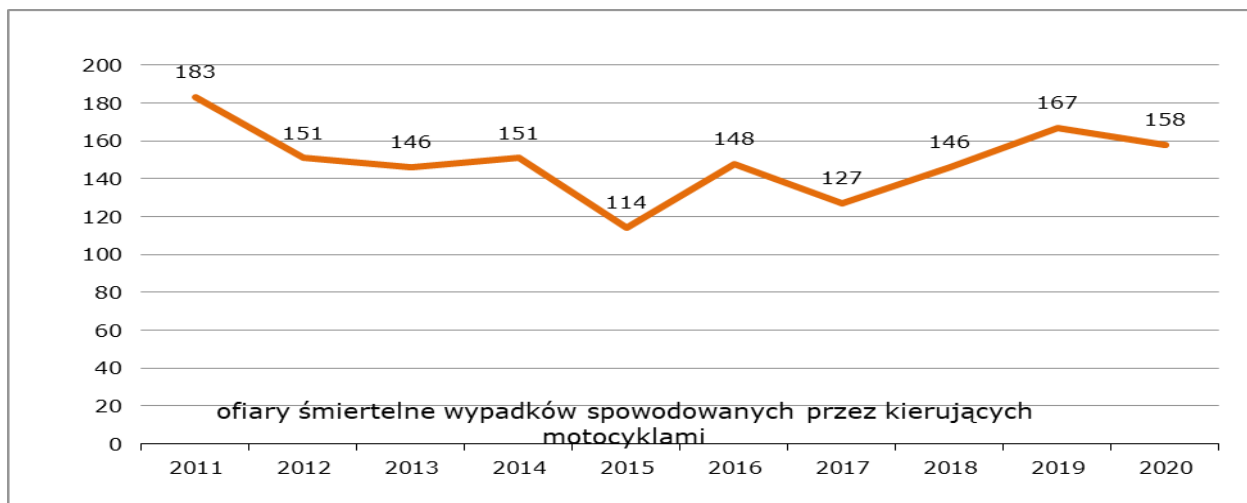
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ PIESZYCH



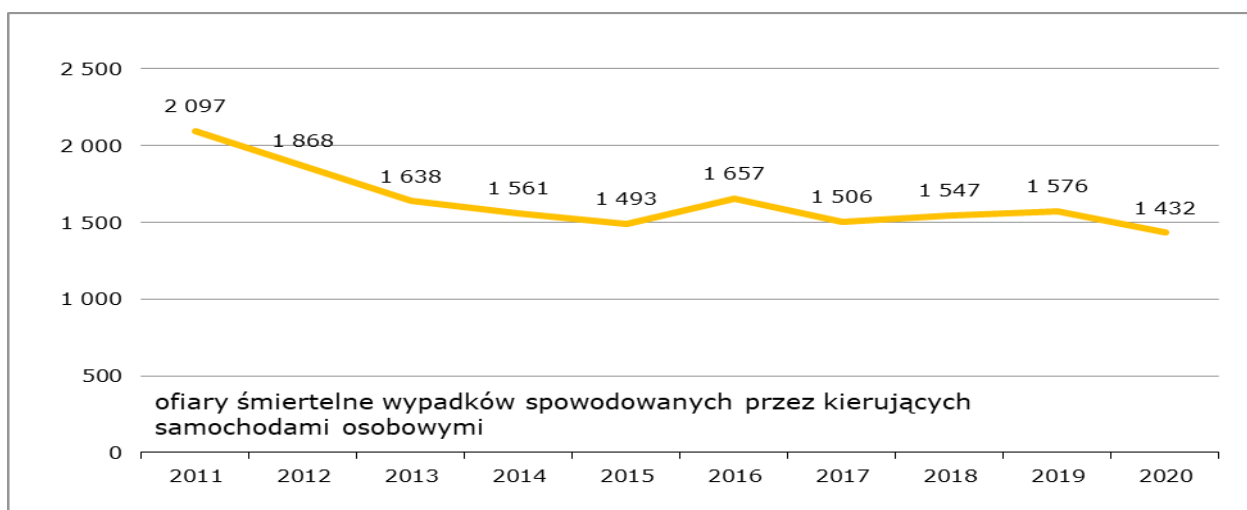
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH ROWERAMI



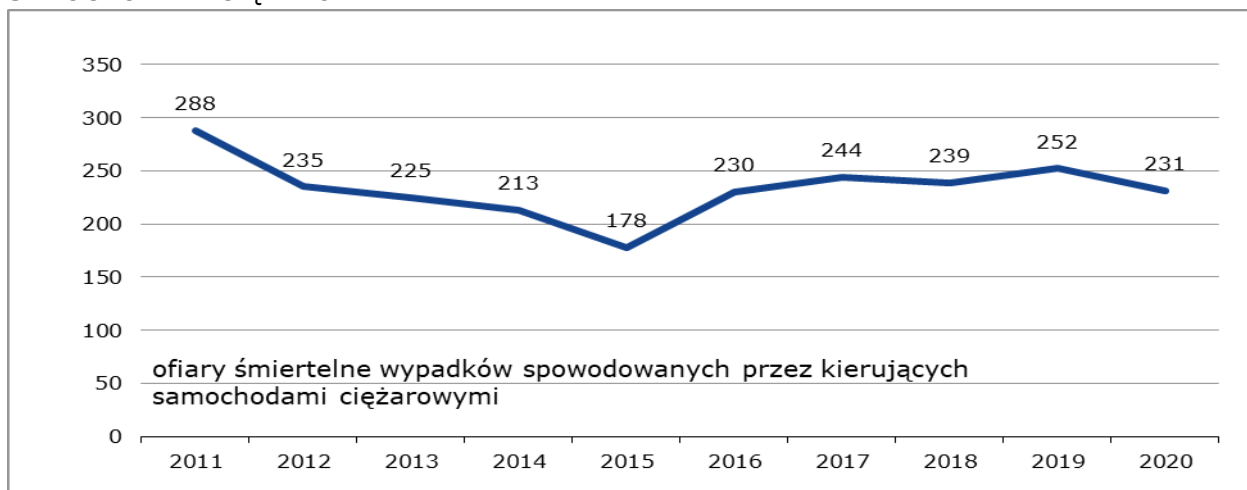
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH MOTOCYKLAMI



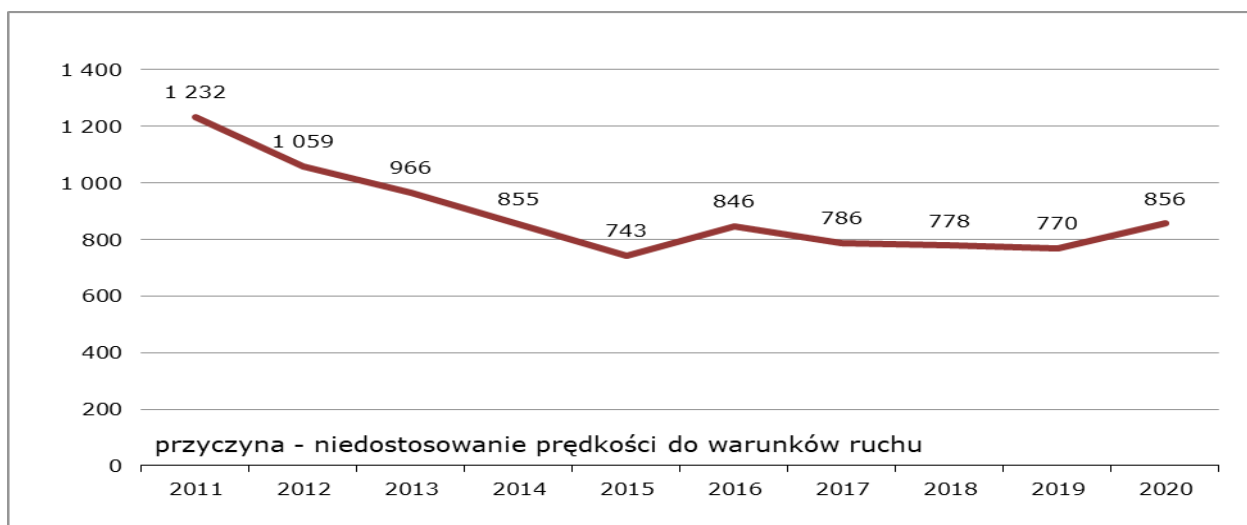
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI OSOBOWYMI



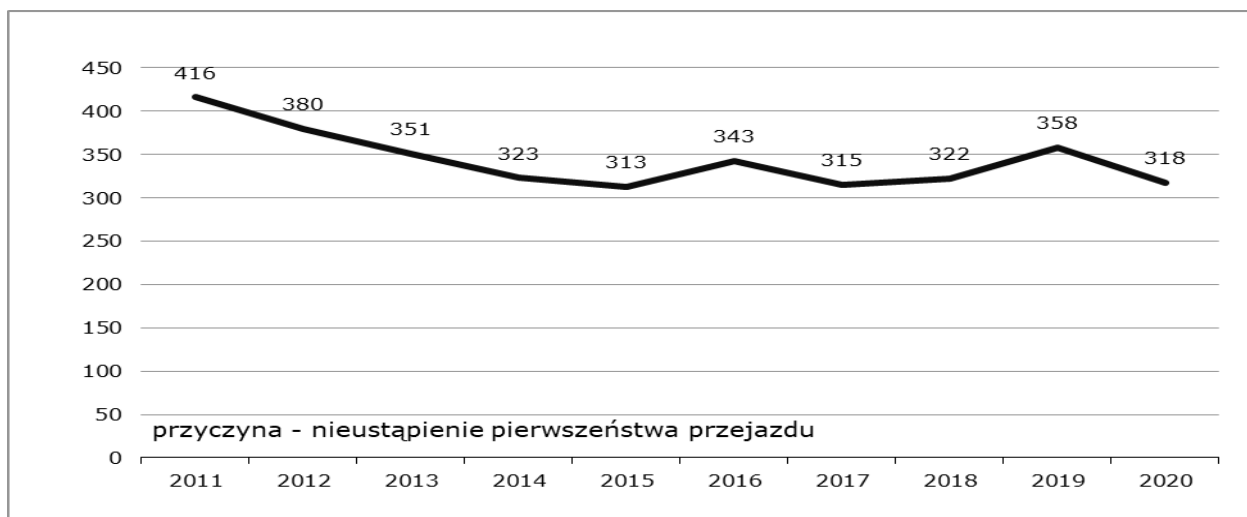
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI CIĘŻAROWYMI



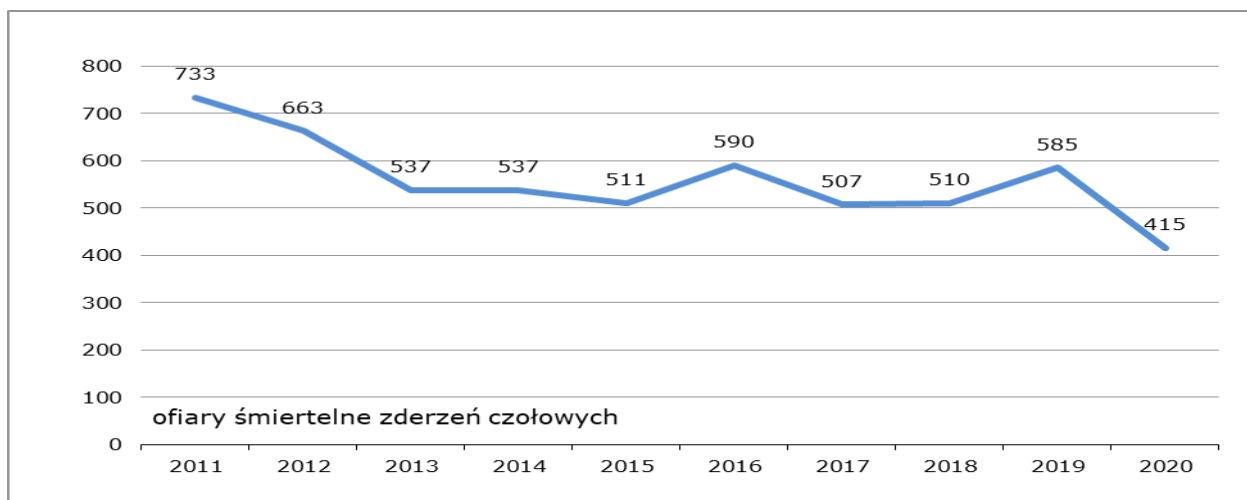
NIEDOSOTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



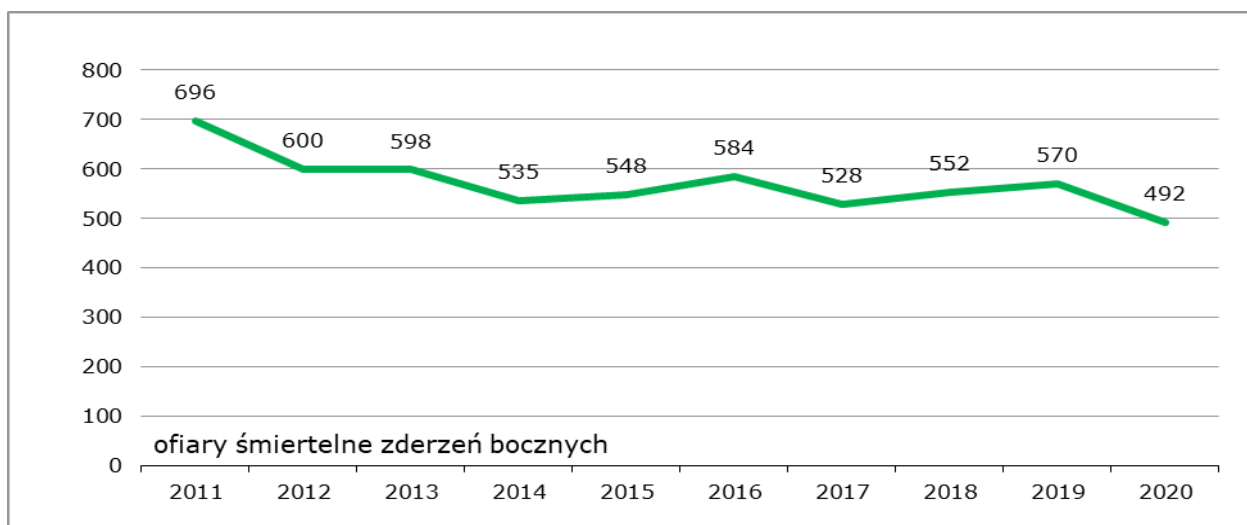
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYCZYNĄ BYŁO NIEUSTĄPIENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU



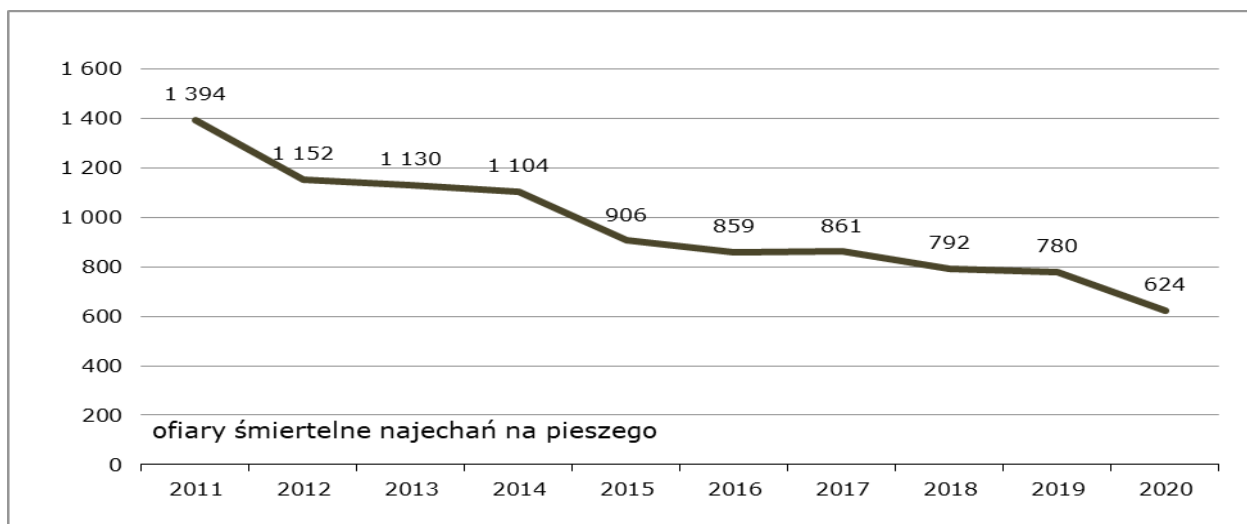
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ CZOŁOWYCH



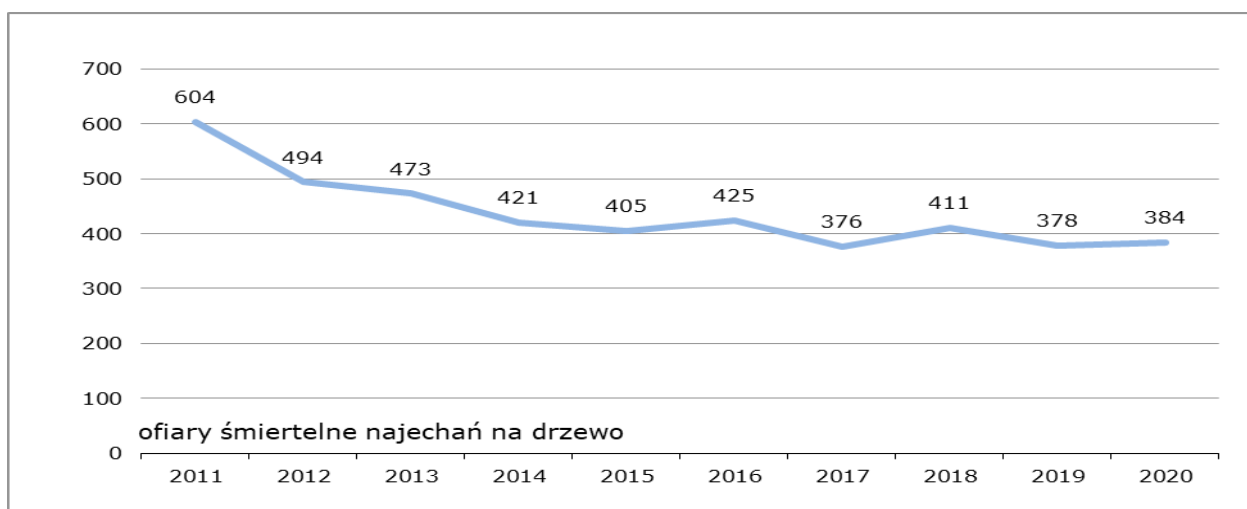
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ BOCZNYCH



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA PIESZEGO



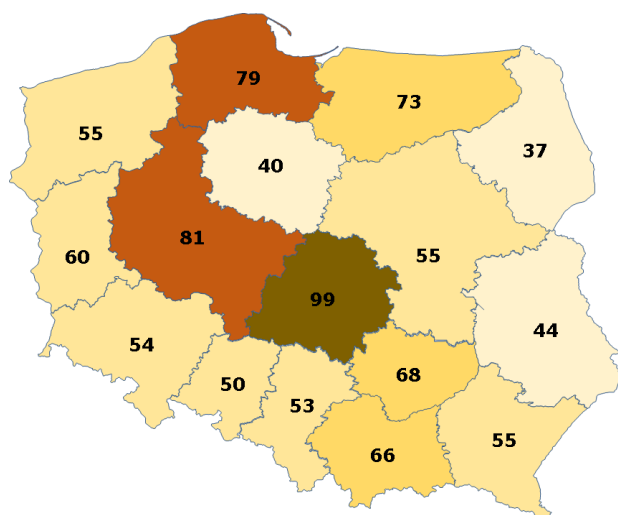
OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA DRZEWO



... jak kształtowały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach w roku 2020*

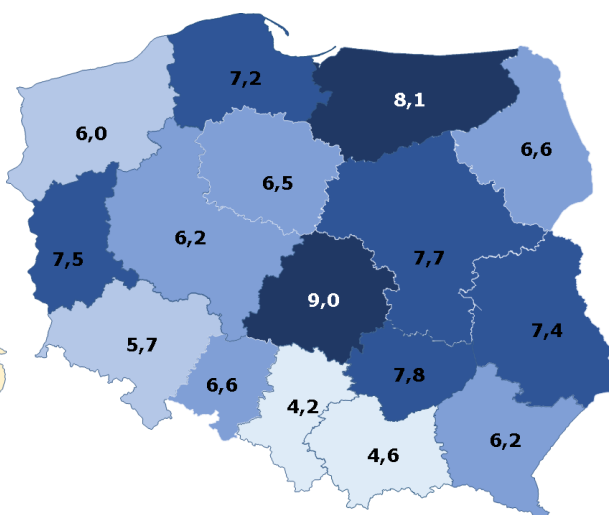
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



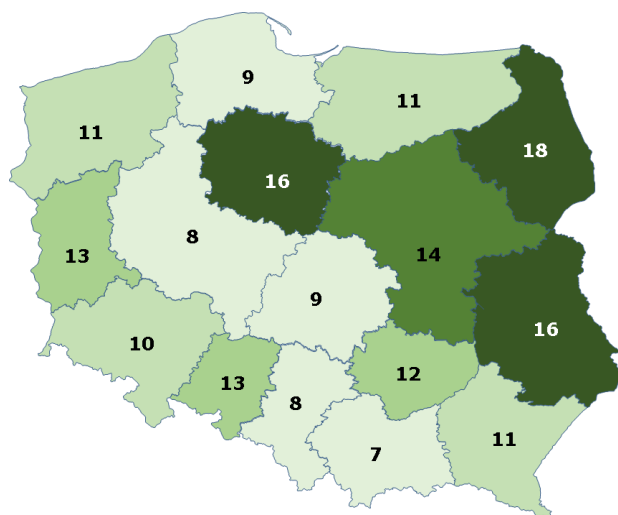
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



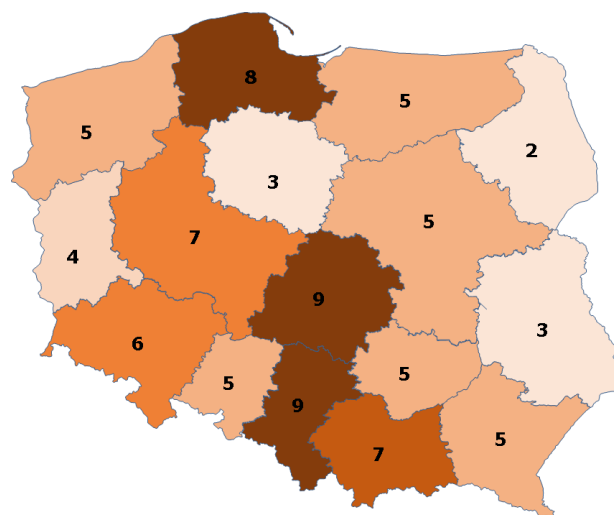
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

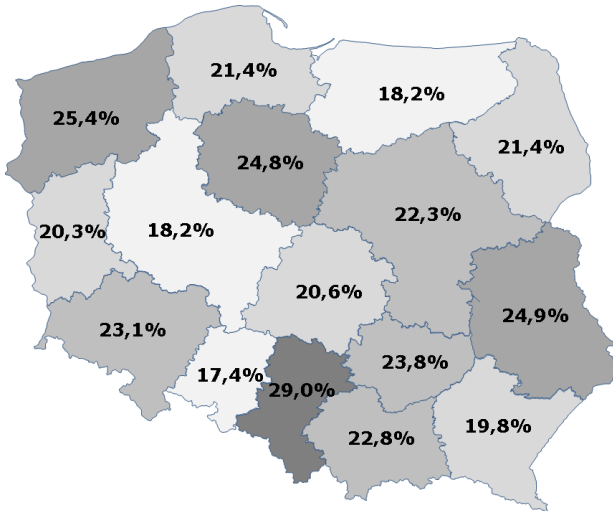
liczba wypadków na 100 km dróg publicznych



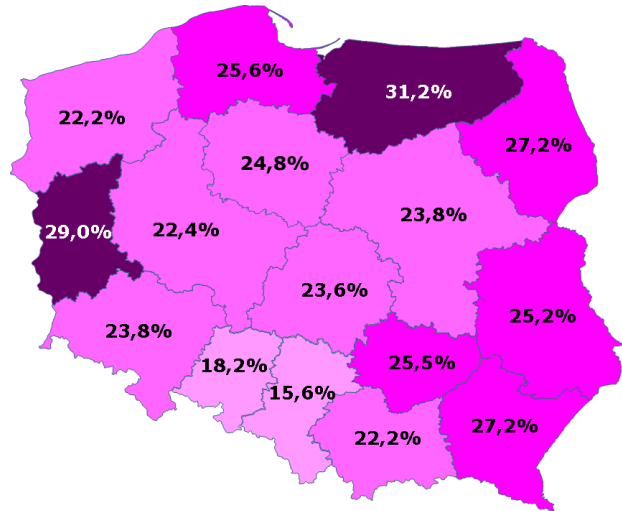
* dane GUS wg. stanu na 30.06.2018 r.

Udział wypadków określonej kategorii

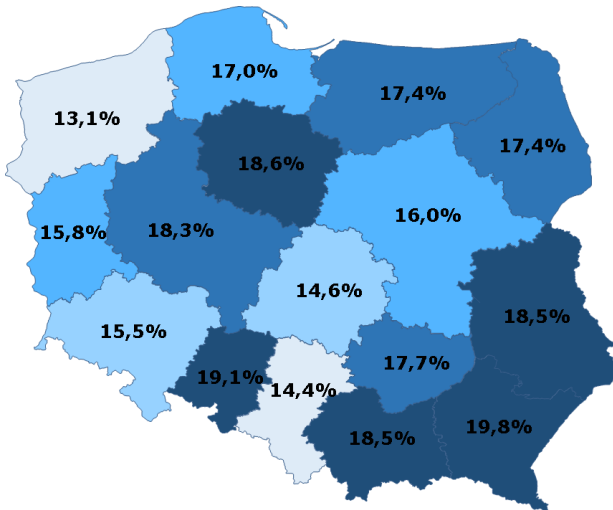
Z PIESZYMİ



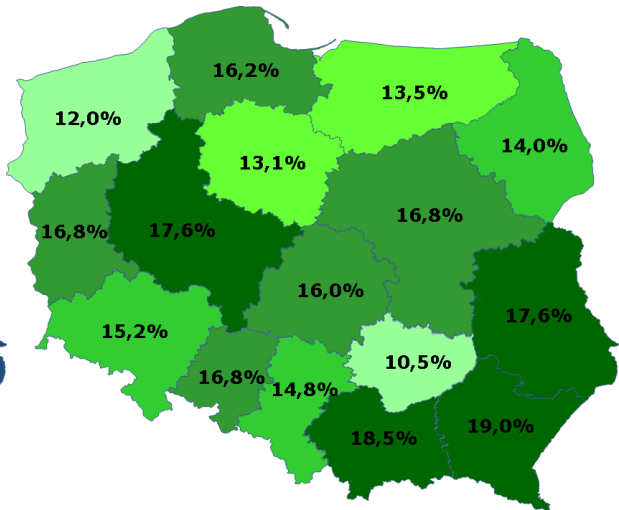
SPOWODOWANYCH NIEDOSTOSOWANIEM PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



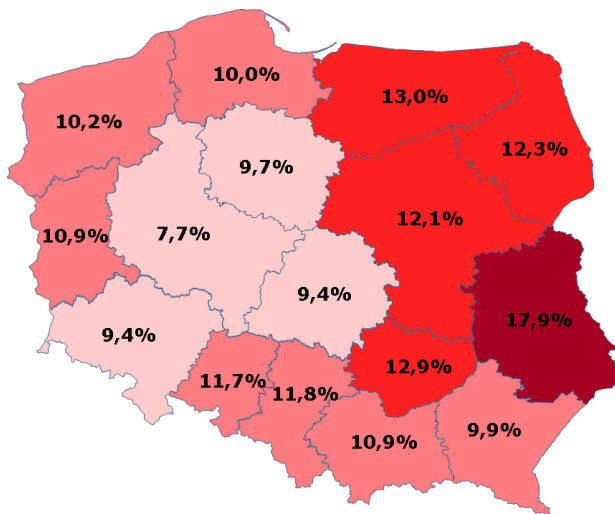
SPOWODOWANYCH PRZEZ MŁODYCH KIEROWCÓW



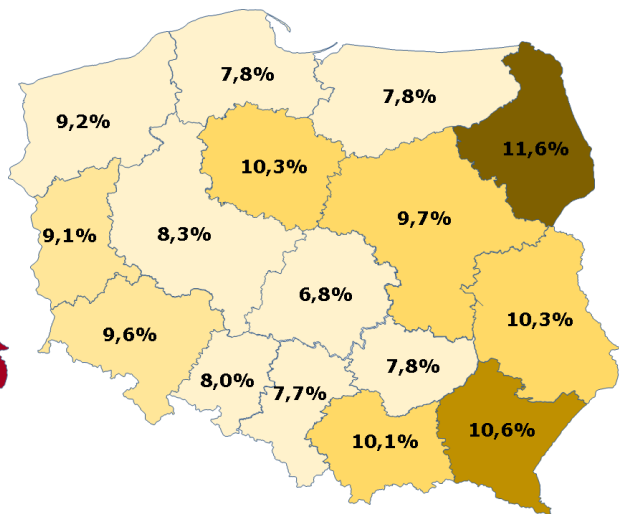
Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW



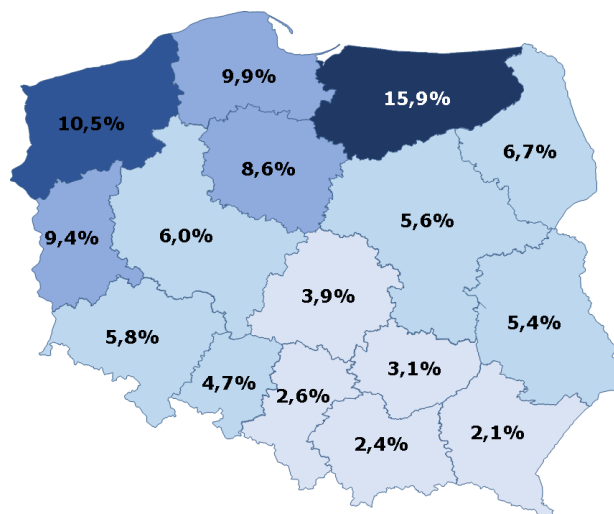
Z UDZIAŁEM NIETRZEŻWYCH



Z UDZIAŁEM MOTOCYKLISTÓW



W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO



Zadania zrealizowane przez członków KRBRD

przewidziane do realizacji
w Programie Realizacyjnym na rok 2020 do NPBRD

Wykaz skrótów:

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GITD - Główny Inspektorat Transportu Drogowego
ITD - Inspektorat Transportu Drogowego
ITS - Instytut Transportu Samochodowego
KGP - Komenda Główna Policji
KG PSP - Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej
KG ŻW - Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej
LPR - Lotnicze Pogotowie Ratunkowe
MC - Ministerstwo Cyfryzacji
MF - Ministerstwo Finansów
MI (DDP) - Departament Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury
MI (DTD) - Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury
MON - Ministerstwo Obrony Narodowej
MS - Ministerstwo Sprawiedliwości
MSWiA - Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji
MZ - Ministerstwo Zdrowia
PARPA - Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych
PGL LP - Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
PKP PLK - Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe
PZM - Polski Związek Motorowy
RON - resort obrony narodowej
SG - Straż Graniczna
SKRBRD - Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
UTK - Urząd Transportu Kolejowego
KFD - Krajowy Fundusz Drogowy
FDS - Fundusz Dróg Samorządowych (obecnie Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)
CUPT - Centrum Unijnych Projektów Transportowych
PRM - Państwowe Ratownictwo Medyczne
WRBRD - Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Zadania przewidziane w Programie Realizacyjnym na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Bezpieczny Człowiek

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek		
C.1	Realizacja Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020	*****	EDUKACJA/INŻYNIERIA	MSWiA	MSWiA
C.2	Kampania edukacyjna dotycząca bezpieczeństwa pieszych	*****	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD
C.3	Kampania viralowa dotycząca kształtowania bezpiecznych postaw i zachowań pieszych oraz kierujących pojazdami	****	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD
C.4	Intensyfikacja nadzoru Policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych	*****	NADZÓR	KGP	KGP
C.5.	Ogólnopolskie szkolenia dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	*****	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD

Zadania przewidziane w Programie Realizacyjnym na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Bezpieczne Drogi

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek			
D.1	Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA	*****	INŻYNIERIA		MI	DDP/GDDKiA
D.2	Realizacja inwestycji drogowych w ramach Funduszu Dróg Samorządowych	*****	INŻYNIERIA		MI	MI/DDP/ Wojewodowie
D.3	Rozwój sieci dróg krajowych	*****	INŻYNIERIA		MI	MI/DDP/GDDKiA
D.4	Przegląd odcinków dróg krajowych w pobliżu cieków wodnych	***	INŻYNIERIA		GDDKiA	GDDKiA
D.5	Zarządzenie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T) - klasyfikacja odcinków - audyty brd - kontrole brd	****	INŻYNIERIA		GDDKiA	GDDKiA
D.6	Uspokajanie ruchu na drogach krajowych m.in. poprzez stosowanie urządzeń uspokojenia ruchu oraz optymalną organizację ruchu	****	INŻYNIERIA		GDDKiA	GDDKiA
D.7	Audyt przejść dla pieszych na drogach krajowych	*****	INŻYNIERIA		GDDKiA	GDDKiA
D.8	Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego	*****	EDUKACJA		SKRBRD	SKRBRD

Zadania przewidziane w Programie Realizacyjnym na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Bezpieczna Prędkość

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek			
P.1	Kampania edukacyjna dotycząca nadmiernej prędkości	*****	EDUKACJA		SKRBRD	SKRBRD
P.2	Intensyfikacja nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości	*****	NADZÓR		KGP	KGP
P.3	Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym	*****	NADZÓR		GITD	GITD/ CA-NARD

Bezpieczny Pojazd

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek			
Po.1	Zwiększenie efektywności działań kontrolnych ITD	*****	NADZÓR		GITD	GITD
Po.2.	Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów	*****	LEGISLACJA		MI	MI/DTD

Zadania przewidziane w Programie Realizacyjnym na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Ratownictwo i opieka powypadkowa

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020		
			Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
R.1	Rozwój systemu ratownictwa medycznego: - wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych - rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) - koncentracja 39 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r	*****	RATOWNICTWO	MZ	województwie, szpitale, jednostki samorządu terytorialnego
R.2.1	Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami	*****	RATOWNICTWO	MZ	Wojewodowie/JST/Dysponenci ZRM
R.2.2		*****	RATOWNICTWO	MSWiA	KG PSP
R.3	Działania edukacyjno - informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych	****	OPIEKA POWYPADKOWA	SKRBRD	SKRBRD
R.4	Opracowanie wspólnie z Policją, jednolitej procedury ewakuacji pojazdów z autostrad i dróg ekspresowych	****	RATOWNICTWO	GDDKiA	GDDKiA/ POLICJA

Zadania przewidziane w Programie Realizacyjnym na rok 2020
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

System Zarządzania BRD

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek			
S.1	Opracowanie kolejnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2030.	*****	SYSTEM		SKRBRD	SKR-BRD/KRBRD
S.2	Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD w wybranych obszarach.	****	SYSTEM		SKRBRD	SKR-BRD/GITD/GDDKIA/POLICJA/ŻW
S.3	Rozwój Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	***	SYSTEM		ITS	ITS

Legislacja

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
			Kierunek			
L.1.	Poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach ale pieszych – opracowanie przepisów dotyczących poprawy BRD pieszych na przejściach.	*****	LEGISLACJA		SKRBRD	SKRBRD
L.2.	Zatrzymywanie uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości powyżej 50 km/h poza obszarem zabudowanym.	*****	LEGISLACJA		SKRBRD	SKRBRD
L.3.	Ujednolicenie limitów prędkości w obszarze zabudowanym do 50 km/h bez względu na porę dnia.	*****	LEGISLACJA		SKRBRD	SKRBRD
L.4	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez uzupełnienie katalogu przyczyn nadzwyczajnego obustronienia kary wobec sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji	*****	LEGISLACJA		MS	MS

Karty zadań

Zadanie C1: Realizacja Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020

<p>Zakres działania: Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji odpowiadało za koordynację wdrażania ustanowionej uchwałą nr 6 Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2018 r. „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020”, w którym wśród celów szczegółowych ujęto bezpieczne przejścia dla pieszych. W ramach Programu wspierane były 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. Realizacja programu w 2020 r. opierała się przede wszystkim na dofinansowaniu projektów realizowanych na rzecz bezpieczeństwa lokalnego przez jednostki samorządu terytorialnego, a także przez organizacje samorządowe, które obok samorządu pozostają istotnym partnerem w działaniach edukacyjno-profilaktycznych, mających na celu uświadamianie wszystkim uczestnikom ruchu drogowego o prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych i okolicach tych przejść.</p>	Kierunek	Edukacja /Inżynieria
	Lider	MSWiA
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Realizacja	
Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020	
1	1 (kontynuacja realizacji programu)	

Osiągnięte rezultaty:
W budżecie państwa na rok 2020 na realizację przedmiotowego Programu została zabezpieczona rezerwa celowa w wysokości 6 mln złotych. Z uwagi na założenia dotyczące poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach wyrażone w exposé Prezesa Rady Ministrów, Pana Mateusza Morawieckiego, rezerwa ta w 2020 roku została w całości rozdysponowana na realizację projektów w poszczególnych województwach na przedsięwzięcia mające na celu modernizację, przebudowę lub doposażenie przejść dla pieszych, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc o dużym natężeniu ruchu pieszych, takich jak szkoły, szpitale, obiekty sportowe, itp. W ramach naboru wojewodowie w 2020 r. przekazali do MSWiA 314 lokalnych propozycji projektów profilaktyczno-prewencyjnych, które zaproponowały gminy i powiaty w kontekście bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Po ocenie merytorycznej, Międzyresortowy Zespół ds. Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018 - 2020 wyłonił 68 projektów, które otrzymały dofinansowanie. Maksymalna kwota dofinansowania na jeden projekt mogła wynieść maksymalnie 100 tys. zł. W ramach dofinansowanych projektów zastosowano rozwiązania polegające przykładowo na właściwym oświetleniu przejść dla pieszych, oznakowaniu pionowym i poziomym oraz urządzeniach bezpieczeństwa ruchu, istotnie zwiększając bezpieczeństwo pieszych przekraczających jezdnię na przejściu dla pieszych.

Zadanie C.2: Kampania edukacyjna dotycząca bezpieczeństwa pieszych

<p>Zakres działania: Przedmiotem zadania w 2020 roku było przygotowanie (tj. kreacja, produkcja i postprodukcja) spotu telewizyjnego o długości od 30 do 45 sekund i jego odpowiednika do emisji w radiu. Przygotowanie koncepcji, produkcji i postprodukcji zapowiedzi zwiastunu („trailera”) spotu telewizyjnego o długości od 5 do 10 sekund; przygotowanie materiału z planu zdjęciowego („making of”) o długości minimum 120 sekund przedstawiającego powstawanie spotu telewizyjnego i przygotowanie projektu graficznego plakatu reklamowego na potrzeby ogólnopolskiej kampanii społecznej dotyczącej działań edukacyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych.</p>	Kierunek	Edukacja
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/ SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba zrealizowanych kampanii w zakresie produkcji spotu	

W ramach projektu: „Działania edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości” przeprowadzona zostanie w 2021 roku kampania dedykowana problematyce wypadków drogowych z udziałem pieszych: „Ochrona pieszych – kampania społeczna dotycząca działań edukacyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych”.	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	0	0/1 (przygotowanie spotów i materiałów do kampanii)
Osiągnięte rezultaty: Do końca 2020 roku zakończono realizację zadania polegające na wykonaniu spotów kampanii oraz materiałów do kampanii zgodnie z opisem. Ze względu na procedowanie równoległe projektu ustawy zmiany ustawy prawo o ruchu drogowym w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych oraz wskazane vacatio legis realizacja całości kampanii została przewidziana w 2021 roku - kohezynie z terminem wejścia w życie projektowanych zmian ustawowych.		

Zadanie C.3: Kampania viralowa dotycząca kształtowania bezpiecznych postaw i zachowań pieszych oraz kierujących pojazdami		
Zakres działania: W ramach zadania przygotowano trzy krótkometrażowe filmy - animacje w technologii 3D - wskazujące właściwy sposób zachowania się uczestników ruchu drogowego w określonych sytuacjach ruchu drogowego oraz zaplanowanie i przeprowadzanie działań o charakterze promocyjnym (w szczególności działania w Internecie). Głównym celem realizacji zadania było podniesienie świadomości uczestników ruchu drogowego - kierowców i pieszych w zakresie wskazania prawidłowego wzorca zachowania się w określonej sytuacji drogowej, która dotyczy: <ul style="list-style-type: none"> zagrożenia bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych tj.: udzielania pierwszeństwa pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych i/lub znajdującym się na tym przejściu. Konieczności zachowania przez pieszych szczególnej ostrożności - wchodzącym i/lub znajdującym się na przejściu; konieczności przestrzegania przez kierujących pojazdami limitu 50 km/h na godzinę w obszarze zabudowanym oraz wagi limitu tej prędkości dla bezpieczeństwa kierowców i pieszych. uświadomienie kierującym pojazdami o konsekwencjach i skutkach przekraczania dopuszczalnych prędkości na drogach w obszarze zabudowanym i poza obszarem zabudowanym o więcej niż 50 km/h. Podstawowym celem było: bezpośrednio - zmiana postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego (kierowców i pieszych), a pośrednio - spadek liczby wypadków i ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym oraz obniżenie ciężkości zdarzeń drogowych. Grupą docelową byli użytkownicy dróg: kierowcy i piesi w wieku 18-65 lat, w szczególności kierujący pojazdami w wieku 18-24 lata oraz piesi w wieku 60 +.	Kierunek	Edukacja
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa / SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba zrealizowanych kampanii	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
0	1	

Osiągnięte rezultaty:

W ramach realizacji zadania przygotowano trzy krótkometrażowe filmy - animacje w technologii 3D - wskazujące właściwy sposób zachowania się uczestników ruchu drogowego w określonych sytuacjach ruchu drogowego oraz zaplanowano i przeprowadzono działania o charakterze promocyjnym (w szczególności działania w Internecie). Premiera filmów miała miejsce w dniu 28 października 2020 roku.

Przygotowane filmy pokazują zagrożenia występujące na przejściach dla pieszych, wskazują potrzeby stosowania przez kierujących pojazdami limitu prędkości 50 km/h w obszarze zabudowanym oraz konsekwencji drastycznego łamania dopuszczalnych limitów prędkości o 50 km/h i więcej oraz ryzyka takiego postępowania dla innych uczestników ruchu drogowego – głównie pieszych oraz informowania o odpowiednich regulacjach prawnych w tym zakresie. Filmy te wskazują kierującym pojazdami prawidłowe wzorce postępowania z jakim powinni się utożsamiać oraz informują o odpowiednich regulacjach prawnych w tym zakresie oraz wywołują refleksję nad własnymi niebezpiecznymi zachowaniami w ruchu drogowym, spowodowanymi głównie drastycznym przekraczaniem dopuszczalnych prędkości przez kierujących na drogach oraz przed zagrożeniem utraty życia i zdrowia pieszych na przejściach dla pieszych.

Zadanie C4: 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 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
1. 81 910	1. 20 265
2. 4 249	2. 4 018

Osiągnięte rezultaty:

Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze pieszych. W 2019 r. odnotowano 7 005 wypadków drogowych z udziałem osób pieszych, w których zginęło 793 pieszych, a 6 361 pieszych odniosło rany. W 2020 r. odnotowano spadek we wszystkich wyżej wymienionych wskaźnikach, tj. wypadków drogowych z udziałem pieszych było 5 235 (mniej o 1 770), śmierć poniosło 631 pieszych (mniej o 162), a 4 700 pieszych było rannych (mniej o 1 661)**.

Głównym założeniem działań było zapewnienie bezpieczeństwa pieszych w szczególności w miejscach o wysokim poziomie zagrożenia bezpieczeństwa oraz egzekwowanie od uczestników ruchu przestrzegania przepisów dotyczących relacji kierujący – pieszy. Zadanie realizowano w ramach ogólnopolskich działań pn. „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” prowadzonych w oparciu o *"Plan działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2020 roku"*. W związku z ogłoszeniem na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii, część działań została odwołana. Działania prowadzono z mniejszą częstotliwością niż w latach wcześniejszych, a także w ograniczonym zakresie.

Wskaźnik *liczba policjantów zaangażowanych w działania „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”* osiągnął wartość 20 265 policjantów ruchu drogowego. Natomiast wskaźnik *liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)* osiągnął poziom 4 018.

** dane z SEWiK na dzień 14.02.2021 r.

Zadanie: C.5 Ogólnopolskie szkolenia dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego		
<p>Ogólnopolskie szkolenia dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego to projekt skierowany do nauczycieli - nauczanie przedszkolne, szkoła podstawowa i ponadpodstawowe</p> <p>Głównym celem projektu było wyposażenie nauczycieli w niezbędną wiedzę i narzędzia do prowadzenia lekcji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na każdym etapie nauki dzieci i młodzieży (nauczanie przedszkolne, szkoła podstawowa i ponadpodstawowe) oraz podniesienie kwalifikacji, uzupełnienie stanu wiedzy oraz doskonalenie umiejętności zawodowych na temat prowadzenia zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Projekt składał się z następujących elementów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przygotowanie, zaprojektowanie, wdrożenie i utrzymanie internetowej platformy e-learningowej dotyczącej edukacji dzieci i młodzieży w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego; • przygotowanie materiałów merytorycznych do realizacji szkoleń dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, które następnie zostały zaimplementowane na stworzoną platformę e-learningową; • działania informacyjno – promocyjne związane z realizacją projektu pn. „Ogólnopolskie szkolenie dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego”; • przeprowadzenie szesnastu jednodniowych szkoleń z zakresu funkcjonowania platformy e-learningowej oraz zakresu merytorycznego szkolenia e-learningowego. <p>Szkolenia prowadzone były w ramach IV modułów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I moduł – Ruch drogowy – Podstawy prawne • II moduł – Nauczanie przedszkolne • III moduł – Szkoła podstawowa • IV moduł – Szkoła ponadpodstawowa 	Kierunek	Edukacja
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/ SKRBRD / budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba przeprowadzonych szkoleń	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
0	1	
<p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>W ramach realizacji zadania zorganizowano i przeprowadzono 18 szkoleń. 4 szkolenia zostały przeprowadzone w trybie stacjonarnym, pozostałe 14 szkoleń w związku z pandemią SARS- CoV – 2, odbyło się w trybie on-line. Podczas wszystkich 18 szkoleń zostało przeszkolonych 1841 osób (minimalne założenia projektu to przeszkolenie 1680 osób).</p> <p>Na dzień przekazania raportu przez Wykonawcę tj. 30 listopada 2020 roku z platformy e-learningowej przygotowanej w ramach projektu skorzystało 3009 osób.</p>		

Zadanie: D1. 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)
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na sieci dróg krajowych	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	197	178
Osiągnięte rezultaty: W roku 2020 ze środków budżetu państwa (cz. 39 Transport) realizowano 178 zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego takich jak przebudowa skrzyżowań, budowa oraz oznakowanie i oświetlenie przejść dla pieszych, budowa chodników i ciągów pieszo–rowerowych, budowa zatok autobusowych oraz budowa pasów do lewoskrętu. Na osiągnięcie większego niż planowano wskaźnika realizowanych zadań poprawiających BRD na sieci dróg krajowych w 2020 r. miało wpływ m.in. przekazanie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w czerwcu 2020 r. Programów Inwestycji dla 42 zadań dotyczących poprawy BRD na sieci dróg krajowych, dla których zakończenie realizacji planowane było w 2020 r. Większość z przekazanych Programów została uzgodniona przez Ministra i wdrożona do realizacji.		

Zadanie: D.2 Realizacja inwestycji drogowych w ramach Funduszu Dróg Samorządowych (Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg)		
Zakres działania: Celem Funduszu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej.	Kierunek	Inżynieria
	Lider	MI (DDP)/ podmiot wykonawczy Wojewodowie
	Źródła finansowania	budżet państwa; wpłaty z NFOŚiGW, wpłaty z PGL Lasy Państwowe, dochody spółek Skarbu Państwa; środki pochodzące ze sprzedaży obligacji Skarbu Państwa i in.
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

	Wykorzystanie puli środków	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	Pula środków Funduszu w 2019 r. wynosiła 6 mld zł, z czego 4,5 mld na zadania gminne i powiatowe.	Pula środków Funduszu w 2020 r. wynosiła 3,253 mld zł, z czego 2,743 mld na zadania gminne i powiatowe.

Osiągnięte rezultaty:

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

W 2020 roku rozstrzygnięto dla wszystkich województw nabór dla zadań gminnych i powiatowych. W 4 województwach dodatkowo rozstrzygnięto nabory uzupełniające (małopolskie, lubelskie, świętokrzyskie, kujawsko-pomorskie).

Na dofinansowanie w 2020 r. zadań gminnych i powiatowych zabezpieczono środki w łącznej wysokości ok. 2,743 mld zł. Dodatkowo możliwe było zaciąganie zobowiązań na dofinansowanie w kolejnych latach zadań wieloletnich do kwoty 1,05 mld zł w każdym kolejnym roku. Do realizacji w ramach zadań gminnych i powiatowych zatwierdzonych zostało łącznie 2 297 zadań, z tego 623 zadania powiatowe i 1 674 zadania gminne. Dodatkowo w ramach naborów uzupełniających wsparcie uzyskało 198 zadań.

Liczba zadań może ulec zmianie po otrzymaniu sprawozdań z realizacji zadań. Realizacja zadań przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lokalnej sieci drogowej.

Ponadto, w ramach naboru wniosków o dofinansowanie zadań mostowych, dofinansowanie uzyskało 1 zadanie, dla którego koszty przygotowania inwestycji dofinansowano ze środków Programu Mosty dla Regionów, koordynowanego przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego.

Ponadto, w grudniu 2020 r. roku weszła w życie nowelizacja ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych. Poza zmianą nazwy na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, rozszerzono katalog zadań, które mogą uzyskać dofinansowanie, o:

- zadania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych w rozumieniu art. 2 pkt 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
- budowę obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich,
- budowę, przebudowę lub remont dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa.

O dofinansowanie w ramach nowej grupy zadań będzie można ubiegać się od 2021 roku.

Zadanie: D.3 Rozwój sieci dróg krajowych		
Zakres działania: Budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej, rozdzielającej trwale pasy ruchu przeciwnieległego, wyposażonej w urządzenia BRD oraz zarządzanej zgodnie ze standardami bezpieczeństwa drogowego UE.	Kierunek	Inżynieria
	Lider	MI (DDP)/GDDKiA
	Źródła finansowania	KFD, w tym środki UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Łączna długość wybudowanych odcinków dróg [km]	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	4146,5 km (w tym 1696,2 km autostrad)	4 287,8 km (w tym 1 714,5)

Osiągnięte rezultaty:**W 2020 r. oddano do użytkowania:**

1. S61 obwodnicę Szczuczyna (druga jezdnia) 6,6 km
2. S17 odc. w. Lubelska (bez węzła) – początek obw. Kołbieli 15,2 km
3. S17 obwodnicę m. Kołbiel 8,7 km
4. A2 odc. w. Lubelska (bez węzła) – w. Konik (z węzłem) 5,6 km
5. A2 odc. w. Konik (bez węzła) – obw. Mińska Maz. 9,2 km
6. S5 odc. Szubin – Jaroszewo 19,3 km
7. S10 II jezdnię obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa 6,4 km
8. A6 odc. Kijewo – Dąbie – Rzęśnica 3,5 km
9. S 10 obwodnicę Wałcza 17,8 km
10. S2 odc. B: węzeł Przyczółkowa – węzeł Wał Miedzeszyński 6,45 km
11. S2 odc. C: Wał Miedzeszyński (bez węzła) – Lubelska (bez węzła) 7,5 km
12. S17 odc. w. Lubelska 3,5 km
13. S5 odc. Trzuszczyn – Bydgoszcz (Białe Błota) 13,5 km

Zadanie: D.4 Przegląd odcinków dróg krajowych w pobliżu cieków wodnych

Zakres działania: Przegląd odcinków dróg krajowych zlokalizowanych w pobliżu cieków wodnych. W ramach zadania przeprowadzono audyty zastosowanych urządzeń (bariery, balustrady itp.) oceniono ich skuteczności.	Kierunek	Inżynieria
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Raport	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	0	1 - zweryfikowano 163 lokalizacje
Osiągnięte rezultaty: Podniesienie poziomu bezpieczeństwa w obszarach dróg krajowych w pobliżu cieków wodnych. W przypadku 8 lokalizacji otrzymało status pilnej korekty – zakończono już działania poprawiające brd. Część lokalizacji otrzymała rekomendacje do wydłużenia istniejących barier celem podwyższenia poziomu bezpieczeństwa. Część lokalizacji otrzymała rekomendacje do realizacji w późniejszym terminie.		

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

Zakres działania: Wykonanie audytów brd jako niezależne szczegółowe, techniczne oceny cech projektowanej, budowanej, przebudowanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.	Kierunek	Inżynieria
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba audytów brd w danym roku	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	133	154
Osiągnięte rezultaty: Identyfikacja i eliminowanie w projektach dróg i oraz na etapie przed oddaniem do użytkowania a także w pierwszej fazie eksploatacji, rozwiązań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego;		

Zadanie: D.6 Uspokajanie ruchu na drogach krajowych m.in. poprzez stosowanie urządzeń uspokojenia ruchu oraz optymalną organizację ruchu		
Zakres działania: Działania inżynierskie, w rezultacie których na danym odcinku drogi następuje uspokojenie ruchu. Jest ono realizowane m.in. poprzez przebudowę/rozbudowę drogi, skrzyżowania, budowę sygnalizacji świetlnej, zmianę organizacji ruchu, budowę zatok autobusowych. Są to zadania inwestycyjne realizowane przez GDDKiA.	Kierunek	Inżynieria
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Długość odcinków dróg objętych uspokojeniem ruchu w danym roku 2. Liczba punktowych zadań uspokajania ruchu w danym roku	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	1. 53,4 km 2. 35 szt.	1. 67,3km 2. 41
Osiągnięte rezultaty: - zmniejszenie ryzyka wypadków na drogach krajowych - poprawa jakości dróg krajowych - poprawa czytelności oznakowania pionowego i poziomego - poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego		

Zadanie: D.7 Audyt przejść dla pieszych na drogach krajowych		
Zakres działania: Przeprowadzenie szczegółowej analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych, pod kątem: - prawidłowej lokalizacji i geometrii przejścia; - warunków widoczności na przejściu dla pieszych w porze dnia i nocy; - stanu i prawidłowości oznakowania pionowego i poziomego; - stanu nawierzchni przejścia i przed przejściem; - możliwości dojścia do przejść i stanu miejsc oczekiwania pieszego na przejście; - prawidłowości odwodnienia obszaru przejścia; - prawidłowości oświetlenia samego przejścia, jak również miejsc oczekiwania pieszego na przejście przez drogę.	Kierunek	Inżynieria
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Raport z przeprowadzonego audytu przejść dla pieszych*	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	682	*
Osiągnięte rezultaty: * w związku z sytuacją epidemiczną uległ zmianie harmonogram wykonania Audytu przejść dla pieszych. Działania terenowe związane z Audytem mają się zakończyć do 31 marca 2021 r. Natomiast opracowanie wyników audytu i przedstawienie rekomendacji ma zostać wykonane do 15 czerwca 2021 r.		

Zadanie: D.8 Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego

<p>Zakres działania: Projekt dotyczy przeprowadzenia ogólnopolskich szkoleń dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Szkolenia dedykowane są grupie docelowej obejmującej przedstawicieli kadry kierowniczej organów zarządzających ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz przedstawicieli zarządców dróg i Policji, opiniujących projekty organizacji ruchu w procedurze zatwierdzania ich do realizacji. Działania kontynuowane będą w kierunku rozwijania współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy organami administracji rządowej, administracji samorządowej i organizacjami pozarządowymi oraz podnoszeniu kompetencji kadr odpowiedzialnych za poprawę stanu BRD wpływając jednocześnie pośrednio na podniesienie świadomości społecznej w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze.</p>	Kierunek	Edukacja
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Współfinansowanie projektu przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba przeszkolonych osób w ramach projektu - liczba osób przeszkolonych w danym roku kalendarzowym. Łącznie od dnia zawarcia umowy (4 czerwca 2019 r.) do dnia 4 czerwca 2021 r. planuje się przeszkolić ok 3 550 osób.	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
442 osoby	2 201 osoby	
<p>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.</p>		

Zadanie: P.1 Kampania edukacyjna dotycząca nadmiernej prędkości

<p>Zakres działania: Zadanie obejmowało przygotowanie (tj. kreacja, produkcja i postprodukcja) spotu telewizyjnego o długości od 30 do 45 sekund i jego odpowiednika do emisji w radiu; przygotowanie koncepcji, produkcji i postprodukcji zapowiedzi zwiastunu („trailera”) spotu telewizyjnego o długości od 5 do 10 sekund; przygotowanie materiału z planu zdjęciowego („making of”) o długości minimum 120 sekund przedstawiającego powstawanie spotu telewizyjnego i przygotowanie projektu graficznego plakatu reklamowego na potrzeby kampanii społecznej dotyczącej działań edukacyjnych na rzecz ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów. W ramach projektu: „Działania edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości” przeprowadzone zostanie działanie: „Zarządzanie prędkością – kampania społeczna dotycząca działań edukacyjnych na rzecz ograniczenia nadmiernej prędkości i przestrzegania obowiązujących limitów prędkości”.</p>	Kierunek	Edukacja
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/ SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba przeprowadzonych kampanii	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
0	0/1(przygotowanie spotów i materiałów do kampanii)	

Osiągnięte rezultaty:

Do końca 2020 roku zakończono realizację zadania polegające na wykonaniu spotów kampanii oraz materiałów do kampanii zgodnie z opisem. Ze względu na procedowanie równoległe projektu ustawy zmiany ustawy prawo o ruchu drogowym w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych oraz wskazane vacatio legis realizacja całości kampanii została przewidziana w 2021 roku - kohezyjnie z terminem wejścia w życie projektowanych zmian ustawowych.

Zadanie P2: 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 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
1. 62 300	1. 61 692
2. 4 249	2. 4 018

Osiągnięte rezultaty:

Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie wypadków spowodowanych nadmierną prędkością. W 2019 r. odnotowano 6 268 wypadków drogowych spowodowanych przez niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Natomiast w 2020 r. z powodu niedostosowania prędkości miało miejsce 5 516 wypadków, co oznacza, że zanotowano spadek w tej kategorii zdarzeń drogowych o 752.**

Zadanie realizowano w ramach ogólnopolskich działań pn. „Prędkość” i „Kaskadowy pomiar prędkości” prowadzonych w oparciu o *„Plan działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2020 roku”*.

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

Wskaźnik dotyczący liczby policjantów zaangażowanych w działania osiągnął w 2020 r. wartość 61 692. Natomiast wskaźnik *liczba policjantów ruchu drogowego kierowanych bezpośrednio do służby na drodze (średnio na dobę)* osiągnął poziom 4 018.

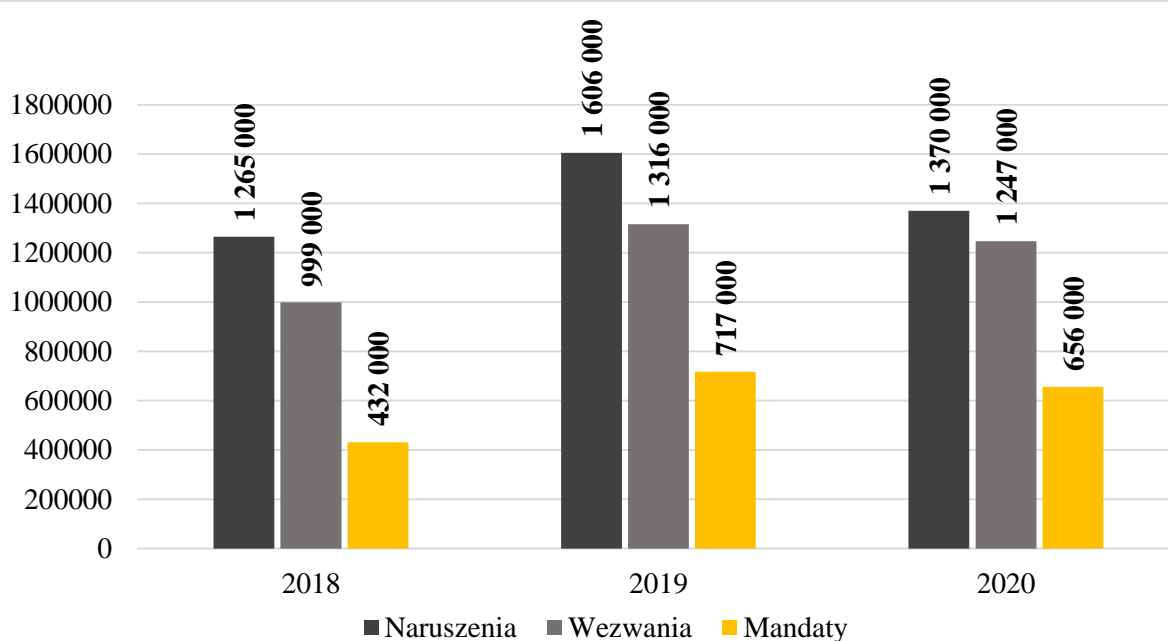
** dane z SEWiK na dzień 14.02.2021 r.

Zadanie P.3 : Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym

<p>Zakres działania: Inspekcja Transportu Drogowego realizuje działania związane z eksploatacją i rozwojem systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. W ramach przedmiotowego działania w 2020 roku Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD obsługiwało 434 stacjonarnych urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości, 30 urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości, 20 zestawów urządzeń do kontroli wjazdu na czerwonym świetle oraz 29 mobilnych urządzeń rejestrujących.</p>	Kierunek	Nadzór
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet urzędu (100%)
	WSKAŹNIK PRODUKTU (w ramach Projektu pn. „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”)	
	Liczba ujawnionych naruszeń związanych z przekraczaniem dopuszczalnej prędkości zarejestrowanych przez poszczególne stacjonarne urządzenia rejestrujące w odniesieniu do faktycznego czasu pracy urządzenia (szt./24h).	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	12/24	9/24
	Liczba zakupionych urządzeń rejestrujących służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego (w szt.). Osiągnięcie wartości docelowej ww. wskaźnika (tj. 358) planowane jest na rok 2023:	
	WSKAŹNIK PRODUKTU (w ramach Projektu pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”)	
	Źródła finansowania	Budżet Unii Europejskiej (85%) oraz Budżet państwa (15%)
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	0/358	0/358
	Liczba zakupionych pojazdów służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.). Osiągnięcie wartości docelowej ww. wskaźnika (tj. 23) planowane jest na rok 2023:	
	Źródła finansowania	Budżet Unii Europejskiej (85%) oraz Budżet państwa (15%)
Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020	
12/23	12/23	

Osiągnięte rezultaty:

W 2020 roku (według stanu na 26.01.2021 r.) wskutek prowadzenia kontroli z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących, należących do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, zarejestrowano łącznie **1 370 tys.** naruszeń. Na podstawie odpowiedzi uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów, po przeprowadzeniu procesu Kontroli Jakości i odrzuceniu spraw nienadających się do dalszego procedowania (powodami negatywnej weryfikacji były m.in.: pojazd uprzywilejowany, niepełne dane właściciela z CEP), wygenerowano **1 247 tys.** wezwań do właścicieli pojazdów w trybie art. 78 ust. 4 i 5 Prawa o ruchu drogowym. Jednocześnie, wskutek działań prowadzonych przez Inspekcję, w 2020 roku nałożono łącznie **656 tys.** grzywnien w drodze mandatu karnego (mandaty wystawione w systemie teleinformatycznym CPD CANARD oraz „z bloczka”, przy czym dane dotyczą także naruszeń zarejestrowanych przed 2020 r.).



W 2020 roku, w ramach prowadzonej działalności kontrolnej przy użyciu mobilnych urządzeń rejestrujących w ramach automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, inspektorzy CANARD oraz Delegatur Terenowych przeprowadzili łącznie 3297 kontroli mobilnych.

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane przez CANARD 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 2020 roku przedstawia poniższa tabela:

Delegatura	Liczba wykorzystywanych urzędzeń z MUR	Liczba przeprowadzonych kontroli mobilnych
Delegatura Śląska	2	363
Delegatura Wielkopolska	2	166
Delegatura Wschodnia	2	138
Delegatura Centralna	3	232
Delegatura Południowa	2	570
Delegatura Południowo-Wschodnia	3	221
Delegatura Południowo-Zachodnia	3	188
Delegatura Północna	3	496
Delegatura Północno-Wschodnia	3	403
Delegatura Północno-Zachodnia	3	101

Jednocześnie Inspektorzy GITD wykonujący zadania z zakresu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, w wyniku działań kontrolnych, zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2020 r., nałożyli na kierowców spoza UE 1 381 grzywien w drodze mandatu karnego na łączną kwotę 145 380 zł za naruszenia ujawnione przez urzędzenia rejestrujące w ramach ww. systemu.

Według stanu na 31 grudnia 2020 r. do GITD wpłynęło 471 wniosków o instalację/przebieg/przeniesienie stacjonarnych urzędzeń rejestrujących od jednostek samorządu terytorialnego, straży gminnych (miejskich), jednostek Policji, Posłów na Sejm i Senatorów RP oraz osób fizycznych.

W ramach współpracy z podmiotami zewnętrznymi w kraju i za granicą pracownicy CANARD czynnie uczestniczyli w promowaniu tematyki związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego, biorąc także udział w kilkunastu spotkaniach mających na celu wymianę informacji i najlepszych praktyk związanych z prowadzeniem nadzoru nad ruchem drogowym oraz poszerzenie wiedzy z zakresu najnowszych technologii z sektora inteligentnych systemów transportowych (ITS). Jako jedno z najistotniejszych spotkań, w którym przedstawiciele CANARD brali udział, było RENNES CENTRE NATIONAL DE TRAITEMENT (CNT – agencji zarządzającej francuską siecią stacjonarnych urzędzeń rejestrujących), w ramach projektu EU Road Safety Exchange, zorganizowanego w ramach współpracy między państwami członkowskimi przez European Transport Safety Council.

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

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

Dotychczasowe działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach niewątpliwie przyczyniły się do zmiany postaw kierowców oraz sukcesywnego zmniejszania się liczby wypadków. Dzięki zrealizowanemu w latach 2011 – 2015 projektowi pn. „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” sieć dróg krajowych objęta została automatycznym nadzorem umożliwiającym nie tylko kontrolę prędkości, ale również monitoring przejazdu przez skrzyżowanie na czerwonym świetle.

Należy podkreślić, że nadmierna prędkość jest wciąż jednym z kluczowych czynników towarzyszących tragicznym zdarzeniom drogowym. Jednocześnie, wpływa ona znacząco na rozmiary potencjalnych obrażeń uczestników wypadku. Niezwykle istotne jest więc powrócenie do występującego w latach 2011-2015 pozytywnego trendu poprzez prowadzenie skutecznej i efektywnej kontroli obejmującej zasięgiem wszystkie kategorie dróg (co jest szczególnie istotne w kontekście odebrania uprawnień kontrolnych strażom gminnym /miejskim).

Mając na uwadze powyższe Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym realizuje obecnie projekt pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”

(dalej też: Projekt CANARD II), współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Planowana wartość projektu to 162 000 000 zł (z czego 85%, tj. 137 700 000zł stanowi dofinansowanie z UE). Realizowane przedsięwzięcie składa się z trzech głównych zadań:

1. Zakup 358 nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg, w tym:
 1. 247 stacjonarnych urządzeń rejestrujących dla dotychczas wykorzystywanych lokalizacji, w tym lokalizacji ustalonych w ramach projektu CANARD I,
 2. 26 urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości dla nowych lokalizacji,
 3. 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru prędkości dla nowych lokalizacji,
 4. 30 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle dla nowych lokalizacji,
 5. 5 urządzeń monitorujących niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych,
 6. 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:
 1. Instytutem Transportu Samochodowego,
 2. Głównym Urzędem Geodezji i Kartografii,
 3. Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad.
3. Zapewnienie zaplecza funkcjonalnego Projektu, w tym:
 1. Zakup pojazdów technicznych typu furgon;
 2. Zakup pojazdu typu „bus”;
 3. Zakup pojazdów do zainstalowania przenośnych urządzeń rejestrujących;
 4. Zakup sprzętu typu hardware (zakup i wyposażenie serwerowni, urządzeń sieciowych, sprzętu komputerowego i urządzeń wielofunkcyjnych, niszczarek)
 5. Wyposażenie stanowisk pracy (w tym między innymi zakup: biurek, krzesel, szaf i szafek biurowych) dla pracowników zaangażowanych w realizację projektu;
 6. Utworzenie interaktywnej mapy służącej do bieżącego monitorowania urządzeń rejestrujących.

W ramach projektu przewidziano również realizację tzw. zadań wspierających takich jak:

1. Przygotowanie projektu;
2. Działania promocyjno-informacyjne;
3. Zarządzanie projektem (Zadanie obejmuje wydatki na ekspertyzy, doradztwo i wsparcie zarządcze, zapewnienie pomocy prawnej oraz wydatki osobowe dla pracowników zaangażowanych w realizację Projektu).

W 2020 roku prowadzono postępowania przetargowe na zakup 26 urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości, świadczenie profesjonalnych usług doradczych o charakterze biznesowym i IT wspierających zarządzanie projektem, w celu zawarcia umowy ramowej na dostawę stacjonarnych urządzeń rejestrujących, opracowanie metodologii oceny stanu technicznego i analizy ekonomicznej stacjonarnych urządzeń rejestrujących, dostawę 11 pojazdów z urządzeniami do rejestracji wykroczeń w ruchu drogowym, dostawę i instalacja 30 urządzeń rejestrujących wykroczenia niestosowania się do sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu.

Rzeczowa realizacja zadań w ramach Projektu CANARD II w 2020 roku odbywała się w obszarach związanych z:

1. zapewnieniem świadczenia usług doradczych o charakterze prawnym i reprezentacji prawnej podczas prowadzonych postępowań,
2. zapewnieniem świadczeniem usług doradczych o charakterze biznesowym (12 maja 2020 r. podpisano umowę z Wykonawcą).
3. dostawą i instalacją 26 urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości (26 października 2020 r. podpisano umowę z Wykonawcą)

Wartym podkreślenia jest również fakt, że w 2020 roku rozpoczęto przygotowanie do kolejnych postępowań przetargowych na zakup sprzętu typu hardware, utworzenie platformy wymiany danych oraz mapy interaktywnej. Zakup i instalacja pierwszych 13 stacjonarnych urządzeń rejestrujących planowany jest na 2021 rok.

Zadanie Po.1: Zwiększenie efektywności działań kontrolnych ITD

Zakres działania: Głównym celem projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego, które będzie możliwe poprzez zakup nowoczesnego sprzętu i pojazdów wraz ze specjalistycznym wyposażeniem. Zakres rzeczowy projektu zakłada doposażenie Inspekcji Transportu Drogowego w specjalistyczny sprzęt oraz pojazdy niezbędne do efektywnego wykonywania zadań statutowych. Zakup 64 zestawów kontrolnych do kontroli tachografów, 64 samochodów typu furgon wraz ze specjalistycznym wyposażeniem oraz 16 mobilnych jednostek diagnostycznych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.	Kierunek	Nadzór
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet państwa (15%) oraz budżet UE (85%)
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) zestawy kontrolne do kontroli tachografów, b) samochody typu furgon ze specjalistycznym z wyposażeniem, c) mobilne jednostki diagnostyczne.	
Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020	
a) 64 b) 0 c) 0	a) 64 b) 64 c) 0	

Osiągnięte rezultaty:

W grudniu 2018 roku zostały zakupione 64 zestawy kontrolne do kontroli pojazdów i tachografów, które w I kwartale 2019 roku zostały przekazane wojewódzkim inspektorom transportu drogowego. Zakupione zestawy kontrolne są zaawansowanymi technologicznie urządzeniami, umożliwiającymi kontrolę tachografów oraz systemów i układów pojazdu, pozwalające m.in. na wykrywanie pojazdów poruszających się z zamontowanymi emulatorami Adblue. W 2020 roku Inspekcja Transportu Drogowego została doposażona w kolejne środki trwałe – 64 pojazdy specjalne (furgony) wraz ze specjalistycznym wyposażeniem, w skład którego wchodzi między innymi: przedział biurowy (z zabudowanymi szafkami i sprzętem informatycznym: drukarką i komputerem przenośnym dla każdego członka załogi), agregat, dymomierz, komplet wag przenośnych, zestaw do kontroli paliwa, miernik poziomu dźwięku, termometr laserowy, przymiar wstępowy, aparat cyfrowy, alkomat, świetlny dysk sygnalizacyjny, tester diagnostyczny EOBD wraz z licencją. Ponadto w ramach projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” planuje się odbiór 4 mobilnych jednostek diagnostycznych w IV kwartale 2021 roku oraz kolejnych 12 jednostek w 2022 roku.

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

Zakres działania: Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i poprawa jakości powietrza poprzez wyeliminowanie z ruchu drogowego pojazdów niesprawnych technicznie oraz niespełniających przepisów w zakresie emisyjności spalin.	Kierunek	Legislacja
	Lider	MI (DTD)
	Planowany termin realizacji	
	b.d.	

Osiągnięte rezultaty:

Ministerstwo Infrastruktury przygotowało *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48)*, który dokonuje prawidłowego wdrożenia do krajowego porządku prawnego *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE*. Przedmiotowa dyrektywa określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań technicznych pojazdów przez państwa członkowskie UE, tworząc ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego systemu funkcjonowania badań technicznych pojazdów.

Zawarte w procedowanym przez Ministerstwo Infrastruktury *projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48)* propozycje wychodzą również naprzeciw wnioskowi Najwyższej Izby Kontroli (NIK) zawartym w Informacji o wynikach kontroli „Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego (P/16/028)”.

Przedmiotowy projekt ustawy zakłada zmiany w systemie badań technicznych pojazdów, w tym w zakresie czynności kontrolnych wykonywanych w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, czyli przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, jak i zatrudnionymi w nich diagnostami. Jednym z kluczowych elementów zapewniających odpowiednio wysoki poziom przeprowadzania badań technicznych pojazdów jest stworzenie skutecznego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych przez wprowadzenie bezpośrednio czynności kontrolnych diagnostów przeprowadzających badania techniczne. Wysoki poziom przeprowadzania badań technicznych zapewni również stworzenie systemu przeprowadzania odpowiednich egzaminów oraz obowiązkowych szkoleń dla diagnostów: wstępnych oraz cyklicznych przypominających i rozszerzających wiedzę z zakresu konstrukcji pojazdów oraz sposobu przeprowadzania badań technicznych (warsztaty doskonalenia zawodowego).

Projekt ustawy zakłada również wprowadzenie obowiązku dokumentowania fotograficznego obecności pojazdu na badaniach technicznych i przechowywania tej dokumentacji przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania, co umożliwi identyfikację i weryfikację, czy dany pojazd faktycznie i prawidłowo został poddany badaniu technicznemu.

Zakładana zmiana systemu badań technicznych powinna spowodować, że pojazdy, które są niesprawne technicznie, przez co zagrażają bezpieczeństwu w ruchu drogowym, zostaną wyeliminowane z polskich dróg.

W dniu 21 października 2020 r. *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48)* został skierowany do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych z 30-dniowym terminem zgłaszania uwag. W ramach uzgodnień międzyresortowych uwagi zgłosiło 12 podmiotów, a w ramach konsultacji publicznych stanowiska przedstawiły 43 podmioty. Po rozpatrzeniu uwag oraz uzgodnieniu treści *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48)*, wyżej wymieniony projekt zostanie skierowany do rozpatrzenia przez Komitet do Spraw Europejskich.

Zadanie: R.1 Rozwój systemu ratownictwa medycznego

Zakres działania: a) wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych; b) rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR); c) koncentracja 39 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r.	Kierunek	Ratownictwo
	Lider	MZ
	Źródła finansowania	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, środki

		własne podmiotów leczniczych
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych b) liczba ładowisk przyszpitalnych c) zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	a) 237 b) 253 c) 39	a) 239 b) 269 c) 37
Osiągnięte rezultaty: a) wzrost o 24 szpitalne oddziały ratunkowe w porównaniu do roku 2014 b) wzrost o 46 ładowisk w porównaniu do roku 2014 c) zmniejszenie liczby dyspozytorni do 37		

Zadanie: R.2.1 Modernizacja sprzętu i wyposażenie służb ratownictwa drogowego		
Zakres działania: wymiana ambulansów PRM	Kierunek	Ratownictwo
	Lider	MZ
	Źródła finansowania	budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, środki własne podmiotów leczniczych
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba nowych ambulansów PRM	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	1016 ambulansów PRM + 4 motocykle ratunkowe	1295 ambulansów PRM + 6 motocykli ratunkowych
Osiągnięte rezultaty: Wzrost o 279 ambulansów i 2 motocykle ratunkowe w porównaniu do 2019 r. W latach 2016-2019 – zakupiono łącznie 1295 ambulansów oraz 6 motocykli ratunkowych. Planowana wymiana 500 ambulansów do 2020 r. nastąpiła w 2018 r.		

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

<p>Zakres działania: Jednostki ochrony przeciwpożarowej są systematycznie doposażane w sprzęt ratowniczy, wykorzystywany podczas działań na drogach. W ramach projektu: „Usprawnienie ratownictwa na drogach - etap IV” w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (PO IiŚ): oś priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, działanie 3.1 Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T., 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, a także sprzęt do walki z COVID-19.</p> <p>Powyższy sprzęt rozlokowany jest w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP na terenie całego kraju, stanowiących zabezpieczenie drogowych szlaków komunikacyjnych. Podejmowane czynności uwzględniają działania na rzecz wzmocnienia potencjału specjalistycznych grup ratownictwa technicznego.</p> <p>W wyniku podpisanego aneksu do umowy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zwiększono całkowitą wartość projektu do 322 796 029, 42 PLN; 2. rozszerzono zakres rzeczowy projektu, polegający na dodaniu nowych zadań, obejmujących zakup dodatkowych 12 nowych zadań, w tym zadań na walkę z COVID-19, obejmujących zakupy: przenośnych spektrometrów promieniowania gamma z detektorem germanowym wysokiej czystości (HPGe), chromatografów jonowych, urządzeń REAL TIME PCR System amplifikacji kwasów nukleinowych wraz z możliwością przeprowadzenia reakcji topnienia produktu, zestawów rozpoznania wstępnego, zestawów ciężkich ubrań gazoszczelnych (CUG), ciężkiego samochodu ratowniczo – gaśniczego ze zwiększonym potencjałem do ratownictwa drogowego, samochodów specjalnych z drabiną mechaniczną o wysokości ratowniczej min. 30m, podnośników hydraulicznych o wysokości ratowniczej min. 70 m, samochodu laboratorium dla Specjalistycznej Grupy Ratownictwa Chemiczno-ekologicznego, specjalizującej się w reagowaniu na zagrożenia biologiczne, atestowanych /certyfikowanych pod kątem spełnienia przepisów ADR, RID, IMGD, ICAO, IATA, UN pojemników do transportu materiałów CBRNE, w tym stwarzających zagrożenie biologiczne, zestawów do dezynfekcji pomieszczeń w przypadku likwidacji zagrożenia biologicznego (fumigacja); 3. wydłużono okres kwalifikowalności wydatków do 31 grudnia 2023 r.; 4. dokonano zmiany nazwy Zadania nr 23 z: „Podnośnik hydrauliczny o wysokości ratowniczej min. 70 m - 4 szt.” na: „Podnośnik hydrauliczny o wysokości ratowniczej min. 68 m - 4 szt.”; 5. dokonano aktualizacji Zestawienia wskaźników do monitorowania postępu rzeczowego projektu. 	Kierunek	Ratownictwo
	Lider	MSWiA
	Źródła finansowania	budżet państwa/MSWiA
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	<ul style="list-style-type: none"> – liczba samochodów ratownictwa technicznego – liczba sprzętu ratownictwa technicznego (sprzęt hydrauliczny) – stan zestawów ratownictwa medycznego R1 	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
<ul style="list-style-type: none"> • 1259 • 48207 • 14794 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 1302 2. 51452 3. 15536 	

<p>Realizacja projektu wpłynie na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki usprawnieniu możliwości ewakuacji osób poszkodowanych w wypadkach na drogach oraz likwidacji skutków powstałych zagrożeń dla życia i zdrowia oraz środowiska naturalnego na terenie Polski. Przewiduje się, że nastąpi wzrost efektywności systemu ratownictwa na drogach realizowanego przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej.</p> <p>Ponadto modernizacja sprzętu odbywa się w ramach przyznanych dotacji kserg i MSWiA dla jednostek ochotniczych straży pożarnych.</p> <p>Wzrost potencjału następuje poprzez rozbudowę sieci kserg realizowaną przez włączanie jednostek ochrony przeciwpożarowej do systemu na podstawie planu sieci jednostek OSP przewidzianych do włączenia do kserg w latach 2017-2020.</p> <p>Skuteczność prowadzonych działań uzyskuje się również poprzez szkolenia i kursy prowadzone dla funkcjonariuszy PSP jak również dla członków OSP.</p> <p>Do najczęściej poruszanych zagadnień w ramach bezpieczeństwa ruchu drogowego można zaliczyć:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zasady skutecznego i poprawnego powiadamiania służb ratunkowych, 2. bezpieczne poruszanie się po szlakach komunikacyjnych, 3. zasady bezpieczeństwa podczas drogi do szkoły i do domu, 4. „Korytarz życia” - zasady tworzenia korytarza życia. 5. prezentacja i nauka podstawowych zasad udzielania pierwszej pomocy, 6. promowanie bezpiecznej zabawy. <p>Ponadto stworzono dwie infografiki dotyczące „korytarza życia” i zastawiania dróg osiedlowych, które zamieszczono w mediach społecznościowych.</p>		
<p>Osiągnięte rezultaty</p> <p>W roku 2020 jednostki PSP kontynuowały realizację trzech projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. projekt „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap IV”, 2. projekt „Usprawnienie ratownictwa w transporcie kolejowym – etap I”, 3. projekt „Zwiększenie skuteczności prowadzenia długotrwałych akcji ratowniczych”. <p>W ramach tych projektów zakupiono i wprowadzono do użytkowania w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP następujące ilości pojazdów i kontenerów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 9 średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, 2. 11 ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zwiększonym potencjałem ratownictwa drogowego, w tym ciężkie samochody ratownictwa drogowego typu „Rotator”, 3. 5 ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych ze zbiornikiem wody o pojemności min. 7000 dm³, 4. 5 średnich samochodów ratownictwa chemicznego, 5. 8 samochodów z podnośnikiem hydraulicznym SHD 23, 6. 1 kontener paliwowy. <p>Ponadto w ramach projektu „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap IV”, zakupiono 6 agregatów prądotwórczych przezożnych, 21 szt. atestowanych /certyfikowanych pod kątem spełnienia przepisów ADR, RID, IMGD, ICAO, IATA, UN pojemników do transportu materiałów CBRNE, w tym stwarzających zagrożenie biologiczne oraz 21 zestawów do dezynfekcji pomieszczeń w przypadku likwidacji zagrożenia biologicznego.</p> <p>W ramach dofinansowania z „Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Służby Ochrony Państwa w latach 2017-2020” jednostki PSP zakupiły w 2020 roku łącznie 13 samochodów pożarniczych i kontenerów, w tym:</p>		

<ol style="list-style-type: none"> 1. 5 średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych, 2. 1 ciężki samochód ratowniczo-gaśniczy, 3. 1 średni samochód ratownictwa technicznego, 4. 1 samochód z drabiną mechaniczną, 5. 1 samochód z podnośnikiem hydraulicznym, 6. 1 autobus do przewozu ratowników, 7. 1 samochód zaopatrzeniowy, 8. 1 ciągnik siodłowy, 9. 1 kontener ze sprzętem ochrony dróg oddechowych. <p>Ponadto w 2020 roku jednostki ochotniczych straży pożarnych zakupiły 573 samochody ratowniczo-gaśnicze, w ramach dofinansowania ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.</p> <p>W roku 2020 do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego włączono 109 nowych jednostek ochotniczych straży pożarnych oraz 1 jednostkę wojskowej straży pożarnej.</p> <p>Skutkiem włączania jednostek ochrony przeciwpożarowej do kserg jest skrócenie czasu dojazdu do zdarzenia, a co za tym idzie szybsze udzielenie pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych.</p> <p>Wartym odnotowania jest fakt utworzenia na terenie kraju 24-ej specjalistycznej grupy ratownictwa technicznego PSP na terenie województwa małopolskiego.</p>

Zadanie: R.3 Działania edukacyjno – informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych		
<p>Zakres działania:</p> <p>W trzeci weekend listopada 2020 r., jak co roku, odbyły się obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych, natomiast ze względu na wprowadzony na terenie Polski stan epidemii większość działań została przeniesiona do internetu. W organizowanych z tej okazji uroczystościach 15 listopada 2020 r. w Zabawie k. Tarnowa w Sanktuarium Błogosławionej Karoliny Kózkówny wzięli udział on line przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz zaproszeni goście z Polski i zagranicy. W tym samym dniu na terenie całego kraju, z uwzględnieniem obostrzeń sanitarnych odbyły się akcje i wydarzenia poświęcone upamiętnieniu ofiar wypadków drogowych oraz działań profilaktycznych z apelem o bezpieczną jazdę na polskich drogach.</p> <p>Obchodom Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w dniu 15 listopada 2020 r. towarzyszyła wystawa również w wersji on-line. Celem wystawy było zwrócenie uwagi na potrzebę budowy systemu opieki powypadkowej, w oparciu o specjalistyczne centra leczenia traumy, przedstawienie losów ofiar wypadków jako elementu profilaktyki zagrożeń na drodze, historii i wagi realizacji obchodów ŚDPOWD w Polsce jako elementu edukacji ogólnospołecznej w zakresie przeciwdziałania negatywnym postawom i zachowaniom na drodze.</p> <p>W 2020 roku europejskie obchody dnia pamięci oficjalnie dołączyły do polskich obchodów. W związku z 15-letnią historią obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w Polsce i Europie została zorganizowana ww. dwujęzyczna wystawa, a przedstawiciele: Organizacji Narodów Zjednoczonych, Komisji Europejskiej, Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu, Europejskiej Federacji Ofiar Ruchu Drogowego oraz brytyjskiej organizacji na rzecz ofiar wypadków drogowych wystosowali do uczestników obchodów w Polsce krótkie wypowiedzi.</p>	Kierunek	Opieka powypadkowa
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa/ SKRBRD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Działanie edukacyjno - informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych .	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
1	1	

Osiągnięte rezultaty:

Co roku na Polskich drogach ginie ok. 3 tys. osób (w roku 2019 śmierć w wyniku wypadków drogowych poniosło 2909 osób). Obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych spełniają rolę zarówno terapeutyczną dla osób, które straciły bliskich na drodze jak i prewencyjną.

Zadanie R.4: Opracowanie wspólnie z Policją, jednolitej procedury ewakuacji pojazdów z autostrad i dróg ekspresowych
Zakres działania:

Wypracowanie jednolitej procedury określającej kolejność wykonywanych działań w przypadku konieczności ewakuacji pojazdów z drogi głównej autostrady lub drogi ekspresowej w przypadku długotrwałego zamknięcia drogi spowodowanego zdarzeniem na drodze. Podział kompetencji pomiędzy pracownikami GDDKiA i Policją. Opracowanie schematów/rysunków przedstawiających sposób postępowania. Wprowadzenie do stosowania na wszystkich autostradach i drogach ekspresowych

Kierunek	Ratownictwo
Lider	GDDKiA/Policja
Źródła finansowania	Budżet Państwa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
opracowanie procedury i schematów ewakuacji pojazdów	
Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
0 - Wstępne rozmowy i konsultacje pomiędzy GDDKiA a Policją. Wstępnie wypracowane schematy.	1 - Zatwierdzenie procedury

Osiągnięte rezultaty:

Wprowadzono jednolity sposób postępowania, który przyczyni się do większego zrozumienia przez kierujących pojazdami w przypadku sytuacji awaryjnej. Jednocześnie przyczyni się do ujednoczenia zasad współpracy pomiędzy GDDKiA i Policją na terenie całego kraju.

Zadanie: S.1.Opracowanie kolejnego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2030
Zakres działania:

Opracowanie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021-2030 zgodnego z aktualnymi kierunkami działań Rządu oraz głównymi dokumentami strategicznymi - Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu.

Kierunek	System
Lider	SKRBRD
Źródła finansowania	Budżet państwa/ SKRBRD
WSKAŹNIK PRODUKTU	
opracowanie programu	
Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
0	1

Osiągnięte rezultaty:

SKRBRD podjął prace służące opracowaniu projektu Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030. Na dzień 30 marca br. dokument podlega uzgodnieniom i konsultacjom z członkami KRBRD oraz instytucji naukowych i organizacjami zajmujących się tematyką BRD.

Proponowanie kierunków polityki państwa oraz opracowanie programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o propozycje przedstawione przez właściwych ministrów jest jednym z obowiązków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego określonych w art. 140c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 stanowi kompleksowo opracowaną strategię poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach na kolejną dekadę. Oparty jest on na precyzyjnie określonych filarach i wyznacza konkretne cele do osiągnięcia w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Program wyznacza kierunki, w jakim należy podążać by osiągnąć zamierzone cele.

Zadanie: S.2. Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD w wybranych obszarach
Zakres działań :

EU Road Safety Exchange” to trzyletni projekt twinningowy (2019–2021), który wspiera poprawę zdolności instytucjonalnych oraz wymianę wiedzy i najlepszych praktyk w kwestiach bezpieczeństwa drogowego między państwami członkowskimi UE. Projekt koncentruje się na sześciu państwach członkowskich (w tym Polsce) zidentyfikowanych jako mających największy potencjał w zakresie osiągnięcia znaczącej poprawy bezpieczeństwa drogowego.

Istotą projektu jest seria działań twinningowych, w ramach których wiodący unijni specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego wymieniają ze swoimi odpowiednikami z wybranych państw członkowskich doświadczenia w zakresie skutecznych strategii i polityk bezpieczeństwa drogowego. Działania obejmują warsztaty tematyczne, seminaria internetowe, wizyty studyjne, a także seminarium podsumowujące na temat najlepszych praktyk.

Kierunek	System
LIDER	SKRBRD
Źródła finansowania	Budżet UE
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Realizacja współpracy eksperckiej - wymiana wiedzy	
Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
0	1

Osiągnięte rezultaty:

Celem projektu jest zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar i liczby ciężko rannych w wypadkach drogowych na drogach UE oraz pomoc w zlikwidowaniu różnic / dysproporcji w zakresie bezpieczeństwa drogowego pomiędzy państwami członkowskimi UE poprzez zapewnienie wsparcia tym, którzy mają największy potencjał, aby dokonać znaczących ulepszeń.

Głównymi odbiorcami docelowymi są decydenci i specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego pracujący w wybranych krajach. Projekt przyczynia się do poprawy koordynacji polityki bezpieczeństwa drogowego i wdrożenia skutecznych środków ich realizacji. Uczestnicy otrzymali wsparcie w obszarze uzasadniania i wprowadzania środków, które prowadzą do szybkich i wymiernych korzyści w zakresie bezpieczeństwa drogowego, jak również angażowania się w długoterminowe strukturalne działania naprawcze.

Link do strony projektu: <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>

Zadanie S.3 Rozwój Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (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,

Kierunek	System
Lider	ITS
Źródła finansowania	Praca statutowa ITS

<ul style="list-style-type: none"> 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, współpraca z międzynarodową Bazą Danych o Wypadkach Drogowych (IRTAD). 	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba osób zarejestrowanych w Portalu PO-BRD	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	580	620 ⁱ (średnio 2100 użytkowników miesięcznie)
Osiągnięte rezultaty: <ol style="list-style-type: none"> rozpowszechnianie wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego przyczynienie się do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych w Polsce efektywna edukacja w zakresie BRD w Portalu POBR było zarejestrowanych ponad 600 użytkowników średnio z bazy danych na portalu w 2020 roku korzystało 2100 użytkowników miesięcznie (2800 w grudniu 2020 r.) 		

Zadanie L.1 : Poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych – opracowanie przepisów dotyczących poprawy BRD pieszych na przejściach.		
Zakres działania: Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.). Projektowane zmiany przewidują m.in. rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych.	Kierunek	Legislacja
	Lider	SKRBRD
	Planowany termin realizacji	
	Ustawa wchodzi w życie 1 czerwca 2021 r	
Osiągnięte rezultaty: Projekt przekazany do dalszych prac w Parlamencie RP. W dniu 21.01.2021 r. projekt ustawy został uchwalony przez Sejm RP (druk nr 802). W dniu 19.02.2021 r. Senat RP podjął uchwałę w sprawie projektu ustawy - poprawka (druk nr 315). Ustawa uzyskała podpis Prezydenta RP dnia 5 marca 2021 r. Ustawa wchodzi w życie 1 czerwca 2021 r.		

Zadanie L2: Zatrzymanie uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości powyżej 50 km/h poza obszarem zabudowanym.		
Zakres działania: Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.). Projektowane zmiany przewidują m.in. rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych.	Kierunek	Legislacja
	Lider	SKRBRD
	Planowany termin realizacji	
Osiągnięte rezultaty: Z realizacji zadania zrezygnowano w projekcie ustawy na etapie prac legislacyjnych Rządu z uwagi na bezpośredni wpływ na sytuację finansową i opinię w tej sprawie przedstawioną przez stronę samorządową. (nr w wykazie: UD53).		

Zadanie L.3 : Ujednolicenie limitów prędkości w obszarze zabudowanym do 50 km/h bez względu na porę dnia.		
Zakres działania: Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.). Projektowane zmiany przewidują m.in. rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych.	Kierunek	Legislacja
	Lider	SKRBRD
	Planowany termin realizacji	
	Ustawa wchodzi w życie 1 czerwca 2021 r	
Osiągnięte rezultaty: Projekt przekazany do dalszych prac w Parlamencie RP. W dniu 21.01.2021 r. projekt ustawy został uchwalony przez Sejm RP (druk nr 802). W dniu 19.02.2021 r. Senat RP podjął uchwałę w sprawie projektu ustawy - poprawka (druk nr 315). Ustawa uzyskała podpis Prezydenta RP dnia 5 marca 2021 r. Ustawa wchodzi w życie 1 czerwca 2021 r.		

Zadanie L.4 : Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez uzupełnienie katalogu przyczyn nadzwyczajnego obostrzenia kary wobec sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji		
Zakres działania: Ustawa z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (tekst ustawy ustalony ostatecznie po rozpatrzeniu poprawek Senatu)	Kierunek	Legislacja
	Lider	MS
	Planowany termin realizacji	
	Obecnie projekt ustawy jest na etapie prac koncepcyjnych	
Osiągnięte rezultaty: Projektowane zmiany zmierzają do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez uzupełnienie katalogu przyczyn nadzwyczajnego obostrzenia kary wobec sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji wskazanego w art. 178 § 1 k.k. (zaostreżenie karalności wobec sprawcy katastrofy w ruchu lub wypadku w ruchu) o spożywanie napoju alkoholowego lub zażywanie środka odurzającego po zdarzeniu, a przed poddaniem sprawcy przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu. Takie zachowanie będzie traktowane tak samo jak prowadzenie pojazdu w stanie odurzenia, nietrzeźwości lub ucieczka z miejsca wypadku, skutkując zastosowaniem konsekwencji prawno-karnych wynikających z przyjęcia kwalifikacji prawnej z art. 178 § 1 k.k.		

Inne działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane w 2020 roku

Przedstawione w tej części dokumentu zadania stanowią działania nieprzewidziane w Programie realizacyjnym na rok 2020 do NPBRD. Zrealizowane zostały w 2020 roku przez członków KRBRD jak również organizacji/institucje/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	Nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych	MI/DTD
2	Opracowanie regulacji dotyczących zasad ruchu drogowego w odniesieniu do użytkowników hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz urządzeń wspomagających ruch	MI/DTD
3	Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym	GITD
4	Budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych	GDDKiA
5	Budowa/przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym	GDDKiA
6	Filmy edukacyjne dla dzieci i młodzieży	GDDKiA
7	Działania profilaktyczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego	KGP
8	Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego	KGP
9	Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym	BRD KGP
10	Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego	KGP
11	Działania legislacyjne KGP	KGP
12	Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych	KGP
13	Działania w obszarze ruchu drogowego na terenach zarządzanych przez PGL Lasy Państwowe	PGL LP
14	Opracowanie, druk i dystrybucja publikacji skierowanej do osób biorących udział w kursach reedukacyjnych w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii za pośrednictwem Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego	PARPA
15	Przygotowanie, pilotaż, ewaluacja programu profilaktycznego przeznaczonego do realizacji w zakładach pracy	PARPA
16	Prowadzenie strony internetowej „Powstrzymaj pijanego kierowcę”	PARPA
17	Przygotowanie za 2016 r., 2018 r. i 2020 r. kompleksowej publikacji opisującej sytuację zdrowotną ludności Polski i jej uwarunkowania z uwzględnieniem społecznych nierówności w zdrowiu	NIZP-PZH

18	Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych	KG ŻW
19	Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego	KG ŻW
20	Zajęcia edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa jazdy	KG ŻW
21	Propagowanie idei bezpieczeństwa na drodze połączonej z zabawą oraz edukacją z zakresu ruchu drogowego	KG ŻW
22	Akcje i kampanie społeczne	KG ŻW
23	Edukacja żołnierzy i pracowników RON na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze	KG ŻW
24	Działania pilotażowe w zakresie wdrożenia inteligentnych systemów zwiększania bezpieczeństwa przejazdów kat. D	UTK
25	Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych	UTK
26	Promocja wiedzy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych	UTK
27	Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym	UTK
28	Koordinacja działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112	UTK
29	Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe	PKP PLK
30	Podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych	PKP PLK
31	Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych	PKP PLK
32	Współpraca z organami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych	PKP PLK

Zadanie 1: Nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych

Zakres działania: Minister Infrastruktury w ramach sprawowanego nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych przeprowadził ocenę organizacji ruchu odcinków niektórych dróg krajowych, o łącznej długości około 1400 km, położonych na terenie województw: <ul style="list-style-type: none"> • mazowieckiego (nr 92, A2), • łódzkiego (nr 92, A1, A2, 14, 83, 72), • wielkopolskiego (nr 83, 72, 24, 25, 15, 5, 92, 10, S5, S11, A2), • lubuskiego (S3), zachodniopomorskiego (nr S3, A6, 10, S10) • kujawsko-pomorskiego (nr 10, 15, A1). 	Kierunek	Inżynieria
	Lider	MI/DTD
	Źródła finansowania	-
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
-	-	
Osiągnięte rezultaty: Przeprowadzone kontrole skutkują 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 gwarantują pozytywny wpływ zarówno na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak i odpowiedni standard oznakowania drogowego.		

Zadanie 2: Opracowanie regulacji dotyczących zasad ruchu drogowego w odniesieniu do użytkowników hulajnog elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz urządzeń wspomagających ruch

Zakres działania: Mając na uwadze potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, w związku ze wzrastającą popularnością w ruchu drogowym urządzeń z napędem elektrycznym oraz urządzeń napędzanych siłą mięśni – przeznaczonych do transportu osób – a także z uwagi na pojawiające się wątpliwości dotyczące prawnej klasyfikacji tych urządzeń, w Ministerstwie Infrastruktury prowadzono prace legislacyjne nad projektem ustawy regulującej wskazane kwestie.	Kierunek	Legislacja
	Lider	MI/DTD
	Źródła finansowania	-
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
-	-	
Osiągnięte rezultaty: <i>Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw przewiduje m.in. uregulowanie statusu prawnego oraz wprowadzenie definicji nowych pojazdów tj. hulajnogi elektrycznej i urządzenia transportu osobistego. Ponadto projekt wprowadza definicję urządzenia wspomagającego ruch oraz rozszerza definicję uczestnika ruchu o osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Regulacją objęto także określenie części infrastruktury drogowej przeznaczonej do ruchu wskazanych urządzeń, zasady ruchu drogowego obowiązujące poruszających się tym urządzeniami oraz dopuszczalną prędkość wskazanych pojazdów. W dniu 26 stycznia 2021 r. Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, przedłożony przez Ministra Infrastruktury.</i>		

Zadanie 3: Działania edukacyjne promujące bezpieczeństwo w ruchu i transporcie drogowym

Zakres działania: <ul style="list-style-type: none"> • Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka – zajęcia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla uczniów szkół podstawowych oraz przedszkoli, prowadzone przez edukatorów GITD. Realizowane w formule stacjonarnych zajęć, a w 2020 roku rozszerzone o lekcje online. • Mobilne Centrum Edukacji – stoisko edukacyjne GITD podczas wydarzeń zewnętrznych, m.in.: targów, zlotów, konferencji oraz innych imprez i spotkań branżowych. • Akcje i działania edukacyjne w sieci – realizacja działań edukacyjno-informacyjnych za pomocą strony www.gitd.gov.pl oraz social media, których celem jest rozwijanie i utrwalanie informacji dotyczących obowiązujących przepisów transportowych oraz z zakresu ruchu drogowego: <ul style="list-style-type: none"> a) „Czy wiesz, że...” – cykl infografik, przypominających najważniejsze przepisy i unormowania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa kierowcy zawodowego. b) „Bądź obecny na drodze” – akcja przypominająca kierowcom o koncentracji podczas jazdy samochodem i przestrzeganiu najważniejszych zasad obowiązujących w ruchu drogowym c) „Czy jesteś SUPER KIEROWCĄ?” – zestaw sześciu quizów dla kierowców z pytaniami z zakresu transportu i ruchu drogowego udostępnionych na stronie internetowej GITD. d) „Wrzuc bieg na zdrowie” – wspólna akcja GITD i GIS promująca bezpieczeństwo zdrowotne wśród kierowców zawodowych, jako istotny element bezpieczeństwa ruchu drogowego. • #uczynysięwdomu, #uczynysięzTirkiem – przygotowany przez GITD zestaw materiałów edukacyjnych dla najmłodszych uczestników ruchu drogowego do pobrania ze strony internetowej GITD i samodzielnej nauki zasad brd. • Konkurs „Jestem bezpiecznym uczestnikiem ruchu drogowego” – konkurs rysunkowy w tematyce brd dla dzieci do 15 lat. • Debata ekspercka „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego. Perspektywa Zmian” – organizacja spotkania w formie dyskusji eksperckiej dotyczącej kluczowych problemów zdiagnozowanych w obszarach bezpieczeństwa drogowego, w których należy usprawnić procedury i stosowane praktyki. • „Twoje światła – Nasze bezpieczeństwo” – Inspekcja przyłączyła się do kampanii informacyjnej, która ma zwrócić uwagę kierujących na zagrożenia związane z nieprawidłowym oświetleniem pojazdów. Oprócz działań informacyjnych z wykorzystaniem stron oraz portali internetowych, inspektorzy ITD w trakcie kontroli drogowych zwracali szczególną uwagę na stan oświetlenia pojazdów. 	Kierunek	Edukacja
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba odbiorców przekazu w ramach spotkań i akcji edukacyjnych-organizowanych przez ITD		
Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020	
Liczba dzieci: 4561 Liczba placówek: 46 Liczba szpitali: 2 Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 10 000	Liczba dzieci: ok 1000 Liczba placówek: 18 Liczba osób, które odwiedziły Mobilne Centrum Edukacji – ok. 100 Liczba odbiorców akcji edukacyjnych w social media: ok. 500 tys. Liczba odsłon strony z materiałami edukacyjnymi do pobrania: 16 tys. Liczba rozwiązań quizów: 2500 Liczba prac konkursowych: 400	

Osiągnięte rezultaty:

Głównym celem działań edukacyjnych prowadzonych przez GITD jest zwiększenie wiedzy i świadomości społeczeństwa na temat zasad i skutków niestosowania się do przepisów dotyczących bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. W tym celu w 2020 roku zrealizowano szereg działań edukacyjno-informacyjnych.

W styczniu zorganizowano debatę ekspercką „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego. Perspektywa Zmian”, do udziału, w której zaproszono ekspertów z zakresu BRD, przedstawicieli środowiska akademickiego, medycznego, służb bezpieczeństwa i porządku publicznego, polityki, mediów oraz organizacji pozarządowych, stowarzyszeń i fundacji BRD oraz branży transportowej. Spotkanie w szerokim gronie eksperckim umożliwiło przeprowadzenie merytorycznej dyskusji oraz ocenę kluczowych obszarów bezpieczeństwa ruchu drogowego, w których należy usprawnić procedury oraz dostosować obecnie stosowane praktyki do oczekiwań i potrzeb społecznych. W spotkaniu uczestniczyło ponad 80 osób, w tym przedstawiciele resortów sprawiedliwości, spraw wewnętrznych i administracji, infrastruktury, służb bezpieczeństwa i porządku publicznego. Przed debatą, GITD udostępniła również na stronie internetowej specjalny formularz „Twój przepis na brd”, z wykorzystaniem którego osoby zainteresowane mogły przesyłać opinie oraz informacje dotyczące proponowanych zmian w obszarze brd. Przesłano ponad 700 opinii lub propozycji zmian.

Kontynuowano realizację zajęć w ramach „Bezpiecznej Szkoły Krokodylka Tirka”. Do marca 2020 roku przeprowadzono 6 lekcji w szkołach dla blisko 600 dzieci. Ze względu na panującą pandemię od grudnia 2020 roku lekcje bezpieczeństwa przeniesiono do sieci. Rozpoczęto realizację zajęć w nowej formule dostosowanej do czasu pandemii i wymogów nauki zdalnej. Do końca roku przeprowadzono 12 lekcji online dla ok. 400 uczniów. Ze względu na obostrzenia związane z pandemią Covid-19 ograniczona została możliwość realizacji działań w ramach Mobilnego Centrum Edukacji. GITD wzięło udział w dwóch wydarzeniach: „Lato w mieście” w Markach oraz otwarcie nowego miasteczka rowerowego w Warszawie-Wawrze.

Okres pandemii wykluczył możliwość realizacji wydarzeń edukacyjnych w tradycyjnej formie, dlatego w 2020 roku GITD przygotowało cykl akcji edukacyjno-informacyjnych w social mediach, które mają rozwijać i utrwalać informacje dotyczące obowiązujących przepisów transportowych oraz z zakresu ruchu drogowego („Czy wiesz, że...”, „Bądź obecny na drodze...”, „Wrzuć bieg na zdrowie”).

Przygotowano także zestaw sześciu quizów dla kierowców dostępnych online na stronie GITD. Łącznie testy rozwiązało 2500 osób.

W ramach akcji #uczynysięwdomu, #uczynysięzTirkiem dla najmłodszych przygotowano dedykowane materiały edukacyjne w ciekawej aranżacji graficznej, służące nauce poprzez zabawę (m.in. krzyżówki, rebusy, labirynty, kolorowanki oraz inne materiały do samodzielnego wykonania). Zakładka z materiałami edukacyjnymi do pobrania miała 16 tys. odsłon w 2020 roku. Ze względu na duże zainteresowanie dzieci, jak również środowiska nauczycielskiego, GITD wydało je również w formie drukowanej książeczki.

Dla dzieci do 15 lat zorganizowano konkurs rysunkowy. Zadaniem uczestników konkursu było wykonanie pracy plastycznej o tematyce „Jestem bezpiecznym uczestnikiem ruchu drogowego”. Przesłanych zostało ponad 400 prac, a zwycięzcy w trzech kategoriach wiekowych, otrzymali od GITD zestawy edukacyjno-odbłaskowe wraz z krokodylkiem Trikiem – maskotką ITD.

Kampania Twoje Światła – Nasze Bezpieczeństwo, której organizatorem są Biuro Ruchu Drogowego KGP, komendy wojewódzkie Policji i Komenda Stołeczna Policji oraz Instytut Transportu Samochodowego, była prowadzona od 22 października do 15 grudnia 2020 r. Kampania ma zwrócić uwagę na występujące w okresie jesienno-zimowym zagrożenia związane z uczestnictwem w ruchu drogowym pojazdów z niesprawnym lub nieprawidłowym oświetleniem oraz propagować zasadę „widzieć i być widocznym” w relacjach pieszy – kierujący pojazdem oraz kierujący – pieszy (obserwowanie drogi i jej otoczenia). W wybrane dni, kierujący mieli możliwość bezpłatnego sprawdzenia oświetlenia pojazdów w stacjach kontroli pojazdów. Inspekcja Transportu Drogowego jako partner kampanii, prowadziła działania informacyjno-edukacyjne za pośrednictwem stron internetowych GITD oraz WITD, a także portali społecznościowych. Równolegle prowadzono kontrole drogowe. W trakcie trwania kampanii inspektorzy WITD przeprowadzili 27 031 kontroli, podczas których sprawdzano urządzenia oświetlenia oraz wyposażenie elektryczne pojazdów. Inspektorzy stwierdzili w 187 nieprawidłowości, w konsekwencji zatrzymując m.in. 85 dowodów rejestracyjnych.

Zadanie 4: 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 wybudowanych urządzeń bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na drogach krajowych w danym roku	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
83 km	71,9 km	
Osiągnięte rezultaty: Zmniejszenie ryzyka wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów.		

Zadanie 5: Budowa/przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym

Zakres działania: Budowa i przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym.	Kierunek	Inżynieria
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Długość dróg w przekroju 2+1 w danym roku	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
0	6,7 km – obwodnica Sanoka	
Osiągnięte rezultaty: <ul style="list-style-type: none">- zmniejszenie ryzyka wypadków- zwiększenie komfortu jazdy- umożliwienie bezpiecznego wyprzedzania pojazdów- poprawa płynności ruchu		

Zadanie 6: Filmy edukacyjne dla dzieci i młodzieży

Zakres działania: GDDKiA w połowie 2020 roku zleciło opracowanie filmów edukacyjnych dla dzieci i młodzieży o tematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ramach zamówienia powstało 10 animowanych filmów: 5 filmów dla dzieci; 5 filmów dla młodzieży.	Kierunek	Edukacja
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Filmy o tematyce BRD	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
0	Filmy zostały opracowane.	
Osiągnięte rezultaty: Filmy opracowano w 2020 r. Publikacja nastąpiła w 18.01.2021 na stronie internetowej GDDKiA. Założeniem jest kształtowanie wśród dzieci i młodzieży umiejętności oraz postaw w zakresie bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym.		

Zadanie 7: Działania profilaktyczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

<p>Zakres działania: Biuro Ruchu Drogowego KGP realizując zadania ustawowe i regulaminowe opracowuje m.in. kierunki działań profilaktycznych na rzecz brd, jak również inicjuje, przygotowuje oraz koordynuje prowadzenie ogólnopolskiej działalności profilaktycznej w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego w ruchu drogowym. Celem podejmowanych inicjatyw jest podnoszenie świadomości społeczeństwa w zakresie brd, kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań wśród uczestników ruchu drogowego oraz budowanie poczucia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych na drodze. Podejmowane inicjatywy wynikają ze zdiagnozowanych zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym i mają swoją ciągłość na przestrzeni kilku lat. Zgodnie z <i>Planem działań profilaktycznych na rok 2020 BRD KGP koordynowało nw. działania profilaktyczne</i>: w pełni zrealizowano „Bezpieczne ferie”, w związku z ogłoszeniem stanu zagrożenia epidemicznego: odwołano „Na Drodze – Patrz i Słuchaj” oraz „Nie zabijaj”, w ograniczonym zakresie zrealizowano: „Jednośladem bezpiecznie do celu”, „Dla każdego jest miejsce na drodze”, „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Świeć Przykładem – Bądź widoczny”, „Ogólnopolski Policyjny Dzień Odblasków”, „Twoje Światła – Nasze Bezpieczeństwo”, „Dzień Bezpiecznego Kierowcy”, „Europejski Dzień Bez Ofiar Śmiertelnych Na Drogach”, „Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych”.</p> <p>Dodatkowo opracowano materiały informacyjne m.in. z okazji Dnia Babci i Dziadka oraz Walentynek, przygotowano materiał (plakat i spot) przypominający kierującym o przestrzeganiu ograniczeń prędkości. Policja była parterem merytorycznym przedsięwzięcia pn. „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca”.</p> <p>W związku ze stanem epidemii, policjanci ruchu drogowego z jednostek organizacyjnych Policji, działania z zakresu profilaktyki realizowali w głównej mierze za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej (strony www, media społecznościowe), w stacjach radiowych i regionalnych stacjach telewizyjnych. Przykłady takich działań to: Bajkoterapia online, e-Lekcja, policyjna krzyżówka, wirtualne warsztaty, lekcje drogowe.</p>	Kierunek	Edukacja
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Bezkosztowo
WSKAŹNIK PRODUKTU		
-		
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	-	-
<p>Osiągnięte rezultaty: Prowadzone przez funkcjonariuszy Policji działania profilaktyczne spowodowały, że informacje nt. bezpieczeństwa w ruchu drogowym, były i są przekazywane, nie tylko w sposób tradycyjny, ale również przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej. Celem prowadzonych działań był przede wszystkim wzrost świadomości społecznej w Polsce na temat odpowiedzialnych zachowań na drodze, które mają również wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.</p>		

Zadanie 8: Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: 1. Działania wynikające z członkostwa w Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego ROADPOL. 2. Współpraca w ramach Unii Europejskiej oraz z krajami będącymi stroną układów i porozumień z UE.	Kierunek	Edukacja
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Budżet Policji Budżet ROADPOL Budżet NMF i FWD EOG
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
-	-	
Osiągnięte rezultaty: Ad 1. <ul style="list-style-type: none"> • udział w pracach Op Group ROADPOL (14 września 2020 r. – z uwagi na pandemię Covid-19 spotkania odbywały się przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej; natomiast wiosenne obrady, mające odbyć się w Sewilli, zostały odwołane); • udział w pracach Rady ROADPOL (15 września 2020 r. – jw.); • udział w międzynarodowej konferencji ROADPOL promującej projekt Road Safety Days, znanego wcześniej pn. EDWARD (15 września 2020 r. – jw.); • udział policjantów ruchu drogowego w działaniach pn. Road Safety Days (16-22 września 2020 r. – najwięcej działań prowadzono w Polsce 18.09.2020 r.); • udział policjantów ruchu drogowego w działaniach prowadzonych pod patronatem ROADPOL: PRĘDKOŚĆ, TRUCK&BUS (pozostałe, w związku z pandemią Covid-19 zostały odwołane). Ad 2. Projekt „POL-NOR II Współpraca w obszarze bezpieczeństwo ruchu drogowego – wymiana doświadczeń i dobrych praktyk”, finansowany w ramach Funduszu Współpracy Dwustronnej Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego na lata 2014-2021.		

Zadanie 9: Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym

Zakres działania: Do kluczowych działań w 2020 r. w obszarze nadzoru nad ruchem należy zaliczyć: – zapewnienie optymalnej liczby policjantów RD pełniących służbę bezpośrednio na drogach; – realizację ogólnopolskich działań kontrolno – prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o <i>Plan działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2020 roku</i> . W 2020 r.: 6 razy przeprowadzono działania „Prędkość”, 3 razy „Truck&bus”, 4 razy „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”, 2 razy „SMOG”, 7 razy „Kaskadowy pomiar prędkości” oraz działania „Bezpieczne ferie”. W związku ze stanem epidemii SARS-CoV-2 działania „Bezpieczne wakacje” i „Bezpieczna droga do szkoły” przeprowadzono w ograniczonym zakresie, natomiast	Kierunek	Nadzór
	Lider	BRD KGP
	Źródła finansowania	środki budżetowe Policji
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Zmniejszenie liczby wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym	

<p>nie realizowano działań: „Alkohol i narkotyki”, „Pasy”, „Telefony”, „Znicz”, „Bezpieczny weekend”;</p> <ul style="list-style-type: none"> – 2 razy, na terenie woj. lubuskiego, wielkopolskiego, łódzkiego, mazowieckiego i lubelskiego, prowadzono międzynarodowe działania kontrolne pn. „Trasa E-30”; – we wszystkich komendach wojewódzkich Policji / Komendzie Stołecznej Policji swoją służbę kontynuowały Zespoły, pn. „SPEED”, których zadaniem jest przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze; – kontynuowano wystawianie patroli zgodnie z przyjętymi zasadami służby na wybranych drogach krajowych objętych centralną koordynacją służby. Nadzorem były objęte główne ciągi komunikacyjne kraju o najwyższym poziomie zagrożenia bezpieczeństwa. Służbę wystawiano zgodnie z zasadą, że jeden patrol ruchu drogowego obejmował nadzorem odcinek drogi o długości około 50 km (na autostradach i drogach ekspresowych około 100 km). Obowiązywała zasada, że opuszczenie trasy może nastąpić dopiero po otrzymaniu podmioty, a biorąc pod uwagę przede wszystkim oddziaływanie prewencyjne, do służby centralnie koordynowanej kierowane były wyłącznie oznakowane pojazdy Policji. 	<p>Stan na 31.12.2019</p> <p>2672 wypadków</p>	<p>Stan na 31.12.2020</p> <p>2286 wypadków (wg stanu na dzień 14.02.2021 r.)</p>
<p>Osiągnięte rezultaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w roku 2020 średnio do służby każdego dnia kierowano 4018 policjantów ruchu drogowego, – wystawianie patroli według zasad pełnienia służby centralnie koordynowanej pozwoliło na utrzymanie dużej liczby policjantów na głównych ciągach komunikacyjnych kraju, co w znaczący sposób wpłynęło na kształtowanie właściwych postaw uczestników ruchu drogowego. 		

Zadanie 10: Techniczne wzmocnienie policyjnej służby ruchu drogowego			
<p>Zakres działania: realizacja zadań w zakresie wyposażenia policjantów ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt specjalistyczny</p>	Kierunek	Nadzór	
	Lider	KGP	
	Źródła finansowania	- środki krajowe (współfinansowanie), - budżet środków europejskich, - środki budżetowe Policji i rezerwy celowej budżetu państwa.	
	WSKAŹNIK PRODUKTU		
	Liczba zakupionego sprzętu służącego poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego		
	<p>Stan na 31.12.2019</p> <p>1457 szt.</p>	<p>Stan na 31.12.2020</p> <p>292 szt.</p>	

Osiągnięte rezultaty:

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

- 68 laserowych mierników prędkości z rejestracją obrazu.

W ramach umowy przeprowadzono instruktaż dla 272 policjantów ruchu drogowego.



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



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

- 17 sztuk bezzałogowych statków powietrznych „BSP” z przeznaczeniem dla policjantów ruchu drogowego do nadzoru nad ruchem drogowym oraz jako narzędzie pomocne przy likwidacji skutków zdarzeń drogowych.

W ramach zakupu przeszkolono 73 operatorów BSP.

Dodatkowo zakupiono 207 kluczy transferowych do pobierania danych z karty kierowcy oraz tachografu cyfrowego. Przeprowadzono instruktaż z obsługi oprogramowania TachoSpeed dla 160 policjantów ruchu drogowego.

Zadanie 11: Działania legislacyjne KGP

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 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
-	-

Osiągnięte rezultaty:

1. Udział w pracach nad projektem ustawy z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1517), którą m.in. uchylono obowiązek posiadania przy sobie przez kierującego pojazdem polskiego dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami, a także wprowadzono elektroniczną formę zatrzymania prawa jazdy.
2. Udział w pracach nad projektem ustawy z dnia 21 stycznia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 315), której celem jest zwiększenie bezpieczeństwa pieszych wchodzących i znajdujących się na przejściu dla pieszych, a także w której wprowadza się zakaz korzystania na przejściu dla pieszych z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego oraz minimalny odstęp między pojazdami na autostradzie i drodze ekspresowej.
3. Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 911), której celem jest uporządkowanie ruchu hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego oraz pieszych korzystających z urządzeń wspomagających ruch.
4. Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (numer z wykazu UD145), w której rezygnuje się z punktów poboru opłat i wprowadza nowe formy płatności, m.in. bilet autostradowy.
5. Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (numer z wykazu UC18), w której m.in. rozszerza się uprawnienia Policji do weryfikacji przy użyciu elektronicznej sieci (RESPER) danych o kierującym pojazdem, czy chociażby rozszerza się uprawnienia dla kat. B prawa jazdy.
6. Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (numer z wykazu UC48), w której m.in. zmienia się definicję pojazdu zabytkowego, czy chociażby wprowadza zmiany dotyczące badań technicznych pojazdów i wymagań dla diagnostów.

7. Przygotowanie i procedowanie projektu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 8 stycznia 2021 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. z 2021 r. poz. 86) w zakresie dostosowania jego brzmienia do zmian wprowadzonych ustawą z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1517) (wprowadzenie obowiązku posiadania dowodu rejestracyjnego przez kierującego pojazdem, o którym mowa w art. 73 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym), w zakresie sposobu weryfikacji danych o pojeździe oraz danych o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu.

Zadanie 12: 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	Edukacja
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	-
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
-	-	
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 2019 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. Wdrożono aplikację do rejestracji danych w SEWIK – Elektroniczna Karta Zdarzenia Drogowego.		

Zadanie 13: Działania w obszarze ruchu drogowego na terenach zarządzanych przez PGL Lasy Państwowe

Zakres działania: Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe jest jednostką organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej utworzoną mocą ustawy o lasach z 28 września 1991 r. W ramach PGL LP funkcjonuje 469 jednostek organizacyjnych, które zarządzają w imieniu Skarbu Państwa łącznie powierzchnią ok. 7,3 mln ha. Ruch pojazdów w lesie jest ograniczony i wynika w szczególności z uregulowań ustawy o lasach (w szczególności określone w rozdziale 5 ww. ustawy). Funkcjonująca w ramach Lasów Państwowych Straż Leśna (w tym również pozostali pracownicy Służby Leśnej posiadający uprawnienia strażnika leśnego zgodnie z art. 48 ustawy o lasach) posiada niemal wszystkie uprawnienia Policji w tym także w zakresie nakładania oraz pobierania grzywien, w drodze mandatu karnego, w sprawach i w zakresie określonym odrębnymi przepisami. Dodatkowo zgodnie z art. 47 ust. 2 pkt 3 Straż Leśna ma prawo do zatrzymywania i dokonywania kontroli środków transportu na obszarach leśnych oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w celu sprawdzenia ładunku oraz	Kierunek	Nadzór/Inżynieria/Edukacja
	Lider	PGL LP
	Źródła finansowania	Środki własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	

<p>przeгляdu bagaży, w razie zaistnienia uzasadnionego podejrzenia popełnienia czynu zabronionego pod groźbą kary.</p> <p>Straż Leśna prowadzi stałe oraz doraźne działania w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją, ITD oraz innymi uprawnionymi służbami.</p> <p>Ponadto strażnicy leśni w roku poprzednim brali czynny udział w działalności edukacyjno-szkoleniowej, których celem była lepsza znajomość przepisów ruchu drogowego i zasad bezpieczeństwa na obszarach leśnych.</p> <p>Warto zaznaczyć, że na terenach zarządzanych przez LP jest zlokalizowanych ok. 110 tys. km dróg, w tym ok. 52 tys. km to drogi służące do celów ochrony lasów przed pożarami - tzw. dojazdy pożarowe.</p>	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	-	-

Osiągnięte rezultaty:

W ramach prowadzonych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne LP działań w obszarze ruchu drogowego, zrealizowano szereg zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg w zakresie rozbudowy lub modernizacji infrastruktury drogowej wraz z infrastrukturą jej towarzyszącą.

W 2020 r. zrealizowano łącznie 1 945 zadań inwestycyjnych ww. zakresie, na które składały się w szczególności: zjazdy z dróg, mosty, przepusty, parkingi i miejsca postojowe oraz budowa lub modernizacja istniejącej sieci dróg.

Korzystając z uprawnień wynikających, w szczególności z ustawy o lasach, Służba Leśna w tym Straż Leśna podejmowała interwencje w związku z naruszeniami obowiązujących przepisów.

Wzorem lat ubiegłych, również w 2020 r. prowadzone były lokalne akcje kontrolno – prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenach leśnych zarządzanych przez PGL LP.

Zadanie 14: Opracowanie, druk i dystrybucja publikacji skierowanej do osób biorących udział w kursach reedukacyjnych w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii za pośrednictwem Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego.

<p>Zakres działania:</p> <p>Zadanie obejmowało opracowanie, druk i dystrybucję publikacji skierowanej do osób biorących udział w kursach reedukacyjnych w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii za pośrednictwem Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego.</p>	Kierunek	Edukacja
	Lider	PARPA
	Źródła finansowania	Fundusz Rozwiązywania Problemów Hazardowych
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
-	-	

Osiągnięte rezultaty:

W okresie realizacji rozesłano do wszystkich (62) Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego 100 tys. egzemplarzy broszury dla uczestników kursów reedukacyjnych. W broszurze zawarte były treści prawne dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zagrożeń wynikających z kierowaniem pojazdami pod wpływem alkoholu oraz zagadnienia psychologiczne odnoszące się do przekraczania granic picia bezpiecznego. Do Ośrodków trafiła także prezentacja, która jest pomocą dydaktyczną dla osób prowadzących kursy.

Zadanie 15: Przygotowanie, pilotaż, ewaluacja programu profilaktycznego przeznaczonego do realizacji w zakładach pracy

<p>Zakres działania: Zadanie dwuletnie – obejmowało przygotowanie, pilotaż, ewaluacja programu profilaktycznego przeznaczonego do realizacji w zakładach pracy. Celem było stworzenie programu, który podnosił by wiedzę kierowców nt zagrożeń związanych z używaniem alkoholu przez osoby kierujące pojazdami</p>	Kierunek	Edukacja
	Lider	PARPA
	Źródła finansowania	Fundusz Rozwiązywania Problemów Hazardowych
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
-	-	
<p>Osiągnięte rezultaty: W ramach realizacji zadania stworzono projekt programu profilaktycznego i zrobiono jego ewaluację. W trakcie realizacji zadania przeprowadzono 16 edycji tego programu opierającego się na szkoleniu. Cztery szkolenia przeprowadzono w szkołach branżowych, a dwanaście w zakładach pracy. Podczas projektu łącznie przeszkolono 331 osób. W ramach zadania powstały także: strona internetowa www.bezpieczniepracuje.com, skrypt do programu profilaktycznego przeciwdziałania negatywnym skutkom picia alkoholu na wykonywanie obowiązków zawodowych „Bezpiecznie pracuję” oraz materiały szkoleniowe dla uczestników programu.</p>		

Zadanie 16: Prowadzenie strony internetowej „Powstrzymaj pijanego kierowcę”

<p>Zakres działania: Działania informacyjno-edukacyjne prowadzone przez Państwową Agencję Rozwiązywania Problemów Alkoholowych</p> <p>Strona zawiera:</p> <ul style="list-style-type: none"> - materiały i informacje dotyczące tematyki nietrzeźwości na drogach, - statystyki dotyczące wypadków spowodowanych i z udziałem nietrzeźwych kierowców, - statystyki dot. wypadków drogowych w Polsce, - elektroniczną wersję publikacji „Alkohol a kierowca: trzeźwość i bezpieczeństwo na drodze”, - regulacje prawne dot. nietrzeźwych kierowców - Alkoholowe liczydełko (tzw. „Alko-kalko”) służące do <u>orientacyjnego</u> pomiaru stężenia alkoholu we krwi 	Kierunek	Edukacja
	Lider	PARPA
	Źródła finansowania	Środki PARPA
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
-	-	
<p>Osiągnięte rezultaty:</p>		

Zadanie 17: Przygotowanie za 2016 r., 2018 r. i 2020 r. kompleksowej publikacji opisującej sytuację zdrowotną ludności Polski i jej uwarunkowania z uwzględnieniem społecznych nierówności w zdrowiu

Zakres działania: Realizacja Narodowego Programu Zdrowia cel XI. Zadania koordynacyjne, ewaluacyjne i badawcze: Przygotowanie za 2016 r., 2018 r. i 2020 r. kompleksowej publikacji opisującej sytuację zdrowotną ludności Polski i jej uwarunkowania z uwzględnieniem społecznych nierówności w zdrowiu	Kierunek	Edukacja
	Lider	NIZP-PZH
	Źródła finansowania	MZ
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	-	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
-	-	
Osiągnięte rezultaty: Przeprowadzono prace analityczne dotyczące częstości, przyczyn oraz uwarunkowań wypadków wśród mieszkańców Polski. Analizowane dane pochodziły z systemów statystycznych zbierających dane dotyczące wypadków (w tym wypadków komunikacyjnych) oraz sytuacji zdrowotnej ludności w Polsce. Wykorzystano też wyniki wcześniej realizowanych przez NIZP-PZH badań i analiz dotyczących sytuacji zdrowotnej ludności i dokonano przeglądu piśmiennictwa dotyczącego problematyki wypadkowości w Polsce. Otrzymane wyniki z analiz i przeglądu piśmiennictwa zostały opisane w Rozdziale 8 „Wypadki i wypadkowe zatrucia jako zagrożenie zdrowia” w ramach monografii w wydanej w grudniu 2020 monografii pt. „Sytuacja zdrowotna ludności Polski i jej uwarunkowania –2020”		

Zadanie 18: 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 31.12.2019 r.	Stan na 31.12.2020 r.
ad 1 – 638 ad 2 – 32 000 ad 3 – 2 061	ad 1 – 401 ad 2 – 14 500 ad 3 – 865	

Osiągnięte rezultaty:

1. 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 alkohogoli;
 - odpowiedzialności karnej za posiadanie, zażywanie oraz rozprowadzanie narkotyków;
 - rozpoznawania – przez przełożonych – objawów występujących u osób zażywających narkotyki.
2. Działania skierowane głównie do kierowców wojskowych pojazdów mechanicznych a także prywatnych pojazdów mechanicznych w celu propagowania zasad bezpieczeństwa oraz skutków zażywania substancji psychoaktywnych, realizowane w formie instruktaży, wykładów przy wykorzystaniu opracowanej przez KGŻW, wspólnie z Krajowym Biurem ds. Przeciwdziałania Narkomani broszury pt.: „Prowadzenie pojazdów a substancje psychoaktywne”.

Zadanie 19: Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: Zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017 – 2020”	Kierunek	Edukacja
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	Budżet MON
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Ilość przeprowadzonych zajęć 2. Ilość uczestników zajęć* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
	Stan na 31.12.2019 r.	Stan na 31.12.2020 r.
	ad 1 – 1 838 ad 2 – 67 000 ad 3 – 6 040	ad 1 – 735 ad 2 – 26 000 ad 3 – 2 368

Osiągnięte rezultaty:

1. Podniesienie świadomości w zakresie:
 - kształtowania nawyku jazdy z bezpieczną prędkością oraz uświadomienie 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;
 - jazdy na suwak oraz tworzenia korytarza życia.
2. Działania skierowane do wojsk sojusznicy 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 KGŻW oraz STiRW broszury w języku angielskim nt.: „Compendium of road safety in Poland”.

Zadanie 20: Zajęcia edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa jazdy		
Zakres działania: Zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017 – 2020”	Kierunek	Edukacja
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	Budżet MON
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Ilość przeprowadzonych zajęć 2. Ilość uczestników zajęć* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
	Stan na 31.12.2019 r.	Stan na 31.12.2020 r.
	ad 1 – 291 ad 2 – 33 300 ad 3 – 2 247	ad 1 – 104 ad 2 – 6 100 ad 3 – 661
Osiągnięte rezultaty: Podniesienie świadomości żołnierzy i pracowników RON w zakresie obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa poprzez wykorzystanie m.in. symulatora dachowania, symulatorów jazdy 3D oraz symulatorów zderzenia drogowego (praktyczna symulacja działania pasów bezpieczeństwa przy uderzeniu pojazdem w przeszkodę).		

Zadanie 21: Propagowanie idei bezpieczeństwa na drodze połączonej z zabawą oraz edukacją z zakresu ruchu drogowego		
Zakres działania: Zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017 – 2020” udział dzieci i młodzieży w przedsięwzięciach propagujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym.	Kierunek	Edukacja
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	Budżet MON
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Ilość przeprowadzonych zajęć 2. Ilość uczestników zajęć* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
	Stan na 31.12.2019 r.	Stan na 31.12.2020 r.
	ad 1 – 65 ad 2 – 4 300 ad 3 – 737	ad 1 – 22 ad 2 – 586 ad 3 – 227
Osiągnięte rezultaty: Propagowanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w przedsięwzięciach organizowanych przez szkoły, ukie- runkowanych na wczesną edukację dzieci w przedmiotowym zakresie.		

Zadanie 22: Akcje i kampanie społeczne		
Zakres działania: zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017 – 2020”	Kierunek	Edukacja
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	bd
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Nazwa akcji 2. Ilość uczestników* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
	Stan na 31.12.2019 r.	Stan na 31.12.2020 r.
	ad 1 – Bezpieczny weekend, Bezpieczna droga do szkoły, bezpieczne wakacje, Bezpieczne wakacje z Parą Prezydencką, Obchody Dnia Dziecka na terenie Kartodromu”, Zielona Szkoła, Alkohol i Narkotyki, Smog, NURD, Track, Bus, Pasy, Kaskadowy Pomiar Prędkości, Udzielaj Pierwszeństwa Przejazdu, Żyj i pozwól żyć, Safety Road, ZNICZ. ad 2 – 1 420 ad 3 – 520	ad 1 – Kaskadowy Pomiar Prędkości, Bezpieczne Ferie 2020, NURD, Pasy, ZNICZ ad 2 – bd. ad 3 – bd.
Osiągnięte rezultaty: Propagowanie idei bezpieczeństwa w ruchu drogowym w akcjach i kampaniach społecznych, głównie we współdziałaniu z Policją.		

Zadanie 23: Edukacja żołnierzy i pracowników RON na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze		
Zakres działania: zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017 – 2020”	Kierunek	Edukacja
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	Budżet MON
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. Ilość przeprowadzonych zajęć 2. Ilość uczestników* 3. Ilość i przekazanych materiałów profilaktycznych	
	Stan na 31.12.2019 r.	Stan na 31.12.2020 r.
	ad 1 – 56 ad 2 – 2 200 ad 3 – 794	ad 1 – 81 ad 2 – 2300 ad 3 – 335
Osiągnięte rezultaty: Podniesienie świadomości w zakresie promowania zasad bezpiecznego poruszania się po drogach oraz propagowania „mody” na używanie elementów odblaskowych na drogach wszystkich kategorii wśród wszystkich niechronionych uczestników ruchu drogowego.		

Zadanie 24: Działania pilotażowe w zakresie wdrożenia inteligentnych systemów zwiększania bezpieczeństwa przejazdów kat. D

<p>Zakres działania:</p> <p>W celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, rozpoczęto testowanie innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych służących m.in. korekcie zachowania kierujących pojazdami drogowymi, zwróceniu uwagi kierowcy pojazdu drogowego, że zbliża się do przejazdu, wykrywaniu przypadków złamania przepisów drogowych przez kierowców oraz informowaniu odpowiednich służb o stwierdzonych naruszeniach.</p>	Kierunek	Inżynieria
	Lider	UTK
	Źródła finansowania	Budżet UTK, Budżet zarządcy infrastruktury, współpracujących firm
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Nie dotyczy	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	-	-

Osiągnięte rezultaty:

Według danych na 31 grudnia 2019 r. na czynnych liniach krajowej sieci kolejowej funkcjonowało 12 707 przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych wszystkich kategorii. Połowa z nich to przejazdy należące do kategorii D – wyposażone wyłącznie w tzw. bierne systemy zabezpieczeń. Są one zabezpieczone jedynie odpowiednim oznakowaniem – krzyżami św. Andrzeja i ewentualnie znakiem „Stop”. Na przejazdach tej kategorii brak jest urządzeń ostrzegawczych, takich jak sygnalizacja świetlna, ani urządzeń zabezpieczających – rogatki lub półrogatki. Z tego względu ograniczenia wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych w dużej mierze zależy od znalezienia rozwiązania dla zmniejszenia liczby zdarzeń na przejazdach kategorii D.

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

Z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, rozpoczęto testowanie innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych służących m.in. ww. korekcie zachowania. Technologie zastosowane w tych systemach są w stanie wychwycić sygnały świadczące o ryzykownym zachowaniu się kierowcy i uruchomić działania mające na celu korektę jego zachowania, zanim dojdzie do wypadku. Takim działaniem może być ostrzeżenie przy pomocy sygnalizacji wizualnej – aktywnych (podświetlanych) znaków drogowych czy zastosowania znaków i tablic informacyjnych zmiennej treści. Podstawą do uruchomienia funkcji ostrzeżenia może być wykrycie pojazdu dojeżdżającego do przejazdu ze zbyt dużą prędkością, co świadczy o ryzyku niezatrzymania się kierującego przed przejazdem.

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

Zaproponowane rozwiązania, po uzyskaniu zgody zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mają być testowane w wybranych lokalizacjach na przejazdach kolejowo-drogowych.

W 2020 roku w drugiej połowie lipca zostało uruchomione pierwsze pilotażowe rozwiązanie tego typu na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D na linii kolejowej nr 138 w km 12,897 w miejscowości Imielin w województwie śląskim.

Jedną z kluczowych funkcji systemu jest wykrywanie przypadków złamania przepisów drogowych przez kierowców. Funkcja ta realizowana jest przy pomocy technologii analizy obrazów oraz rozpoznawania wzorców, co umożliwia odpowiednią interpretację rejestrowanej sytuacji. System wyposażony jest także w funkcjonalność automatycznego odczytywania numerów tablic rejestracyjnych. W momencie popełnienia wykroczenia na przejeździe kolejowo-drogowym funkcja ta pozwala jednoznacznie zidentyfikować pojazd, a w konsekwencji ustalić jego właściciela i potencjalnego sprawcę wykroczenia. Wstępnie, na podstawie wyników przeprowadzonych testów, pozytywnie oceniono pracę systemu.

Zainstalowany w Imielinie system SPW-1M to pierwsze rozwiązanie tego rodzaju, jednak do końca I kwartału 2021 r. planowane są kolejne testowe uruchomienia systemów i urządzeń działających na zbliżonych zasadach.

Zadanie 25: 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	Działania nadzorcze
Lider	UTK
Źródła finansowania	Budżet UTK
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Nie dotyczy	
Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
-	-

Osiągnięte rezultaty:

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

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

Rezultaty działań nadzorczych, a dokładnie działań kontrolnych, zawierane są w protokole kontroli lub innej dokumentacji z przeprowadzonych czynności. W zakres tej dokumentacji wchodzi m.in. opis stanu faktycznego ustalonego w toku prowadzonych działań, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości. Natomiast zalecenia dotyczące usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości przekazywane są w wystąpieniu pokontrolnym.

Do podstawowych zaleceń zawartych w dokumentacji pokontrolnej w tym zakresie należy zaliczyć:

- nakaz usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w toku kontroli we wskazanym terminie,

- nakaz dokonania analizy wskazanych nieprawidłowości w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem,
- nakaz podjęcia odpowiednich działań naprawczych zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem, które będą miały na celu nadzór nad poziomem ryzyka, związanym z prowadzoną działalnością,
- nakaz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienia stosowanych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości w określonym terminie.

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

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, poza określeniem i sformułowaniem wniosków i zaleceń ujętych w wystąpieniach pokontrolnych, wdrażane są też stosowne postępowania administracyjne.

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

W 2020 r. przeprowadzono 135 kontroli na przejazdach kolejowo-drogowych. Jednak w toku jednej czynności kontrolnej weryfikacji może zostać poddana większa liczba przejazdów znajdujących się w bliskiej lokalizacji. W podanym okresie czynnościami kontrolnym objęto łącznie 461 przejazdów. W wyniku podjętych czynności stwierdzono 658¹ 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 stwierdzonych nieprawidłowości, wskazujących na naruszenie przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w roku 2020 wydano 7 decyzji Prezesa UTK stwierdzających naruszenia dotyczące stanu technicznego i eksploatacji przejazdów kolejowo-drogowych. Ponadto wydano 15 decyzji wprowadzających ograniczenia ruchu kolejowego, z uwagi na naruszenia w całości lub w części związane z przejazdami kolejowo-drogowymi.

Informacje o stwierdzonych w toku kontroli nieprawidłowościach są także kierowane do zarządców dróg. W 2020 roku skierowano do nich 66 pism w celu weryfikacji stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu przejazdów kolejowo-drogowych od strony drogi kołowej oraz związanych ze złym stanem technicznym tych dróg.

Rezultatem ogółu podjętych działań w omawianym obszarze jest poprawa bezpieczeństwa oraz stanu technicznego i oznakowania na przejazdach kolejowo-drogowych.

Zadanie 26: Promocja wiedzy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych

Zakres działania: Przygotowanie artykułów dotyczących bezpiecznego zachowania się na przejazdach kolejowo-drogowych. Artykuły w przystępny sposób umożliwią przyswojenie wiedzy na temat odpowiedniego zachowania na przejazdach (np. gdy samochód zostanie unieruchomiony na przejeździe kolejowym).	Kierunek	Edukacja
	Lider	UTK
	Źródła finansowania	Budżet UTK
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

¹ Liczba ta może ulec zmianie ponieważ nie wszystkie kontrole zostały już zakończone

Materiały publikowane na stronie Urzędu były chętnie wykorzystywane przez redakcje medialne, co sprzyjało dalszej popularyzacji tematu i dotarciu do większej liczby odbiorców.	Nie dotyczy	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	-	-
<p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Celem publikacji artykułów (w prasie oraz na stronie utk.gov.pl) jest propagowanie zasad bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W 2020 r. komunikacja dotycząca bezpieczeństwa na przejazdach prowadzona przez UTK skupiona była wokół promowania rozwiązań, które mają na celu dyscyplinowanie kierowców łamiących przepisy ruchu drogowego w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych.</p> <p>Na stronie internetowej UTK ukazały się dwa artykuły na ten temat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Technologia zabezpieczy przejazdy” (luty 2020) • „Trwają testy nowoczesnych systemów zabezpieczeń przejazdów” (wrzesień 2020) <p>Na stronie UTK opublikowaliśmy również artykuły „Bezpieczne przekraczanie przejazdów – informacja dla kierowców zawodowych” oraz „O krok od tragedii na przejeździe” (niemal 33 tys. wyświetleń na YouTube nagrania z monitoringu).</p> <p>W miesięczniku Rynek Kolejowy oraz na portalu internetowym rynek-kolejowy.pl ukazał się artykuły autorstwa Prezesa UTK:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Technologia zabezpieczy przejazdy” • „Inteligentne systemy zwiększą bezpieczeństwo przejazdów”. <p>Tematyka popularyzacji bezpieczeństwa na przejazdach poruszana była również m.in. w trakcie wywiadów w Jedyńce Polskiego Radia, czy przy okazji artykułów dotyczących „Kampanii Kolejowe ABC”.</p> <p>Jak wynika z monitoringu mediów, w związku z działaniami Prezesa UTK, na temat innowacyjnych systemów zabezpieczeń przejazdów kolejowo-drogowych w radiu i telewizji ukazało się minimum 80 materiałów, które dotarły do ponad 9 mln odbiorców.</p>		

Zadanie 27: Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym		
<p>Zakres działania:</p> <p>„Kampania Kolejowe ABC” – ogólnopolski program z zakresu edukacji na temat bezpieczeństwa skierowany do dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym. Inicjatywa rozpoczęta przez Prezesa UTK w 2016 r. została objęta patronatem honorowym przez Rzecznika Praw Dziecka, Ministra Edukacji Narodowej oraz Ministra Infrastruktury.</p> <p>„Kampania Kolejowe ABC II” to druga edycja ogólnopolskiej kampanii informacyjno-edukacyjnej z zakresu bezpieczeństwa skierowanej do dzieci i młodzieży oraz ich rodziców, nauczycieli i wychowawców.</p>	Kierunek	Edukacja
	Lider	UTK
	Źródła finansowania	Fundusz Spójności w ramach POiŚ 2014-2020, budżet UTK
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba dzieci biorących udział w zajęciach edukacyjnych	
	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
11 815	15 238	

Osiągnięte rezultaty:

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

W latach 2013 – 2017 przeprowadzono ponad 100 prelekcji, w których udział wzięło prawie 6500 dzieci i młodzieży. Zajęcia odbywały się nie tylko w salach lekcyjnych, ale także na boiskach szkolnych lub w naturalnym środowisku, czyli na stacji kolejowej lub w pociągu.

W 2017 r. Prezes UTK uzyskał dofinansowanie z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w wysokości niemal 24 mln zł na realizację projektu „Kampania Kolejowe ABC”, co przełożyło się na znaczne rozszerzenie skali działań. Dzięki dofinansowaniu został stworzony nowy pakiet edukacyjny wzbogacony o nowoczesne środki przekazu, który stanowi skuteczny środek podnoszenia poziomu bezpieczeństwa wśród najmłodszych obywateli. W latach 2017 – 2019 w ramach projektu zostało przeprowadzonych 388 zajęć edukacyjnych, w których uczestniczyło 11 815 dzieci z przedszkoli i szkół podstawowych. Projekt jest realizowany w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2021 r.

Rok 2020 był szczególnym czasem realizacji kampanii. W związku z sytuacją epidemiczną w kraju oferta projektu została rozszerzona o zajęcia edukacyjne prowadzone w formie online. W 2020 r. zostały przeprowadzone 132 lekcje z zakresu bezpieczeństwa na terenach kolejowych, w tym 110 bezpośrednio w szkołach i przedszkolach oraz 22 lekcje w formie online. Łącznie od początku trwania projektu w zajęciach wzięło udział ponad 15 000 dzieci z 520 placówek edukacyjnych. Każda grupa dzieci, która wzięła udział w zajęciach otrzymała plakat przypominający o bezpieczeństwie na terenach kolejowych, dużą maskotkę bohatera kampanii nosorożca Rogatka, książki edukacyjne, odblaskowe materiały edukacyjne oraz małe maskotki nosorożca Rogatka. Zastosowanie nowoczesnych narzędzi edukacyjnych, takich jak aplikacje interaktywne i gra symulacyjna oraz ćwiczenia praktyczne zwiększają atrakcyjność przekazu i pozytywnie wpływają na odbiór projektu.

W roku 2020 poza prowadzeniem zajęć w formie online Urząd Transportu Kolejowego wspierał nauczanie zdalne. Na stronie internetowej www.kolejoweabc.pl zostały udostępnione materiały edukacyjne m.in. takie jak: oprogramowanie multimedialne wykorzystywane w trakcie lekcji kolejowego bezpieczeństwa prowadzonych przez edukatorów UTK, podręczniki dla nauczycieli trzech grup wiekowych (przedszkolaków, uczniów klas I-III oraz klas IV-VI). Ponadto na internetowej platformie edukacyjnej „Peronowo”, dostępnej na stronie internetowej kampanii, dzieci, ich rodzice, opiekunowie i nauczyciele mogą znaleźć ciekawe gry, quizy i materiały multimedialne.

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

Do końca 2021 roku zakłada się przeprowadzenie w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC” łącznie ok. 700 lekcji w przedszkolach i szkołach podstawowych na terenie całej Polski, w gminach, w których na przestrzeni ostatnich lat doszło do tragicznych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz na tzw. dzikich przejściach. Dzięki interaktywnym zajęciom ok. 21 000 dzieci pozna zasady prawidłowego zachowania się na przejeździe kolejowym, dworcu, w pociągu oraz w okolicach torowisk.

Drugą warstwą realizacji projektu jest informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów, której odbiorcami docelowymi są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz – pośrednio – ich nauczyciele, wychowawcy i opiekunowie. Kampania medialna rozpoczęła się pod koniec listopada 2018 r. i realizowana jest zarówno na szczeblu ogólnopolskim, jak i lokalnym. Bezpieczeństwo w pobliżu torów jest tematem pięciu spotów edukacyjnych emitowanych w stacjach telewizyjnych, kinach, pociągach i na portalach internetowych.

Właściwe zachowania na kolei popularyzowane są także za pomocą kanałów społecznościowych oraz popularnych wśród dzieci vlogerów. Do końca 2020 r. ponad 18 mln widzów obejrzało spoty edukacyjne w telewizji, ponad 6 mln – spoty w kinach, a ponad 4 mln – programy telewizyjne dla najmłodszych. Wyświetlenia spotów w internecie osiągnęły wynik prawie 25,5mln. W 2020 r. w 18 największych miastach Polski pojawiły się billboardy przypominające o konieczności zachowania bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Filmy vloge-

rów dziecięcych na popularnych kanałach serwisu YouTube, dotyczące bezpieczeństwa na peronach, w pociągach i na przejazdach kolejowych, miały blisko 4 miliony wyświetleń. Profile społecznościowe kampanii na Facebooku i Instagramie obserwuje zaś ponad 40 tys. osób.

W 2019 r. uczniowie klas III-VI szkół podstawowych mieli okazję uczestniczyć w Akcji Mural – konkursie plastycznym na najlepszą pracę plastyczną prezentującą zasady bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Akcja Mural przyciągnęła ponad 19 tysięcy uczestników z całej Polski. Nadesłano prawie 2 tysiące prac nawiązujących do bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Wyniki zostały ogłoszone na początku 2020 r. Ostatecznie nagrodę główną zdobyła klasa z Zespołu Szkół w Nowej Sarzynie, a mural wykonany na podstawie jej pracy był eksponowany na ścianie budynku przy placu Zawiszy w Warszawie do końca 2020 r.

W 2020 r. dzieci z całej Polski pobierały aplikację „Kolejowe ABC” na urządzenia mobilne. Dotychczas grę pobrało ponad 18 tys. użytkowników. Dzięki aplikacji dzieci mogą w przyjemny sposób poznawać zasady bezpieczeństwa na kolei. W ramach gry „Kolejowe ABC” w 2020 r. przeprowadzone zostały cztery konkursy z nagrodami dla uczniów klas IV-VI ze szkół podstawowych. Trzy klasy, które wygrały rywalizację w aplikacji, pojechały na zielone szkoły zorganizowane w Bieszczadach, nad morzem oraz na Mazurach. Zwycięzcy czwartego konkursu pojadą na wycieczkę w 2021 r.

W listopadzie 2020 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego i Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych podpisali umowę o dofinansowanie projektu „Kampania Kolejowe ABC II” ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Jest to drugi etap ogólnopolskiej kampanii informacyjno-edukacyjnej, realizowanej przez Urząd Transportu Kolejowego, propagującej zasady bezpieczeństwa oraz wartości i wzorce związane z odpowiedzialnym zachowaniem się podczas korzystania z transportu kolejowego. W drugiej edycji projektu istotne jest wzmocnienie oddziaływania poprzez zwiększenie jej zasięgu dotarcia. Dlatego planowane jest objęcie kampanią medialną, realizowaną na bardzo szeroka skalę, zarówno dzieci i młodzieży, jak i ich rodziców, nauczycieli i wychowawców. Dzięki rozszerzeniu działań edukacyjnych do końca 2023 r. łącznie w ramach obu projektów w zajęciach edukacyjnych weźmie udział 31 tysięcy dzieci z ponad 1000 placówek z całej Polski. Działaniami medialnymi zostaną zaś objęte nie tylko dzieci i młodzież, ale także dorośli.

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

Zakładane rezultaty obu projektów obejmują m.in:

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

Zadanie 28: Koordynacja działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112

<p>Zakres działania:</p> <p>Założeniem projektu jest oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn w celu szybkiej identyfikacji obiektu dla operatora 112. Prezes UTK koordynuje oraz nadzoruje realizację tego zadania.</p>	Kierunek	Inżynieria/Edukacja
	Lider	UTK
	Źródła finansowania	Budżet UTK, Budżet zarządców infrastruktury – oznakowanie przejazdów
	<p>WSKAŹNIK PRODUKTU</p> <p>Liczba oznakowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść</p>	

	Stan na 31.12.2019	Stan na 31.12.2020
	349 oznakowanych PKD innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A.	346 oznakowanych PKD innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A.
<p>Osiągnięte rezultaty:</p> <p>Założeniem projektu jest oznakowanie przejazdów kolejowo–drogowych i przejść w poziomie szyn indywidualnym numerem identyfikacyjnym. Obecnie takie oznakowanie zrealizowane zostało przez wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury. Zmniejszenie liczby oznakowanych przejazdów w stosunku do stanu na koniec 2019 r. wynikało z przeprowadzenia fizycznej likwidacji 3 przejazdów kolejowo-drogowych.</p> <p>Oznakowanie przejazdów umożliwia szybki kontakt użytkownika drogi, będącego uczestnikiem lub świadkiem awarii czy zdarzenia, ze służbami ratowniczymi. W przypadku awarii lub zdarzenia na przejeździe, po połączeniu z numerem 112 (w razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem) lub numerem awaryjnym (w razie awarii) zgłaszający podaje indywidualny numer identyfikacyjny przejazdu. Dzięki przekazanej informacji operator numeru 112 lub pracownik kolejowy może precyzyjnie określić lokalizację przejazdu, co skraca czas reakcji działania służb w przypadku wystąpienia zagrożenia.</p> <p>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. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. taką koordynację realizują we własnym zakresie, natomiast w przypadku pozostałych autoryzowanych zarządców infrastruktury koordynacja prac w zakresie aktualizacji bazy przejazdów i przejść kolejowo-drogowych, również w 2020 r., realizowana była przez Prezesa UTK na wzór rozwiązania funkcjonującego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p> <p>W 2020 r. podjęto rozmowy z Warszawską Koleją Dojazdową sp. z o.o. w zakresie włączenia przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych na liniach kolejowych tego zarządcy infrastruktury do systemu numeru 112.</p>		

Zadanie 29. Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe

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

I etap projektu obejmuje modernizację 182 przejazdów kolejowo-drogowych na terenie całego kraju. Prace polegają na podniesieniu kategorii przejazdów (poprzez wyposażenie ich w samoczynne systemy przejazdowe) lub wymianie wyeksploatowanych urządzeń starego typu na urządzenia nowej generacji. Na wybranych przejazdach prowadzone są roboty torowo-drogowe związane z wymianą nawierzchni kolejowej oraz drogowej w rejonie skrzyżowania. Do dnia 31 grudnia 2020 roku zakończono roboty na 128 przejazdach. Przewidywany termin zakończenia projektu: wrzesień 2021 roku. W ramach II etapu projektu PKP PLK zastąpią 5 przejazdów kolejowo-drogowych o bardzo wysokich iloczynach ruchu skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Inwestycje prowadzone są wspólnie z władzami samorządowymi. Trwają prace przygotowawcze, w tym projektowe.

Ponadto wiele przejazdów kolejowo-drogowych jest modernizowanych i rewitalizowanych, a niejednokrotnie zastępowanych skrzyżowaniami dwupoziomowymi podczas realizacji projektów inwestycyjnych na poszczególnych liniach kolejowych. Łącznie w 2020 roku PKP PLK zmodernizowały lub zrewitalizowały 306 przejazdów.

W trakcie modernizacji stosowane są nowoczesne rozwiązania techniczne gwarantujące wymagany poziom bezpieczeństwa mimo stale rosnącej liczby aut. Przejazdy wyposażane są w urządzenia zdalnej kontroli, co sprawia, że każda usterka urządzeń na przejeździe jest sygnalizowana u dyżurnego ruchu. Maszynista o ewentualnej awarii

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

Podnoszenie kategorii przejazdów

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

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2015 [szt.]	Stan na 31.12.2016 [szt.]	Stan na 31.12.2017 [szt.]	Stan na 31.12.2018 [szt.]	Stan na 31.12.2019 [szt.]	Stan na 31.12.2020 [szt.]	Zmiana [szt.]
Przejazdy kat. A	2 458	2412	2392	2337	2281	2229	-229
Przejazdy kat. B	1 045	1142	1192	1255	1336	1411	+366
Przejazdy kat. C	1 371	1364	1386	1415	1440	1499	+128
Przejazdy kat. D	6 801	6584	6343	6216	5977	5617	-1 184
Przejścia kat. E	485	512	479	468	473	455	-30
Przejazdy kat. F	584	562	562	584	649	727	+143
Ogółem	12 744	12 546	12 354	12 275	12 156	11938	-806

Szczególnie pozytywne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych jest znaczące zmniejszenie liczby najslabiej zabezpieczonych przejazdów kategorii D (ich liczba na przestrzeni 6 lat spadła o 1 184 szt.), co jest efektem podniesienia kategorii (do kat. B lub kat. C), przekwalifikowania do kat. F (przejazdy użytku prywatnego) oraz likwidacji niektórych, najmniej uczęszczanych przejazdów kat. D.

Poprawa stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych

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

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

W celu podniesienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A znajdujących się w granicach stacji kolejowych lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w wielu lokalizacjach podejmowane są działania techniczne zmierzające do uzależnienia wskazań semaforów wjazdowych i wyjazdowych na / ze stacji (a więc zezwalających na jazdę pociągów także przez te przejazdy) od położenia rogatek przejazdowych. Po wprowadzeniu takiego rozwiązania możliwość wyświetlenia na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu uwarunkowana jest tym, czy zostały prawidłowo zamknięte rogatki na przejeździe. W ramach tych działań w 2020 roku

zmodernizowanych zostało 60 przejazdów kolejowo-drogowych²; zadanie będzie kontynuowane w kolejnych latach.

Zadanie 30: Podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych

Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd...”

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

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

Podsumowanie działań w ramach kampanii w 2020 roku:

- 571 prelekcji edukacyjnych na temat bezpieczeństwa kolejowego; 19218 wyedukowanych dzieci,
- 865 akcji ulotkowych i prewencyjnych na przejazdach; ok. 71 tys. uczestników ruchu zetknęło się z naszymi akcjami ulotkowymi i prewencyjnymi,
- 230 zgłoszonych usterek przy pomocy formularza „Zgłoś usterkę”,
- 79 eventów promocyjnych
- 2 szkolenia warsztatowe dla przedstawicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców,
- ok. 14 mln. odsłon spotu kampanijnego na YouTube,
- zrealizowano 2 kampanie serwisach VoD,
- zrealizowano kampanie spotowe w multipleksach kinowych oraz kinach studyjnych i lokalnych;
- opublikowano łącznie 98 reklam prasowych w dziennikach i tygodnikach o zasięgu ogólnopolskim oraz regionalnym,

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

W ramach kampanii Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!” PKP Polskie Linie Kolejowe od 2016 roku organizują specjalistyczne seminaria dla osób kształcących i egzaminujących przyszłych kierowców, poświęcone zagad-

² Ze względu na niezakończony okres sprawozdawczy dane za 2020 rok mają charakter wstępny.

nieniu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W latach 2016 – 2020 odbyły się łącznie 42 warsztaty, w których uczestniczyli specjaliści z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przedstawiciele: lokalnych ośrodków szkolenia kierowców, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Wojewódzkich Komend Policji, Wojewódzkich Komend Państwowej Straży Pożarnej oraz zespołów ratownictwa medycznego. W 2020 roku warsztaty odbyły się w 2 miastach: w Gorzowie Wlkp. i Włocławku.

Podczas spotkań poruszane były tematy dotyczące m.in. Prawa o Ruchu Drogowym w kontekście przejazdów kolejowo-drogowych. Szczegółowo omawiano specyfikę poszczególnych kategorii przejazdów oraz najczęstsze wykroczenia popełniane przez kierowców. Prezentowano materiały wideo z kamer przemysłowych ukazujące niebezpieczne zachowania.

Warsztaty umożliwiają instruktorom nauki jazdy czynny udział w dyskusji ze specjalistami z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz dają szansę wspólnego omówienia najbardziej aktualnych zagadnień. Dzięki spotkaniom do ok. 4000 ośrodków szkolenia kierowców zostały przekazane materiały wideo ze zdarzeń na przejazdach, infografiki i prezentacje multimedialne z zasadami bezpieczeństwa oraz inne dodatkowe pomoce dydaktyczne. Organizowane przez PKP PLK seminaria z instruktorami pełnią bardzo ważną rolę w procesie edukacyjnym kandydatów na kierowców (kursantów).

Zadanie 31: Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

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

W 2020 roku audytorzy z Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK przeprowadzili wewnętrzne audyty zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych w dwóch wybranych zakładach linii kolejowych. Zakres tych audytów obejmował w szczególności wybrane aspekty procesów:

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

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

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

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

Zadanie 32: Współpraca z organami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

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

W maju 2018 roku PKP PLK oznakowała wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe specjalnymi naklejkami z indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi (INI). Jednocześnie baza danych o INI została zintegrowana z systemem

informatycznym wykorzystywanym przez operatorów numeru alarmowego 112. Przekazany przez osobę zgłaszającą zagrożenie lub wypadek numer identyfikacyjny przejazdu zawarty na Żółtej naklejce pozwala operatorowi numeru 112 łatwo i precyzyjnie zlokalizować przejazd lub przejście, co z kolei umożliwia szybszą reakcję pracowników kolejowych i, w razie potrzeby, służb ratunkowych. Natychmiastowa reakcja zwiększa szansę np. na zatrzymanie rozpędzonego pociągu w bezpiecznej odległości od przejazdu, a tym samym może zapobiec wypadkowi.

Od 1 czerwca 2018 do 31 grudnia 2020 roku operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali blisko 10,5 tys. zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach i terenach kolejowych. Dzięki dedykowanemu szybkiemu łączu z dyspozytorami PKP PLK w 358 przypadkach niezwłocznie wstrzymano ruch pociągów w obrębie przejazdu, zaś w 737 przypadkach, aby zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i użytkowników przejazdów, ograniczono prędkość jazdy pociągów do 20 km/h.

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

Z uwagi na fakt, że najpoważniejsze ryzyko na przejazdach kolejowo-drogowych związane jest z wykroczeniami popełnianymi przez kierowców pojazdów drogowych, zakłady linii kolejowych kontynuowały w 2020 roku realizację polecenia Biura Bezpieczeństwa PKP PLK w zakresie:

- przekazywania do właściwych jednostek organów ścigania nagrań z urządzeń monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych, które obrazują naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami drogowymi oraz innych użytkowników przejazdów, tj. pieszych i rowerzystów;
- dalszej współpracy z tymi organami w celu pozyskania informacji o ich działaniach zmierzających do wykrycia i ukarania sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego.

Przekazywanie nagrań z monitoringu organom ścigania ma na celu zwiększenie świadomości kierowców w zakresie stwarzanych przez nich zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych, karanie użytkowników dróg łamiących przepisy ruchu drogowego, a także umożliwienie dochodzenia roszczeń finansowych od sprawców wykroczeń w związku z dokonywanymi przez nich uszkodzeniami urządzeń przejazdowych (sygnalizatorów, rogatek itp.).

Działalność badawcza i publikacje

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

W 2020 r. Instytut Badawczy Dróg i Mostów realizował następujące zadania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego:

Projekty badawcze

1. Badania przemysłowe i eksperymentalne prace rozwojowe nad opracowaniem bezpiecznego punktu oświetleniowego,
2. Opracowanie i wytworzenie prototypów ultralekkich bezpiecznych barier drogowych i mostowych ze stali o podwyższonej wytrzymałości i nowatorskim systemie montażu wraz z technologią ich produkcji.
3. Opracowanie i wytworzenie lekkiej modułowej poduszki zderzeniowej wykorzystującej najnowsze rozwiązania materiałów wraz z technologią jej produkcji.

Badania terenowe i laboratoryjne

1. Przedsezonowe badania porównawcze zestawów SRT-3 służących do badania właściwości przeciwpoślizgowych nawierzchni w 2020 roku.
2. Diagnostyka stanu nawierzchni sieci dróg wojewódzkich wg WDSN administrowanych przez ZDW w Olsztynie.
3. Badania nawierzchni autostrady A2 odc. Konin - Nowy Tomyśl.
4. Badania nawierzchni autostrady A2 odc. Nowy Tomyśl – Granica Państwa
5. Badania nawierzchni autostrady A1 od km 0+000 do km 151+900.
6. Badania nośności, równości, współczynnika tarcia, ocena wizualna na odcinku autostrady A-4 Katowice – Kraków.
7. Badania zderzeniowe w skali rzeczywistej barier drogowych według PN-EN 1317 na poziom powstrzymywania TB11, TB32, TB42, TB51 i TB61.
8. Badania zderzeniowe w skali rzeczywistej barier mostowych według PN-EN 1317 na poziom powstrzymywania TB11, TB51.
9. Badania zderzeniowe w skali rzeczywistej poduszek zderzeniowych według PN-EN 1317
10. Badania zderzeniowe w skali rzeczywistej typoszeregu słupów oświetleniowych według PN-EN 12767 dla klas prędkości 35 km/h, 50 km/h, 70 km/h i 100 km/h.
11. Analiza oznakowania pionowego odcinka II autostrady płatnej A2 Świecko - Nowy Tomyśl od km 1+995 do km 107+900;
12. Badania terenowe oznakowania poziomego autostrady A-1 na odcinku od węzła Rusocin do węzła Nowe Marzy (km 00+000 do km 151+900) w zakresie współczynnika luminancji w świetle rozproszonym Qd (widzialność w dzień) oraz współczynnika odbłasku R_L (widzialność w nocy) wraz z analizą wyników;
13. Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A2, odcinek II Świecko - Nowy Tomyśl od km 1+995 do km 107+900;
14. Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 pomiędzy węzłem Jarosław Zachód i węzłem Korczowa;
15. Pomiary właściwości oznakowania poziomego drogi ekspresowej S19 od Stobiernej do węzła Rzeszów Wschód; Zleceniodawca: F.U.H.P.
16. Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 odcinek Katowice - Kraków od km 346+515 do km 401+100;

17. Pomiary wskaźnika szorstkości oznakowania poziomego na jezdni północnej autostrady A4 na odcinku Węzeł Krapkowice – Węzeł Kędzierzyn –Koźle od km 256+740 do km 269+575;
18. Pomiary właściwości oznakowania poziomego drogi ekspresowej S7, odcinek Miłomłyn północ – Ostróda północ;
19. Pomiary właściwości oznakowania poziomego Obwodnicy Olsztyna – odcinek drogi ekspresowej S-16 od km 0+000 do km 10+000 i drogi ekspresowej S-51 od km 0+000 do km 1+000;
20. Badania wstępne typu aktywnych stałych pionowych znaków drogowych;
21. Badania wstępne typu aktywnych stałych pionowych znaków drogowych;
22. Badania próbek mieszanek mineralno-asfaltowych w zakresie współczynnika luminancji Qd;
23. Badania próbek gumowych pasów oznakowania stref bezpieczeństwa pieszych: pas ostrzegawczy i pas bezpieczeństwa;
24. Badania próbek gumowych pasów ostrzegawczych;
25. Badania wstępne farb rozpuszczalnikowych barwy białej, żółtej, czerwonej i niebieskiej do poziomego oznakowania dróg;
26. Badania wstępne masy chemoutwardzalnej barwy białej do poziomego oznakowania dróg;
27. Badania wstępne masy chemoutwardzalnej barwy białej do poziomego oznakowania dróg;
28. Badania wstępne masy chemoutwardzalnej barwy białej do poziomego oznakowania dróg;
29. Badania wstępne masy termoplastycznej barwy białej do poziomego oznakowania dróg;
30. Badania wstępne masy termoplastycznej barwy białej do poziomego oznakowania dróg;
31. Badania próbek stałych pionowych znaków drogowych B-20 i G-2;

Konferencje i prezentacje

Konferencja Krakowskie Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2020, Kraków 19-20 lutego 2020, prezentacja *Percepcja i recepcja przekazu informacyjnego znaków o zmiennej treści przez kierujących pojazdami w aspekcie zagadnień technicznych i prawnych*,

Publikacje

1. *Towards an evidence-based national road safety programme. A two-stage approach" (Wytyczne tworzenia krajowych, dwuetapowych programów poprawy brd), FERSI, styczeń 2020.*
2. *The position of e-scooters in European countries. Results of a survey in FERSI countries" (Prawne aspekty korzystania z hulajnóg elektrycznych w krajach europejskich), FERSI, czerwiec 2020.*
3. *Smart photonic guidance system for road safety. Transport Problems 2020 Volume 15 Issue 4 Part 1 DOI: 10.21.307/tp-2020-047*
4. *O możliwości kreowania skrzyżowań przyjaznych dla kierowców, Materiały Budowlane, nr 9, s. 44-45.*
5. *Propozycja metodologii ewaluacji ex post wpływu nowej inwestycji drogowej na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, Drogi i Mosty vol.19, s. 183-197*

6. *Bezpieczeństwo ruchu drogowego priorytetem polskiego rządu*, Transport Miejski i Regionalny, Nr 6/2020.
7. *SPIK – Intelligentne skrzyżowanie przyjazne kierowcom*, Bezpieczeństwo w ruchu drogowym Nauka w Służbie Praktyki str. 142-148, Szczytno 2020.
8. *Wybrane propozycje zmian warunków technicznych pionowych znaków drogowych, w tym wprowadzenie oznakowania eksperymentalnego*, Bezpieczeństwo w ruchu drogowym Nauka w Służbie Praktyki str. 149-172, Szczytno 2020.

Instytut Transportu Samochodowego

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

DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZA

Filar: **Bezpieczny człowiek**

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

Kierunek: **Inżynieria i technologia**

1. **Opracowanie nowatorskiej aplikacji do szkolenia kierowców w zakresie wykorzystania systemów automatyzacji jazdy w ramach realizacji projektu Trustonomy: „Building Acceptance and Trust in Autonomous Mobility”, H2020 MG 3.3 Grant no. 815003.** W 2020 roku opracowano wymagania jakościowe dotyczące aplikacji, programy szkoleń dla wybranych systemów oraz utworzono prototypową wersję oprogramowania. Badania nad skutecznością tej formy kształcenia będą prowadzone w roku 2021. Ostateczna wersja usługi będzie dostępna w roku 2022.

Filar: **Bezpieczny człowiek**

Priorytet: **Inne**

Kierunek: **Inżynieria i technologia**

1. **PEDI-CRASH: Aspekty bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu w pojazdach zautomatyzowanych CAD.** W 2020 roku zakończono realizację pracy badawczej w której przeprowadzono badania faktycznych możliwości zapobiegania wypadkom z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszy i rowerzysta) poprzez wsparcie kierowców systemami automatyzującymi jazdę. Wyniki badań będą publikowane w latach kolejnych.

Filar: **Bezpieczny pojazd**

Priorytet: **Inne**

Kierunek: **Inżynieria i technologia**

2. **AV-PL-ROAD: „Polska droga do automatyzacji transportu drogowego”,** projekt realizowany w ramach programu GOSPOSTRATEG finansowanego przez Narodowe centrum Badań i Rozwoju. Przeprowadzone badania systemów wspomaganie jazdy na torze badawczym miały na celu wskazanie możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i oszacowanie skali tego wpływu przez zastosowanie w nowo produkowanych pojazdach systemów wspomaganie jazdy. W badaniach określono faktyczne możliwości techniczne tych systemów oraz parametry współpracy systemu z kierowcą. Badania przeprowadzono w 2020 roku, ich wykorzystanie zaplanowano w dalszej części projektu trwającego do I kwartału 2022 roku.

Filar: **Bezpieczny człowiek**

Priorytet: **Inne**

Kierunek: **Edukacja**

3. **Badanie zachowań uczniów szkół podstawowych asumptem do opracowania programu nauczania wychowania komunikacyjnego (2018-2020).** Celem pierwszego etapu projektu było uzyskanie informacji czy wiadomości i umiejętności przyswojone podczas wychowania komunikacyjnego przekładają się na rzeczywiste zachowania dzieci jako pieszych, rowerzystów i pasażerów oraz, jeśli nie, jakie błędy są przez nie najczęściej popełniane. Efektem tego badania była identyfikacja zachowań prawidłowych i nieprawidłowych dzieci w ruchu drogowym. Celem drugiego etapu było opracowanie programu edukacyjnego wychowania komunikacyjnego w szkole podstawowej uwzględniającego braki w edukacji brd dzieci i młodzieży, dorobek pracowników CBR w tym zakresie oraz dobre praktyki stosowane w innych państwach UE. Efektem pracy jest monografia krajowa pt. Dzieci w ruchu drogowym, składającej się z trzech zeszytów (wymienione poniżej w publikacjach).
4. **Zapobieganie prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu i narkotyków** (*Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*) – projekt realizowany w latach 2020-2021 przez konsorcjum dwóch partnerów: ECORYS Netherlands i Instytut Transportu Samochodowego na zlecenie Komisji Europejskiej, Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE). Celem projektu jest dostarczenie Komisji Europejskiej aktualnych danych i informacji na temat alkoholu i innych substancji psychoaktywnych jako czynników powodujących wypadki drogowe. Ponadto celem projektu jest zebranie aktualnych informacji na temat polityk, obowiązujących ram prawnych, procesu egzekwowania przepisów w tym zakresie oraz sankcji i środków wdrożonych przez państwa członkowskie UE oraz Szwajcarię i Norwegię w celu ograniczenia negatywnego wpływu tych substancji na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Projekt polega na analizie dostępnych źródeł literatury, projektów i przykładów dobrych praktyk, a także na przeprowadzeniu konsultacji z przedstawicielami krajów europejskich (na podstawie opracowanych kwestionariuszy), oraz zorganizowaniu i przeprowadzeniu warsztatów z ekspertami bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz decydentami na szczeblach krajowych. Ponadto, w ramach projektu analizowane są najnowocześniejsze technologie służące do walki z alkoholem i narkotykami w ruchu drogowym i ich potencjalne korzyści dla bezpieczeństwa oraz koszty i zalety programów stosowania blokad alkoholowych. Efektem projektu będzie zestaw zaleceń dotyczących tego w jaki sposób Komisja Europejska może skutecznie wspierać wysiłki państw członkowskich na rzecz ograniczania liczby wypadków drogowych związanych z prowadzeniem pojazdu pod wpływem alkoholu i innych substancji psychoaktywnych. Wyniki projektu oraz wnioski i zalecenia posłużą Komisji Europejskiej jako podstawa do podjęcia decyzji, czy i w jaki sposób zaktualizować zalecenia w tym zakresie określone przez KE w 2001 roku.
5. **Projekt "MOVING Safely To All Roads" (Moving STARS).** Realizowany w ramach programu ERASMUS+ w latach 2020-2022 przez konsorcjum siedmiu partnerów (w tym Instytut Transportu Samochodowego) z pięciu krajów. Projekt jest skierowany do nauczycieli wychowania przedszkolnego i pierwszych klas szkół podstawowych. Jego celem jest połączenie zdrowego rozwoju kinestetycznego dzieci z bezpieczeństwem na drogach poprzez wykorzystanie w edukacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu i mobilności gier ruchowych i aplikacji cyfrowych, które sprzyjają rozwojowi umiejętności motorycznych dzieci. Projekt polega na opracowaniu materiałów szkoleniowych dla nauczycieli i stworzeniu bazy wiedzy dla nich, z której mogą korzystać przy realizacji zajęć z zakresu brd, z naciskiem położonym na naukę poprzez gry. Druga grupa adresatów projektu to uczniowie, którzy poprzez działania oparte na grach (fizycznych i cyfrowych) będą wspierani w nauce poprawnych zachowań na drodze poprzez: opanowanie umiejętności motorycznych z naciskiem na chodzenie, bieganie, balansowanie itp., które są niezbędne do bezpiecznego poruszania się pieszych; poznanie znaczenia bezpiecznych zachowań w ruchu i zwiększenia świadomości w tym zakresie, promowanie zdrowego i aktywnego stylu życia.
6. **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).

7. **KROS- Knights for Road Safety, Rycerze Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.** Celem projektu jest zmiana podejścia w europejskich szkołach do realizacji programów i inicjatyw w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wsparcie rozwoju zawodowego nauczycieli w tym obszarze. W ramach projektu powstaje partnerstwo strategiczne interesariuszy bezpieczeństwa ruchu drogowego: m.in. ekspertów bezpieczeństwa ruchu drogowego, pedagogów i twórców aplikacji edukacyjnych, władz lokalnych. W sieci szkół pilotażowo testowane są materiały edukacyjne KROS.

Filar: **Bezpieczny pojazd**

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

Kierunek: **Badania i wymiana doświadczeń**

1. **Opracowywanie i doskonalenie metod kontroli stanu technicznego pojazdów.** W ramach działalności statutowej są podejmowane prace, mające na celu opracowanie koncepcji i wykonanie prototypów nowych urządzeń kontrolnych oraz ich badania eksploatacyjne. W 2020 roku Opracowanie prototypu opóźniomierza do kontroli działania hamulców typ CL 177, umożliwiających badanie techniczne układu hamulcowego w pojazdach przystosowanych do prowadzenia przez osoby niepełnosprawne.

DZIAŁALNOŚĆ PUBLIKACYJNA

W ramach działalności publikacyjnej Instytutu Transportu Samochodowego od lat wydawany jest **Kwartalnik Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego**. W 2020 roku ukazały się dwa numery Kwartalnika. W wersji elektronicznej są one dostępne bezpłatnie na stronie http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/analizy_brd/projekty_i_publicacje/kwartalnik_brd/ Źródłem informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego jest również **Portal Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** zawierający między innymi mapę interaktywną i bazę danych do wykorzystania przez internautów. www.obserwatoriumbrd.pl

Poniżej zamieszczono publikacje przygotowane przez pracowników ITS w podziale na priorytety i kierunki zgodne z NPBRD:

Filar: **Bezpieczny człowiek**

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

Kierunek: **Edukacja**

1. **Kierowcy w pandemii - psychologiczne aspekty powodowania wypadków** – referat wygłoszony podczas konferencji Polskiego Kongresu Drogowego „Drogi i mobilność po pandemii Covid-19. Bezpieczeństwo ruchu drogowego” 25.06.2020,
2. **Przygotowanie młodych kierowców w zakresie psychologicznych aspektów bezpieczeństwa**, referat wygłoszony podczas Kongresu OSK, 18.06.2020, Grupa Image,
3. **Dzieci w ruchu drogowym Zeszyt 1. Współczesne rozumienie wychowania komunikacyjnego**, autor Aneta Wnuk, Wydawnictwa Telekomunikacji i Łączności, Warszawa 2020,
4. **Dzieci w ruchu drogowym Zeszyt 2. Omówienie badań światowych i własnych dotyczących zachowań młodych uczestników ruchu**, autor Aneta Wnuk,

Wydawnictwa Telekomunikacji i Łączności, Warszawa 2020,

5. **Dzieci w ruchu drogowym Zeszyt 3. Propozycje rozwiązań edukacyjnych dla młodych uczestników ruchu i prowadzących zajęcia z wychowania komunikacyjnego**, autor Aneta Wnuk, Wydawnictwa Telekomunikacji i Łączności, Warszawa 2020.

Filar: **Bezpieczny człowiek**

Priorytet: **Ochrona uczestników ruchu drogowego**

Kierunek: **Nadzór**

1. **Stosowanie pasów bezpieczeństwa w Polsce w 2020 roku**, autorzy. Maria Dąbrowska-Loranc, Dorota Hitczenko, Katarzyna Sicińska, ITS 2020,
 - **Stosowanie urządzeń zabezpieczających dzieci w pojazdach w Polsce w 2020 roku**, autorzy. Maria Dąbrowska-Loranc, Dorota Hitczenko, Katarzyna Sicińska, ITS 2020,
 - **Korzystanie z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami w Polsce w 2020 roku**, autorzy. Maria Dąbrowska-Loranc, Dorota Hitczenko, Katarzyna Sicińska, ITS 2020.

Filar: **Bezpieczny człowiek**

Priorytet: **Inne**

Kierunek: **Badania i wymiana doświadczeń**

1. **Budowanie akceptacji i zaufania do autonomicznej mobilności**. Autorzy: Aleksandra Rodak, Mikołaj Kruszewski. Publikacja: Kwartalnik BRD, vol.1-2, 2020,
2. **Influence on use of reflective elements on road safety**, autorzy: Katarzyna Sicińska, Anna Zielińska, konferencja Transport Problems 2020,
3. **Survey on pedestrians and drivers' attitudes at the area of pedestrian crossings**, autorzy: Maria Dąbrowska-Loranc, Katarzyna Sicińska, konferencja Transport Problems 2020.

Filar: **Bezpieczne drogi**

Priorytet: **Wdrożenie standardów brd eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym.**

Kierunek: **Badania i wymiana doświadczeń**

1. **Guidelines for the Use of Non-standard Road Signs – Polish Experiences**, autorzy: Stanisław Gaca, Mariusz Kieć, Tomasz Kamiński, Mikołaj Kruszewski Alessandro Calvi, Publikacja GAMBIT 2020,
2. **The Analysis Of Organizational And Legal Possibilities To Reduce The Risks Related To Road Transport Of Dangerous Goods In Poland**, autorzy: Małgorzata Walendzik, Tomasz Kamiński, Piotr Pawlak, Konstantinos Demestichas, Publikacja GAMBIT 2020,
3. **Driver's tasks in the context of the increase in the degree of automation of the road transport**, autorzy: Cezary Krysiuk, Aldona Kuśmińska-Fijałkowska, Tomasz Kamiński, Konstantinos Demestichas, Publikacja GAMBIT 2020,
4. **Zrównoważona mobilność, C-ITS, pojazdy zautomatyzowane... – wyzwania przyszłości dla zarządców drogowych**, autor: Tomasz Kamiński, Prezentacja: Polski Kongres Drogowy – seminarium
5. **Kooperacyjne Inteligentne Systemy Transportowe (C-ITS) jako rozwiązania podnoszące bezpieczeństwo i efektywność transportu drogowego**, autor: Tomasz Kamiński, Publikacja: Gospodarka Materiałowa i Logistyka nr 6/2020, s. 10-18.

Filar: **Bezpieczne drogi**

Priorytet: **Inne**

Kierunek: **Badania i wymiana doświadczeń**

1. **Rozwój infrastruktury drogowej, a pojazdy autonomiczne**. autorzy: Krysiuk C., Kuśmińska-Fijałkowska A. , Publikacja w ramach Konferencji Logistyka w Ratownictwie.

Filar: **Bezpieczna prędkość**

Priorytet: **Inne**

Kierunek: **Badania i wymiana doświadczeń**

2. **Assessment of the Speed Management Impact on Road Traffic Safety on the Sections of Motorways and Expressways Using Simulation Methods**, autorzy: Jacek Oskarbski, Tomasz Kamiński, Kyandoghene Kyamakya, Jean Chamberlain Chedjou, Karol Źarski, Małgorzata Pędzierska. Publikacja w czasopiśmie Sensors 2020.

Filar: **Bezpieczny pojazd**

Priorytet: **Doskonalenie systemów bezpieczeństwa w pojazdach**

Kierunek: **Badania i wymiana doświadczeń**

1. **Estimated assessment of the potential impact of driver assistance systems used in automated vehicles on the level of road safety in Poland**, autor: Piotr Pawlak. Wygłoszenie referatu na XIII Międzynarodowej Konferencji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2020, „Wyzwania i uwarunkowania poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 roku”, Politechnika Gdańska, 7- 8 września 2020,
2. **User Requirements for Autonomous Vehicles – a Comparative Analysis of Expert and Non-expert-based Approach**, autorzy: Aleksandra Rodak, Samantha Jamson, Mikołaj Kruszewski, Małgorzata Pędzierska. Publikacja: 2020 AEIT International Conference of Electrical and Electronic Technologies for Automotive (AEIT AUTOMOTIVE), Torino, Italy, November pp. 1-6,
3. **Bringing Trust to Autonomous Mobility**, autorzy: Pavlos Kosmides, Konstantinos Demestichas, Konstantinos Avgerinakis, Eleni Trouva, Stefano Bianchi, Alessandro Barisone, Konstantinos Risvas, Konstantinos Moustakas, Aleksandra Rodak, Mikołaj Kruszewski, Małgorzata Pędzierska. Publikacja: 2020 AEIT International Conference of Electrical and Electronic Technologies for Automotive (AEIT AUTOMOTIVE), Torino, Italy, 2020, pp. 1-6,
4. **User Requirements for Autonomous Vehicles - a Comparative Analysis of Expert and Non-expert-based Approach**, autorzy: Aleksandra Rodak, Samantha Jamson, Mikołaj Kruszewski, Małgorzata Pędzierska. Przygotowanie i wygłoszenie referatu na konferencji AEIT AUTOMOTIVE 2020 the 5th AEIT International Conference of Electrical and Electronic Technologies for Automotive, 18-20 listopada 2020r. (online) Publikacja: IEEE Xplore , <https://ieeexplore.ieee.org/document/9307415>

Efekty wprowadzenia „korytarza życia” na drogach publicznych

Dnia 5 listopada 2019 r. Prezydent RP Andrzej Duda podpisał przygotowaną przez Ministerstwo Infrastruktury nowelizację ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzającą przepisy dotyczące tworzenia drogowych korytarzy życia oraz jazdy na suwak. Nowe przepisy zaczęły obowiązywać od dnia 6 grudnia 2019 r.

Wprowadzają one jednoznaczne zasady zachowania kierowców w dwóch istotnych dla bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego sytuacjach: gdy zachodzi potrzeba umożliwienia służbom ratowniczym szybkiego dotarcia na miejsce zdarzenia drogowego, a także gdy występuje zwężenie drogi ograniczające liczbę dostępnych pasów.

O tym, w jaki sposób tworzyć korytarz życia, mówiła m.in. kampania edukacyjna Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego skierowana do polskich kierowców pn. „Życie ma pierwszeństwo”. Jej celem było szerzenie wiedzy na temat zasad tworzenia korytarza życia. Kluczowym elementem kampanii był interaktywny spot, który można obejrzeć na stronach <http://www.krbrd.gov.pl> oraz <http://www.zyciemapierwszenstwo.pl>.

W przypadku jazdy na suwak przepisy precyzyjnie określają zasady pierwszeństwa jazdy z poszczególnych pasów ruchu, gdy następuje zmniejszenie ich liczby, a w miejscu zwężenia powstaje zator. Ustalają ponadto zasadę naprzemiennego wjazdu po jednym pojeździe z każdego pasa ruchu. Nowe rozwiązania są zbliżone do sprawdzonych od lat przepisów funkcjonujących w wielu w krajach Europy.

W zakresie zmian dotyczących „jazdy na suwak” nie ma możliwości poddania ocenie zakładanych efektów projektowanej interwencji ze względu na m.in. brak dostępności odpowiednich metod badawczych w Polsce. Zgodnie jednak z przyjętym założeniem zakładane efekty przyjętych zmian legislacyjnych w zakresie „korytarza życia” są poddawany bieżącej ocenie.

Z przekazanych przez KG PSP informacji wynika, że Państwowa Straż Pożarna z pełną aprobatą przyjęła wprowadzone zmiany. W większości przypadków zauważalny jest postęp w zachowaniu kierujących, w szczególności na autostradach i drogach szybkiego ruchu. Nadal jednak zdarzają się przypadki kierowców, którzy nie stosują się do obowiązku ułatwienia przejazdu uprzywilejowanego pojazdom służb ratowniczych.

Obserwacje komendantów wojewódzkich, miejskich/powiatowych PSP oraz przeprowadzone konsultacje z kierowcami i dowódcami pełniącymi służbę w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP pozwoliły na wyciągnięcie poniższych wniosków:

1. Prawidłowo utworzony „korytarz życia” wpływa na szybkość dotarcia zastępów straży pożarnej do miejsca prowadzonych działań, zwiększenie bezpieczeństwa oraz na łatwiejsze manewrowanie pojazdami pożarniczymi, zwłaszcza w dużych miastach i w okresach zwiększonego natężenia ruchu. Powyższe znacząco wpływa na skrócenie czasu dotarcia ratowników do osób znajdujących się w stanie bezpośredniego zagrożenia życia.
2. Niejednokrotnie zdarzają się przypadki braku możliwości utworzenia „korytarza życia” na zatłoczonych drogach ze względu na infrastrukturę drogową. Głównymi przeszkodami są między innymi: zbyt wysokie krawężniki, bariery ochronne, zbyt wąskie pobocza jak również zbyt blisko rosnące drzewa przy drogach poza terenem zabudowanym.
3. Uregulowania wymaga sposób zachowania się kierowców na drogach jednojezdniowych w dwóch kierunkach ruchu, na których często dochodzi do zatrzymania lub spowolnienia pojazdu uprzywilejowanego z uwagi na nieprawidłowe zachowania uczestników ruchu.

4. W przypadku zakorkowania drogi, „korytarz życia” jest tworzony doraźnie, dopiero po zbliżeniu się samochodu uprzywilejowanego do samochodów stojących w korku, co sprawia, że pojazd uprzywilejowany porusza się z niewielką prędkością znacznie wydłużając czas dojazdu do zdarzenia.
5. Zauważa się, że czasami kierowcy jadący tzw. „rozbiegowym” pasem ruchu często interpretują go jako przeznaczony do jazdy na suwak, co powoduje kolizje z innymi uczestnikami ruchu. W tym obszarze wskazane jest doinformowanie społeczeństwa.
6. Problemem jest przejazd dwóch lub więcej pojazdów uprzywilejowanych. Kierowcy po przejeździe pierwszego uprzywilejowanego pojazdu często wracają do normalnego ustawienia, nie sprawdzając czy nie nadjeżdżają kolejne pojazdy. W konsekwencji następny pojazd uprzywilejowany napotyka na utrudnienia w dojeździe na miejsce zdarzenia.
7. Podstawową zasadą jest, aby kierowcy będący najbliższym zdarzenia rozpoczęli tworzenie „korytarza życia”, wtedy kolejni naśladują powyższe zachowanie.
8. Przygotowując programy kursów na prawo jazdy wskazanym jest położenie nacisku na kwestie dot. „korytarza życia” - jak się zachować w trakcie jego tworzenia, gdy nadjeżdża samochód uprzywilejowany w ruchu, aby poprzez nieodpowiednie zachowanie nie powodować dodatkowych utrudnień oraz nie podnosić ryzyka wystąpienia kolizji.

Zdaniem KG PSP wprowadzenie konieczności tworzenia „korytarza życia” przez uczestników drogi jest jak najbardziej zasadne i koniecznym jest propagowanie nowych regulacji w zakresie prawidłowego realizowania tego obowiązku. W długoterminowej perspektywie można oczekiwać zmiany zachowań, wzrostu poziomu kultury i dyscypliny wśród kierowców uczestniczących lub będących świadkami zdarzeń drogowych.

Koniecznym jest jednak kontynuowanie procesu edukacji przyszłych kierowców w trakcie nauki jazdy, jak również prowadzenia kampanii informacyjnych docierających do dużej rzeszy kierowców. Pozwoli to uniknąć sytuacji, w których tylko część kierowców stosuje się do przepisów ułatwiających dotarcie służb do miejsca zdarzenia.

Ocenę efektów przyjętych zmian legislacyjnych w zakresie „korytarza życia” przedstawiło również Ministerstwo Zdrowia. W związku z tym, że zespoły ratownictwa medycznego nie raportują po każdej zakończonej interwencji, czy w trakcie przejazdu ambulansem utworzony został korytarz życia, tym samym nie są prowadzone statystyki w powyższym zakresie i nie jest możliwa jednoznaczna ocena oddziaływania wprowadzonych regulacji na zmianę zachowań kierujących.

System Wspomagania Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego (SWD PRM) pozwala na wygenerowanie raportów dotyczących czasu dojazdu zespołu ratownictwa medycznego (ZRM) na miejsce zdarzenia. Z uwagi na to, że przepisy wprowadzające regulacje dotyczące tworzenia przez kierowców korytarza życia obowiązywać zaczęły od 6 grudnia 2019 r., analizie poddano czas dojazdu ZRM w 1 kodzie pilności w ujęciach miesięcznych w okresie od 6 października 2019 r. do 6 marca 2020 r., czyli dwa miesiące poprzedzające wprowadzenie zmian oraz pierwsze trzy miesiące po ich wprowadzeniu. Pozyskane dane pozwoliły na wyliczenie mediany czasu dojazdu ZRM w kodzie 1 (wymagającym użycia sygnałów świetlnych i dźwiękowych) dla całego kraju, przy uwzględnieniu kryterium gęstości zaludnienia. Wyniki przedstawiają się następująco:

Mediana czasu dotarcia ZRM na miejsce zdarzenia – KOD 1	06.10-06.11.2019	07.11-06.12.2019	07.11-06.12.2019	07.01-06.02.2020	07.02-06.03.2020
Miasta powyżej 10 tys. mieszkańców	7,14	7,25	7,24	7,26	7,20
Poza miastami powyżej 10 tys. mieszkańców	13,21	13,34	13,41	13,56	13,36

Wyliczenia te nie wskazują, by w pierwszych trzech miesiącach po wprowadzeniu powyższych przepisów odnotowano skrócenie mediany czasu dotarcia zespołów ratownictwa medycznego na

miejsce zdarzenia; czasy te są porównywalne do okresu poprzedniego. Trudno jest jednoznacznie stwierdzić, czy wynika to z nieprawidłowego stosowania przez kierowców wprowadzonych regulacji, czy wpływ na to miały inne czynniki, np. pogodowe.

Epidemia wirusa SARS-CoV-2 spowodowała, że znaczna część interwencji zespołów ratownictwa medycznego od połowy marca 2020 r. i dalej dotyczyła wyjazdów do pacjentów z podejrzeniem zakażenia i w związku z dodatkowym zabezpieczeniem członków ZRM, wydłużył się czas dotarcia do pacjenta. Analiza powyższych danych od marca 2020 r. byłaby niemiarodajna.

O analizę i ocenę wpływu wprowadzenia przedmiotowych regulacji na zmianę zachowań kierujących w zakresie prawidłowego realizowania nałożonych obowiązków, poproszono Panią Małgorzatę Popławską – Prezes Związku Pracodawców Ratownictwa Medycznego SPZOZ. Przesłana odpowiedź wyraża subiektywną ocenę opartą na obserwacji i informacjach przekazanych przez dysponentów zespołów ratownictwa medycznego. Z oceny tej wynika, że wprowadzone 6 grudnia 2019 r. przepisy prawne mają pozytywny wpływ na zachowanie kierowców i działają z korzyścią dla służb ratowniczych. Prawidłowe tworzenie korytarzy życia może ułatwić odpowiednim służbom dojazd do osób poszkodowanych i ich ewakuację z miejsca zdarzenia, skracając tym samym czas przejazdu. Zaobserwowano zmianę zachowania kierowców poprzez sprawniejsze, szybsze i bardziej przewidywalne reagowanie na widok pojazdów uprzywilejowanych. Korytarze życia sprawdzają się na autostradach, drogach ekspresowych i drogach szybkiego ruchu oraz w dużych aglomeracjach miejskich o rozbudowanej infrastrukturze drogowej. W ruchu miejskim, na drogach lokalnych, gdzie przeważają drogi jednopasmowe, wprowadzenie korytarzy życia nie wpłynęło znacząco na płynność jazdy ZRM.

Prezes Związku Pracodawców Ratownictwa Medycznego wskazuje również na niepokojące zjawisko zajmowania utworzonych korytarzy życia przez kierowców chcących opuścić zablokowaną trasę, jak również nadużywanie korzystania z sygnałów świetlnych i dźwiękowych przez inne pojazdy. Takie zachowania powodują całkowite zablokowanie przejazdu ambulansu ratowniczego, a tym samym uniemożliwiają dojazd ZRM do zdarzenia lub szybką ewakuację poszkodowanych.

Reasumując, Ministerstwo Zdrowia podkreśliło że analiza pierwszych trzech miesięcy po wejściu w życie przepisów obligujących kierowców do tworzenia korytarzy życia, przeprowadzona na podstawie danych z SWD PRM, nie wykazała poprawy czasu dotarcia zespołów ratownictwa medycznego na miejsce zdarzenia. Ocena długofalowa na podstawie wybranych kryteriów nie jest możliwa z uwagi na stan epidemii. Natomiast według subiektywnej oceny zespołów ratownictwa medycznego wprowadzone regulacje są jak najbardziej zasadne, widoczna jest zmiana w zachowaniu kierowców, która w pozytywny sposób wpływa na usprawnienie przejazdu pojazdów uprzywilejowanych.

Opinię na temat zmian wprowadzonych w ustawie Prawo o ruchu drogowym na zachowanie kierowców przekazała również Komenda Główna Policji (pismem z dnia 25 marca br.) przedstawiając stanowisko Biura Ruchu Drogowego KGP w tej sprawie, opracowane w oparciu o informacje przekazane przez naczelników Wydziałów Ruchu Drogowego KWP/KSP.

Analiza informacji przekazanych w przedmiotowym zakresie pozwoliła na sformułowanie wniosku - co do zasady zgodnego w skali kraju - że policjanci ruchu drogowego dostrzegają korzystne zmiany w zachowaniu kierowców w zakresie sprawnego tworzenia przez nich „korytarzy życia” i stosowania zasady „jazdy na suwak”, a same przepisy są również pozytywnie odbierane przez kierujących pojazdami.

Jak wynika z informacji przekazanych przez KGP, w początkowej fazie obowiązywania przepisów funkcjonariusze Policji, prowadząc czynności służbowe, na bieżąco informowali o nowych regulacjach prawnych w omawianym zakresie, znaczną uwagę kładąc przede wszystkim na edukację, poprawę świadomości kultury jazdy oraz obowiązek przestrzegania przepisów. Towarzyszące zmianie przepisów prawa kampanie społeczne, ogólnie dostępne w środkach masowego przekazu, jak również bieżące informacje przekazywane poprzez różnego rodzaju media, sukcesyw-

nie wpływały na wzrost świadomości kierujących w zakresie istoty i znaczenia umożliwienia płynnego przejazdu pojazdom uprzywilejowanym oraz praktycznego stosowania zasady „jazdy na suwak”.

Niezależnie od powyższego, w ocenie Wydziałów Ruchu Drogowego KWP/KSP, wprowadzeniu nowych przepisów towarzyszą także nieznaczne trudności związane z interpretacją przepisów i ich praktycznym stosowaniem.

Tym samym, odnosząc się do zagadnienia „jazdy na suwak”, w dalszym ciągu zauważalne są negatywne zachowania kierujących związane z:

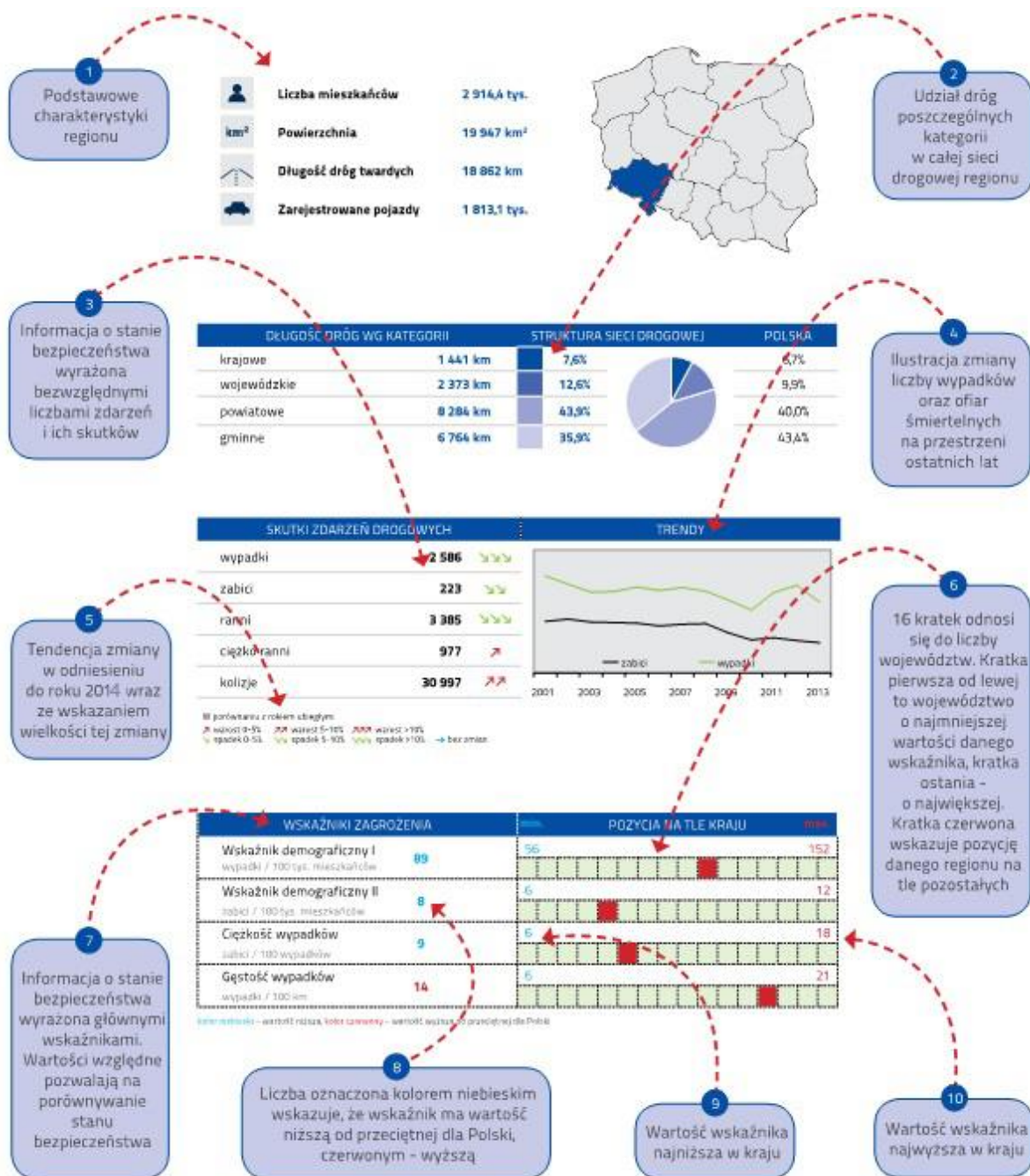
- blokowaniem możliwości zjazdu pojazdowi znajdującemu się na zanikającym pasie ruchu,
- wpuszczaniem więcej niż jednego pojazdu,
- próbami wymuszania pierwszeństwa z nadużywaniem sygnałów dźwiękowych,
- zmianą pasa ruchu zanim pojazd dojedzie do końca kończącego się pasa.

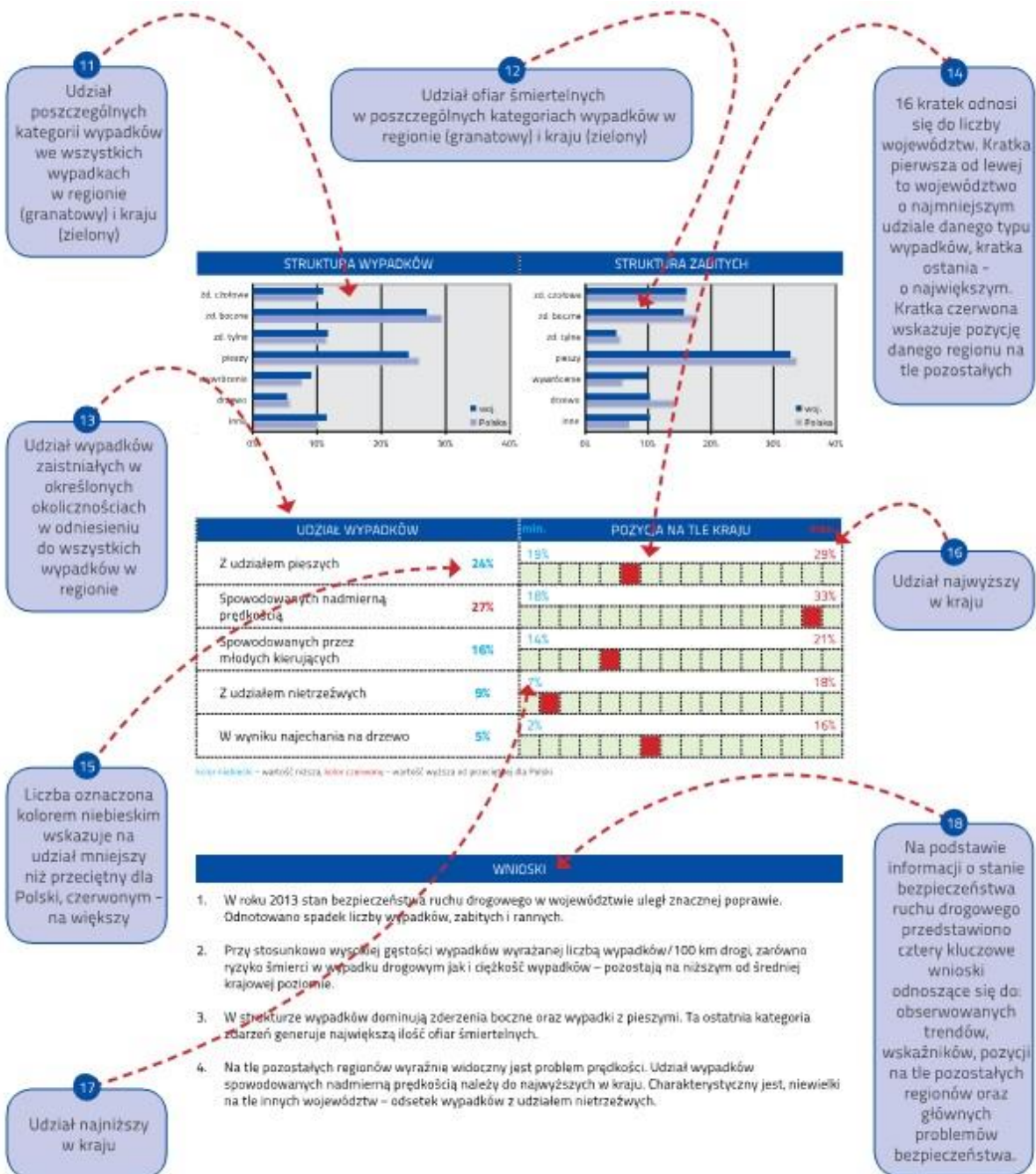
W ocenie Biura Ruchu Drogowego KGP popartej obserwacjami Wydziałów Ruchu Drogowego KWP/KSP, idea wprowadzonych regulacji w zakresie „jazdy na suwak” i „korytarzy życia” niewątpliwie przyczyniła się do upłynnienia i uporządkowania sposobu i stylu jazdy na polskich drogach. Jak wynika z przekazanych informacji, Policja odnotowuje incydentalne przypadki zdarzeń w ruchu drogowym mające związek lub wynikające ze stosowania nowych przepisów w tym zakresie.

ZAŁĄCZNIK 1

Analizy porównawcze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwach w 2020 r.

JAK ODCZYTAĆ INFORMACJE ?







WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE



Liczba mieszkańców	2 898 tys.
Powierzchnia	19 947 km ²
Długość dróg publicznych	24 548,6 km
Zarejestrowane pojazdy	2 366,4 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 416 km	● 5,8%		POLSKA
wojewódzkie	2 480 km	● 10,1%		4,6%
powiatowe	8 410 km	● 34,3%		6,9%
gminne	12 243 km	● 49,9%		29,3%
				59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	1 578	↘↘↘		
zabici	165	↘↘↘		
ranni	1 794	↘↘↘		
ciężko ranni	682	↘↘↘		
kolizje	35 761	↘↘↘		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

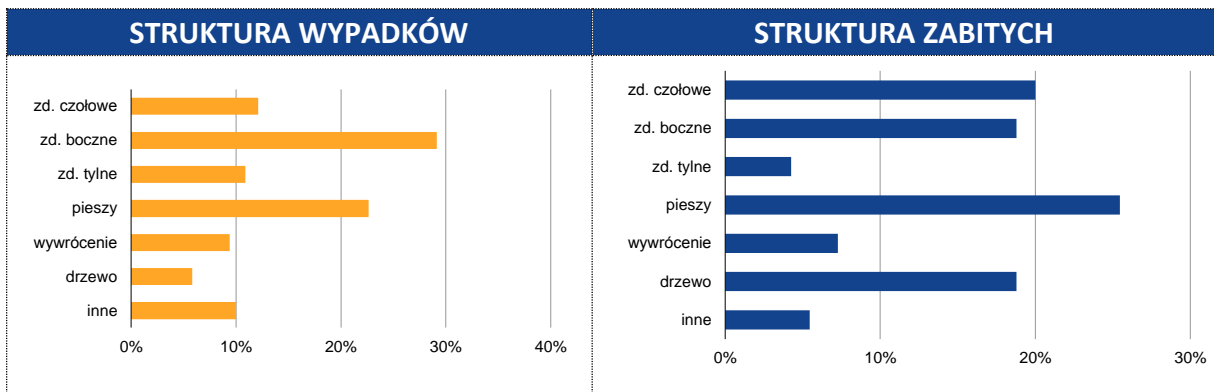
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	36,5	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4,2	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,9	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 23,1%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 23,8%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 15,5%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 15,2%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 9,4%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 9,6%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 5,8%	2,1%	15,9%

WNIOSKI	
1.	W roku 2020 w strukturze wypadków dominują zderzenia boczne i najechanie na pieszego, zaś w strukturze ofiar śmiertelnych najechanie na pieszego oraz zderzenia czołowe, boczne i najechanie na drzewo.
2.	Dość wysoki udział wypadków z udziałem pieszych oraz spowodowanych nadmierną prędkością.
3.	Kolejny rok występuje wyższy od średniej udział wypadków motocyklistów.



WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 069,2 tys.
Powierzchnia	17 971 km ²
Długość dróg publicznych	28 022,9 km
Zarejestrowane pojazdy	1 703,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 216 km	4,3%	
wojewódzkie	1 756 km	6,3%	
powiatowe	7 011 km	25,0%	
gminne	18 040 km	64,4%	

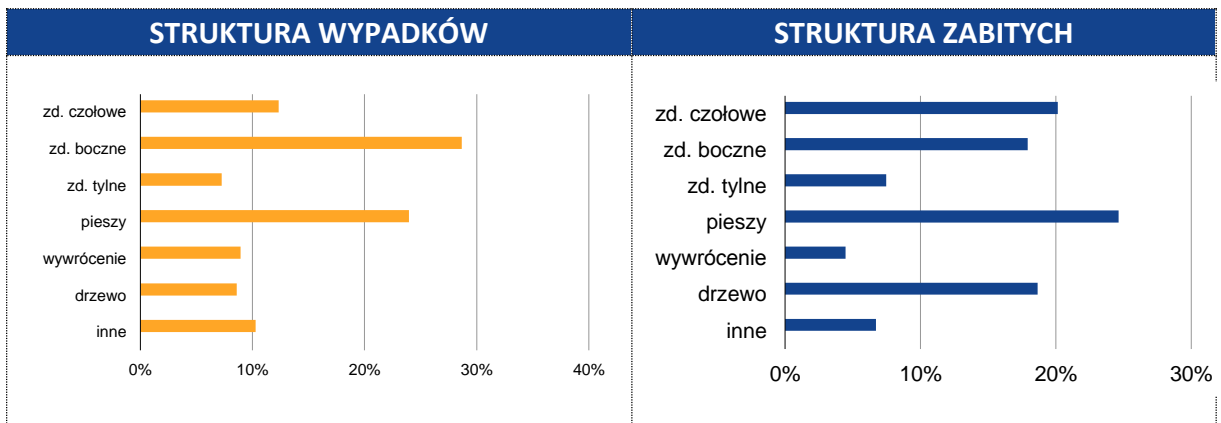
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	827		
zabici	134		
ranni	859		
ciężko ranni	356		
kolizje	24 028		

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.	40,0	36,5	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6,5	4,2	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	16,2	6,9	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3,0	1,6	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 24,8%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 24,8%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 18,6%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 13,1%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 9,7%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 10,3%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 8,6%	2,1%	15,9%

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



WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE



Liczba mieszkańców	2 103,3 tys.
Powierzchnia	25 123 km ²
Długość dróg publicznych	37 196,4 km
Zarejestrowane pojazdy	1 837,0 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 043 km	● 2,8%	
wojewódzkie	2 326 km	● 6,3%	
powiatowe	10 583 km	● 28,5%	
gminne	23 245 km	● 62,5%	
			POLSKA
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

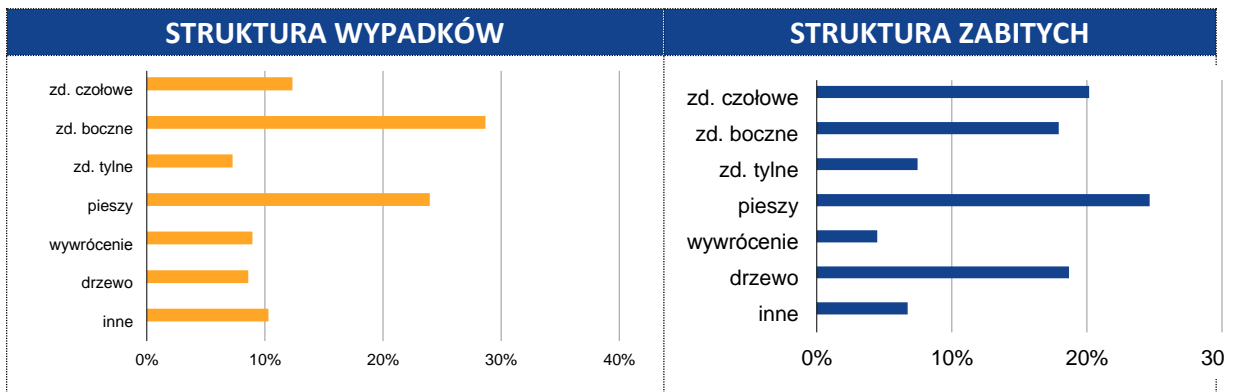
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	931	↘↘↘	
zabici	156	↘↘	
ranni	947	↘↘↘	
ciężko ranni	455	↘↘↘	
kolizje	16 913	↘↘↘	

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	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	36,5	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4,2	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,9	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 24,9%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 25,2%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 18,5%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 17,6%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 17,9%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 10,3%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 5,4%	2,1%	15,9%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 1. W województwie utrzymuje się najwyższy w kraju udział wypadków nietrzeźwych oraz jeden z najwyższych wskaźników udziału motocyklistów. 2. Wskaźniki zagrożenia plasują region w gronie województw charakteryzujących się stosunkowo niedużym ryzykiem wypadku. Jednocześnie ciężkość wypadków charakteryzuje się znaczną wartością na tle kraju. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z pieszymi.



WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE



Liczba mieszkańców	1 010,2 tys.
Powierzchnia	13 988 km ²
Długość dróg publicznych	15 646,9 km
Zarejestrowane pojazdy	880,664 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	909 km	● 5,8%	
wojewódzkie	1 596 km	● 10,2%	
powiatowe	4 139 km	● 26,5%	
gminne	9 003 km	● 57,5%	
			POLSKA
			4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

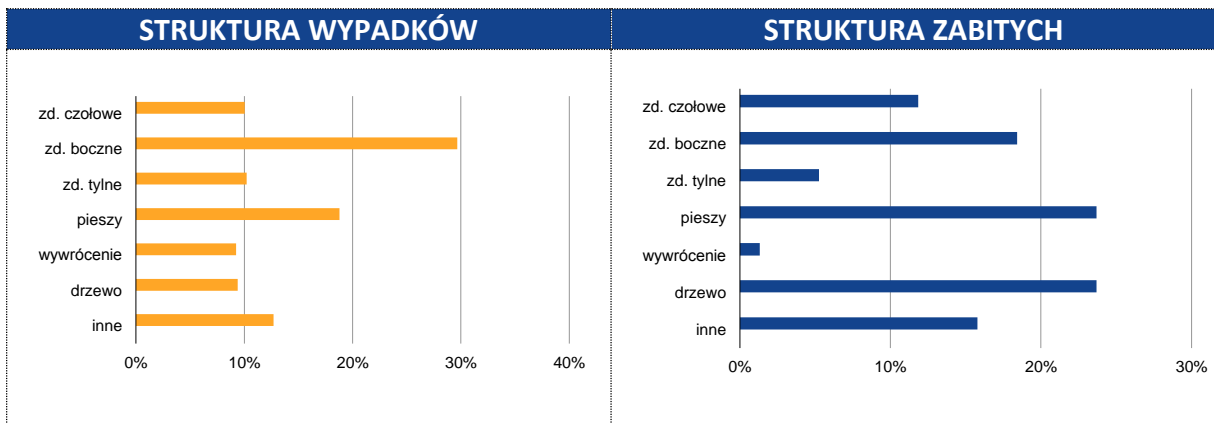
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	607	↘↘		
zabici	76	↘↘↘		
ranni	677	↘↘↘		
ciężko ranni	347	↘↘↘		
kolizje	10 219	↘↘↘		

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.	36,5	60,1	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4,2	7,5	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,9	12,5	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6	3,9	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 20,3%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 29,0%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 15,8%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 16,8%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 10,9%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 9,1%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 9,4%	2,1%	15,9%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 1. Istotnym problemem pozostają wypadki spowodowane nadmierną prędkością, których udział jest jednym z najwyższych w kraju. 2. W województwie wzrósł udział wypadków z udziałem rowerzystów. 3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów jednak najwięcej ofiar śmiertelnych generują wypadki z udziałem pieszych oraz na skutek najechania na drzewo.



WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE



Liczba mieszkańców	2 448,7 tys.
Powierzchnia	18 219 km ²
Długość dróg publicznych	26 034,2 km
Zarejestrowane pojazdy	2 124,7 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 486 km		5,7%
wojewódzkie	1 363 km		5,2%
powiatowe	7 789 km		29,9%
gminne	15 396 km		59,1%

POLSKA	4,6%
	6,9%
	29,3%
	59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	2 436			
zabici	221			
ranni	2 763			
ciężko ranni	875			
kolizje	26 296			

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

- wzrost 0-5%

- wzrost 5-10%

- wzrost >10%

- spadek 0-5%

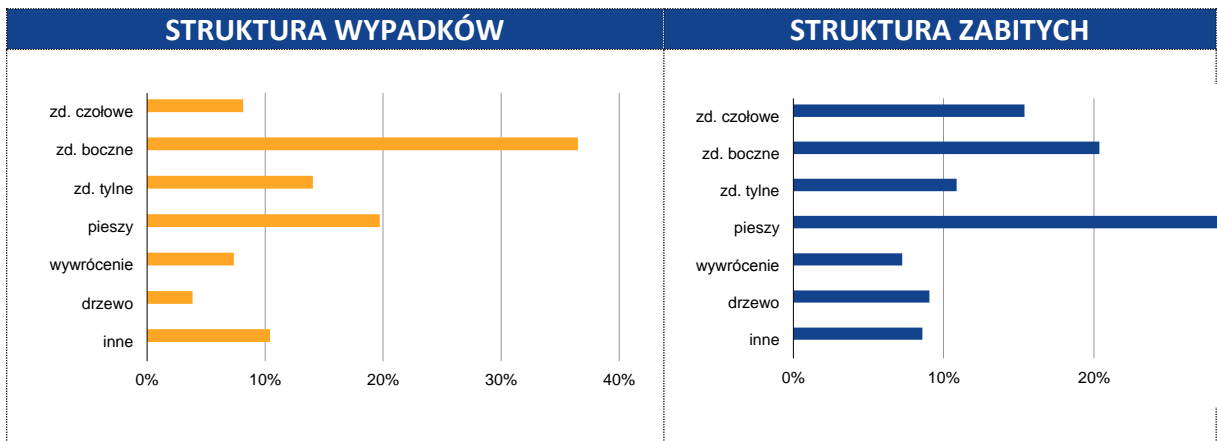
- spadek 5-10%

- spadek >10%

- bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	36,5	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4,2	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,9	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 20,6%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 23,6%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 14,6%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 16,0%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 9,4%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 6,8%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 3,9%	2,1%	15,9%

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



WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 413,9 tys.
Powierzchnia	15 183 km ²
Długość dróg publicznych	31 696 km
Zarejestrowane pojazdy	2 671,7 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 099 km		3,5%
wojewódzkie	1 427 km		4,5%
powiatowe	6 626 km		20,9%
gminne	22 545 km		71,1%

POLSKA	4,6%
	6,9%
	29,3%
	59,3%

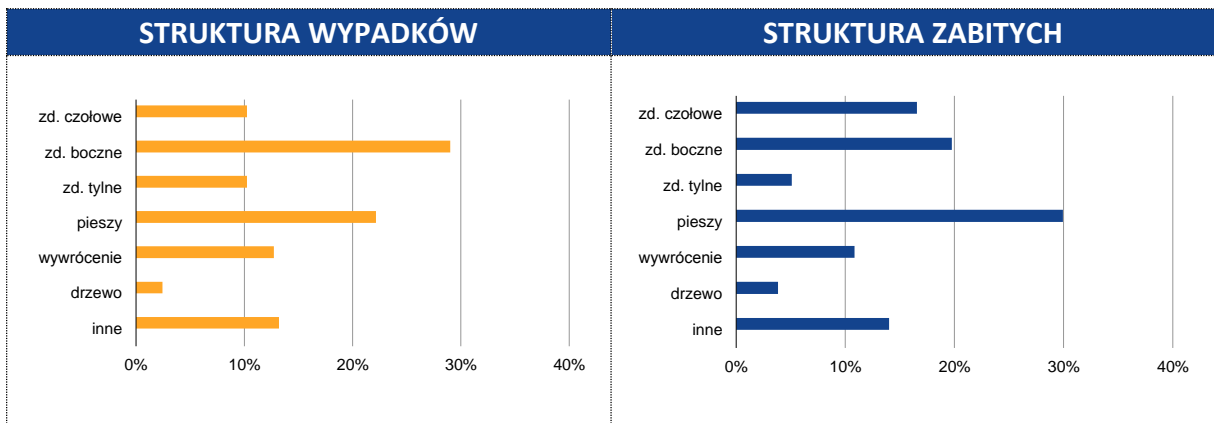
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	2 265			
zabici	157			
ranni	2 563			
ciężko ranni	903			
kolizje	27 757			

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	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	36,5	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4,2	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,9	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 22,8%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22,2%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 18,5%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 18,5%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 10,9%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 10,1%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 2,4%	2,1%	15,9%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> Wskaźnik zagrożenia oraz gęstość wypadków plasują region powyżej średniej kraju, natomiast ryzyko śmierci oraz ciężkość wypadków nie osiągają wysokiej wartości. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych, które generują zdecydowanie najwyższe odsetki ofiar śmiertelnych. Wśród najistotniejszych problemów należy wskazać znaczną liczbę wypadków z udziałem pieszych, rowerzystów, motocyklistów oraz spowodowanych przez młodych kierowców, a także z udziałem nietrzeźwych.



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE



Liczba mieszkańców	5 428,0 tys.
Powierzchnia	35 559 km ²
Długość dróg publicznych	54 928 km
Zarejestrowane pojazdy	5 070,4 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	2 433 km	● 4,4%		
wojewódzkie	3 068 km	● 5,6%		
powiatowe	15 167 km	● 27,6%		
gminne	34 261 km	● 62,4%		
			POLSKA	4,6%
				6,9%
				29,3%
				59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 960	↘↘↘	
zabici	420	↘↘↘	
ranni	3 295	↘↘↘	
ciężko ranni	779	↘↘↘	
kolizje	58 903	↘↘↘	

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

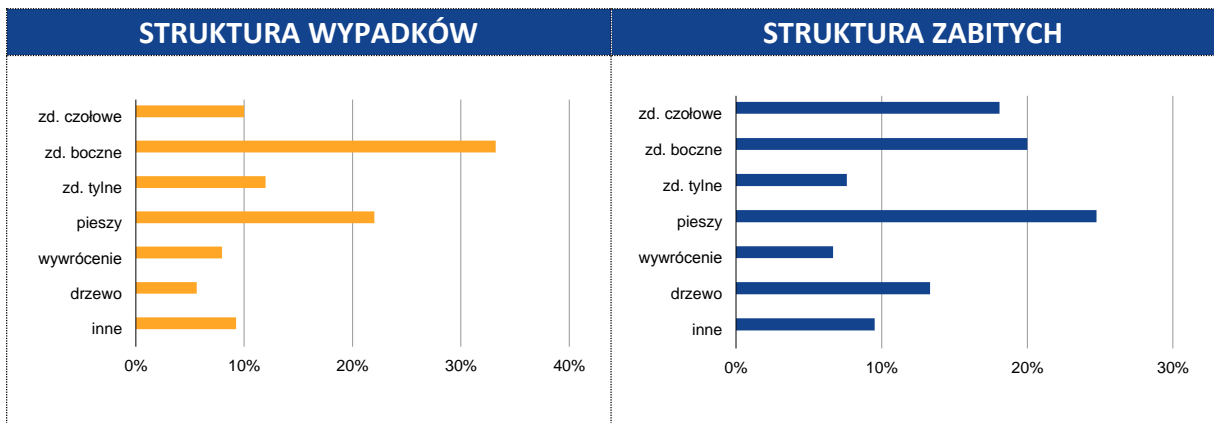
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	
			max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	36,5	54,5	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4,2	7,7	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,9	14,2	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6	5,4	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 22,3%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 23,8%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 16,0%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 16,8%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 12,1%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 9,7%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 5,6%	2,1%	15,9%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 1. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych. Ta ostatnia kategoria zdarzeń generuje najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych na tle innych rodzajów wypadków. 2. W kategorii głównych problemów należy rozpatrywać wypadki z udziałem nietrzeźwych, pieszych, rowerzystów oraz motocyklistów. 3. Wskaźniki zagrożeń plasują region w gronie województw charakteryzujących się średnim ryzykiem wypadków. Niestety towarzyszące im ryzyka i ciężkość są wyższe od średniej krajowej.



WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE



Liczba mieszkańców	980,7 tys.
Powierzchnia	9 412 km ²
Długość dróg publicznych	10 364 km
Zarejestrowane pojazdy	841,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	780 km		7,5%
wojewódzkie	852 km		8,2%
powiatowe	3 895 km		37,6%
gminne	4 837 km		46,7%

POLSKA	
	4,6%
	6,9%
	29,3%
	59,3%

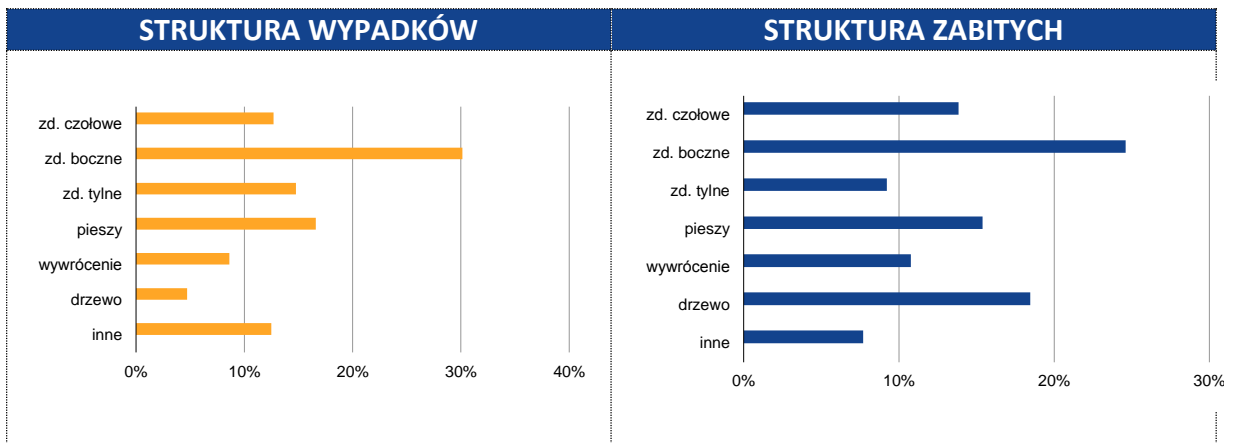
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	488			
zabici	65			
ranni	538			
ciężko ranni	197			
kolizje	8 916			

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	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	36,5	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4,2	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,9	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 17,4%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 18,2%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 19,1%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 16,8%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 11,7%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 8,0%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 4,7%	2,1%	15,9%

WNIOSKI

1. W regionie odnotowano najniższy w kraju odsetek wypadków z udziałem pieszych. Wśród najistotniejszych problemów należy wskazać wypadki z udziałem młodych kierowców, rowerzystów oraz nietrzeźwych.
2. W strukturze wypadków wyraźnie dominują zderzenia boczne pojazdów i właśnie ten typ zdarzeń generuje najwięcej ofiar śmiertelnych.
3. Wskaźnik zagrożenia w regionie jest niższy od średniej wartości w skali kraju. Niestety wskaźnik ciężkości przewyższa średnią wartość krajową.



WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE



Liczba mieszkańców	2 126 tys.
Powierzchnia	17 846 km ²
Długość dróg publicznych	21 340 km
Zarejestrowane pojazdy	1 668,2 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	927 km	● 4,3%		
wojewódzkie	1 726 km	● 8,1%		
powiatowe	6 698 km	● 31,4%		
gminne	11 990 km	● 56,2%		
			POLSKA	4,6%
				6,9%
				29,3%
				59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	1 167	↘↘↘		
zabici	132	↘↘↘		
ranni	1 240	↘↘↘		
ciężko ranni	262	↘↘↘		
kolizje	16 079	↘↘↘		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

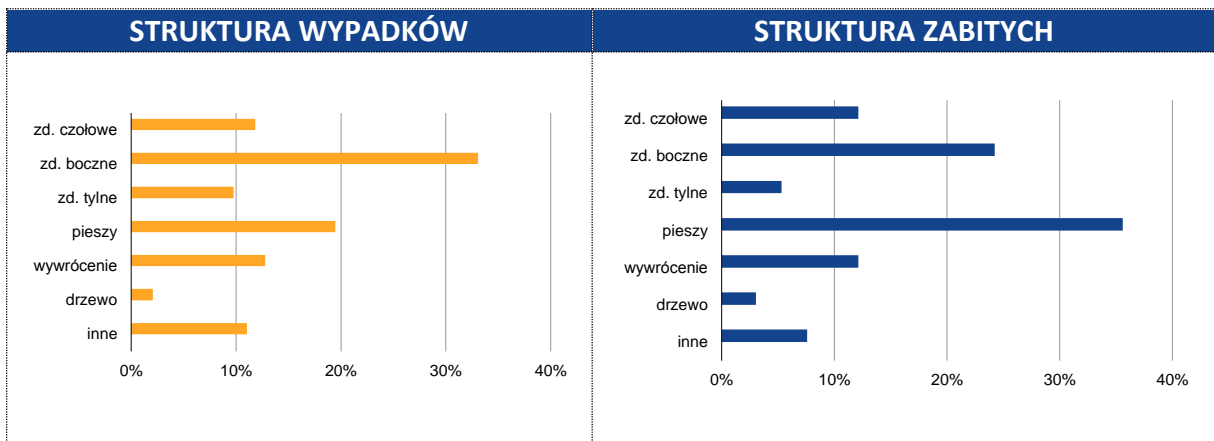
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		POZYCJA NA TLE KRAJU	
		min.	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	54,9	36,5	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6,2	4,2	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	11,3	6,9	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	5,5	1,6	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 19,8%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 27,2%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 19,8%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 19,0%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 9,9%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 10,6%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 2,1%	2,1%	15,9%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 1. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych i właśnie te ostatnie generują najwięcej ofiar śmiertelnych. 2. Wskaźniki zagrożenia plasują region wśród województw o średniej ciężkości wypadków, jednak wskaźnik ciężkości jest powyżej średniej. 3. W województwie odnotowano najwyższy w skali kraju udział wypadków spowodowanych przez młodych kierowców oraz wypadków z udziałem rowerzystów. To kolejny rok kiedy udział tych grup wypadków pozostaje na bardzo wysokim poziomie.



WOJEWÓDZTWO PODLASKIE



Liczba mieszkańców	1 176,5 tys.
Powierzchnia	20 187 km ²
Długość dróg publicznych	26 818 km
Zarejestrowane pojazdy	932,7 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	995 km	● 3,7%	
wojewódzkie	1 373 km	● 5,1%	
powiatowe	7 644 km	● 28,5%	
gminne	16 806 km	● 62,7%	
			POLSKA 4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		TRENDY	
wypadki	430 ↘↘↘		
zabici	78 ↘↘↘		
ranni	451 ↘↘↘		
ciężko ranni	219 ↘↘↘		
kolizje	11 316 ↘↘↘		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

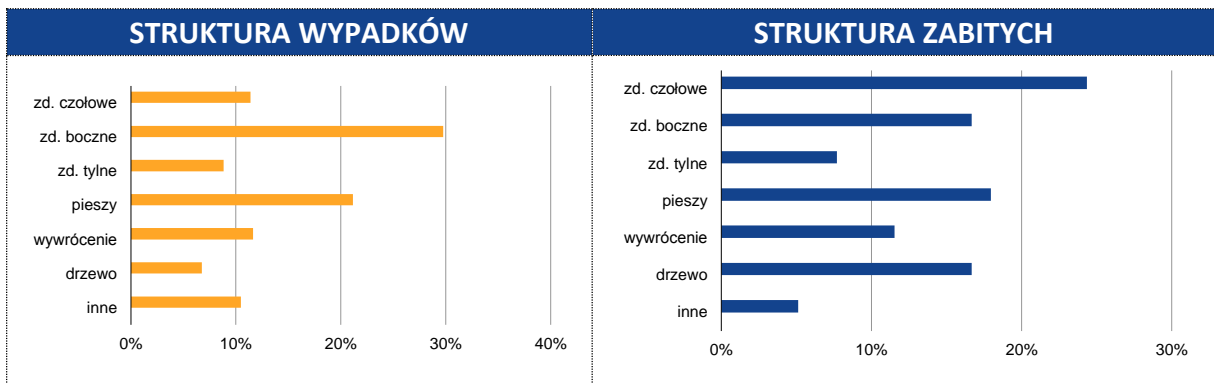
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	
			max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	36,5	36,5	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4,2	6,6	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,9	18,1	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6	1,6	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 21,4%	17,4%		29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 27,2%	15,6%		31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17,4%	13,1%		19,8%
Z udziałem rowerzystów 14,0%	10,5%		19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 12,3%	7,7%		17,9%
Z udziałem motocyklistów 11,6%	6,8%		11,6%
W wyniku najechania na drzewo 6,7%	2,1%		15,9%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 1. W województwie w 2020 r. po raz kolejny odnotowano najwyższy w skali kraju wskaźnik zabitych/100 wypadków, przy jednoczesnym najniższym wskaźniku gęstości wypadków (wypadki/100 tys. mieszkańców). 2. W strukturze wypadków wyraźnie dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych, jednak to zderzenia czołowe pojazdów generują najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych. 3. Odnotowano najwyższy w kraju wskaźnik wypadków z udziałem motocyklistów.



WOJEWÓDZTWO POMORSKIE



Liczba mieszkańców	2 346,7 tys.
Powierzchnia	18 323 km ²
Długość dróg publicznych	22 827 km
Zarejestrowane pojazdy	1 856,4 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	915 km	● 4,0%	
wojewódzkie	1 840 km	● 8,1%	
powiatowe	5 709 km	● 25,0%	
gminne	14 364 km	● 62,9%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	1 848	↘↘↘		
zabici	169	↗↗		
ranni	2 236	↘↘↘		
ciężko ranni	559	↘↘		
kolizje	23 978	↘↘↘		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%
↘ - spadek 0-5%

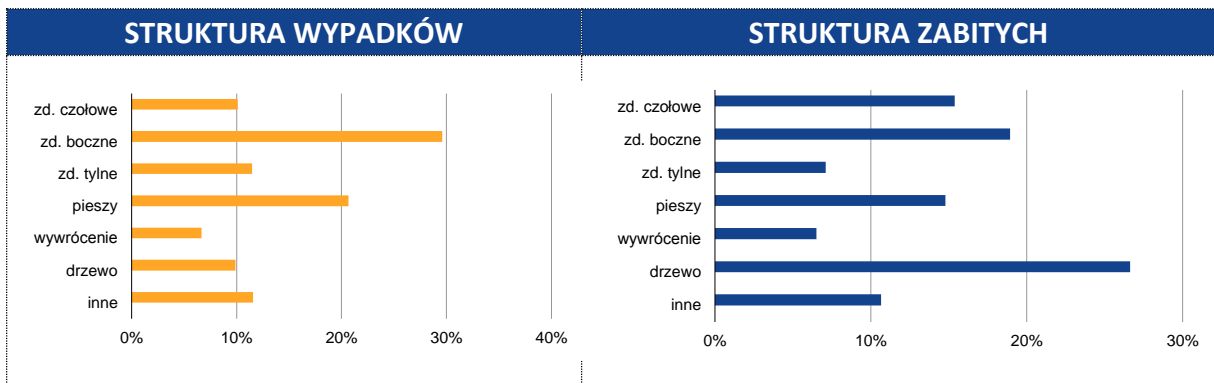
↗↗ - wzrost 5-10%
↘↘ - spadek 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%
↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	36,5	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4,2	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,9	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 21,4%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 25,6%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17,0%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 16,2%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 10,0%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 7,8%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 9,9%	2,1%	15,9%






- ### WNIOSKI
1. W roku 2020 w województwie pomimo ogólnokrajowego trendu spadkowego odnotowano wzrost liczby ofiar śmiertelnych (+5,6%).
 2. Podobnie jak w roku ubiegłym w województwie utrzymuje się znaczący udział wypadków spowodowanych prędkością i najechaniem na drzewo.
 3. Region charakteryzuje się dość niską ciężkością wypadków, natomiast gęstość wypadków jest powyżej średniej krajowej.


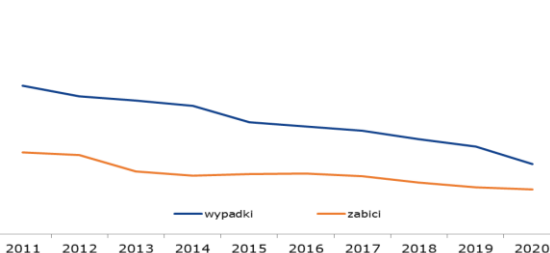






WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE





Liczba mieszkańców	4 508,0 tys.
Powierzchnia	12 333 km ²
Długość dróg publicznych	25 142 km
Zarejestrowane pojazdy	3 369 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 267 km	 5,0%	
wojewódzkie	1 505 km	 6,0%	
powiatowe	6 329 km	 25,2%	
gminne	16 041 km	 63,8%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY
wypadki	2 383		
zabici	189		
ranni	2 715		
ciężko ranni	856		
kolizje	47 444		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

 - wzrost 0-5%


 - wzrost 5-10%

 - wzrost >10%

 - spadek 0-5%

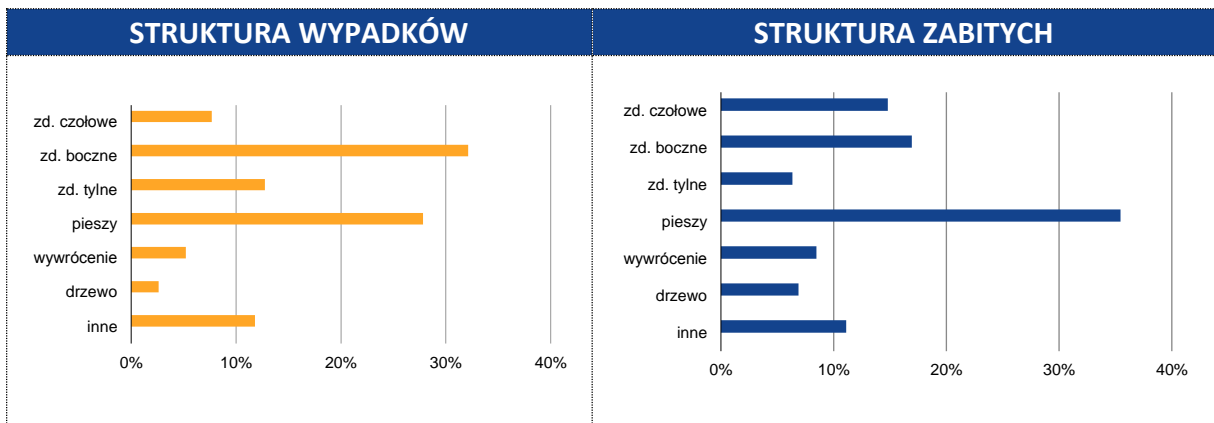
 - spadek 5-10%

 - spadek >10%

 - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		POZYCJA NA TLE KRAJU	
		min.	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	52,9	36,5	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4,2	4,2	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	7,9	6,9	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	9,5	1,6	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 29,0%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 15,6%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 14,4%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 14,8%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 11,8%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 7,7%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 2,6%	2,1%	15,9%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 1. Najważniejszym problemem województwa pozostaje najwyższy w kraju wskaźnik wypadków z udziałem pieszych. Jednocześnie w województwie występuje najniższy odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz jeden z najniższych udziałów wypadków spowodowanych przez młodych kierowców oraz z udziałem motocyklistów. 2. W strukturze wypadków wyraźnie dominują zderzenia boczne i wypadki z udziałem pieszych, które charakteryzują się największym odsetkiem ofiar śmiertelnych. 3. W regionie po raz kolejny odnotowano najniższy w kraju wskaźnik liczby zabitych w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców, przy jednoczesnej znacznej gęstości wypadków.



WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE



Liczba mieszkańców	1 230,0 tys.
Powierzchnia	11 710 km ²
Długość dróg publicznych	17 643 km
Zarejestrowane pojazdy	1 048,6 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	757 km	4,3%	
wojewódzkie	1 114 km	6,3%	
powiatowe	6 212 km	35,2%	
gminne	9 560 km	54,2%	

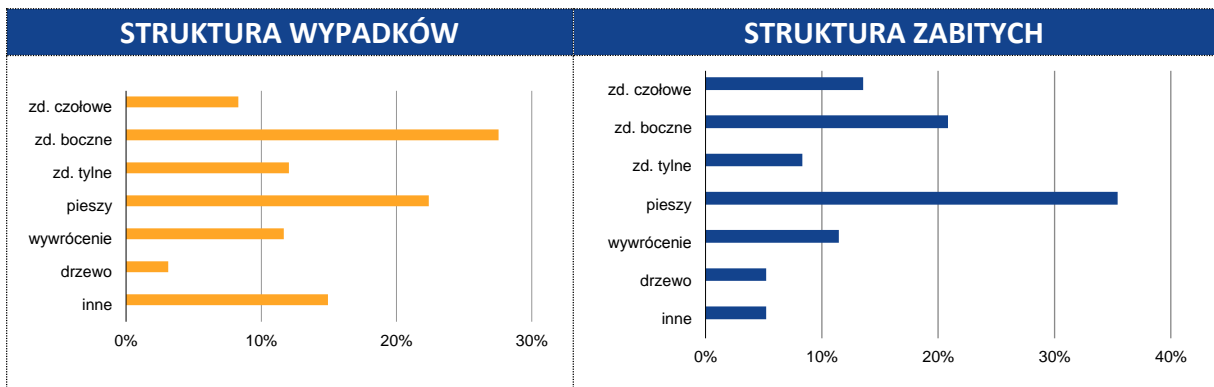
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	831	↘↘↘		
zabici	96	↘↘↘		
ranni	953	↘↘↘		
ciężko ranni	318	↘↘		
kolizje	11 628	↘↘↘		

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	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	36,5	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4,2	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,9	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 23,8%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 25,5%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17,7%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 10,5%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 12,9%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 7,8%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 3,1%	2,1%	15,9%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 1. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz najechanie na pieszego, ten drugi rodzaj zdarzenia generuje zdecydowanie najwięcej ofiar śmiertelnych. 2. Podobnie jak w roku ubiegłym zwraca uwagę dość wysoki wskaźnik wypadków z udziałem osób nietrzeźwych. 3. Udaje się utrzymać w rejonie niski odsetek wypadków z udziałem motocyklistów i rowerzystów. Ten ostatni jest najniższy w skali kraju.



WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE



Liczba mieszkańców	1 420,5 tys.
Powierzchnia	24 173 km ²
Długość dróg publicznych	22 176 km
Zarejestrowane pojazdy	1 071,6 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 326 km	● 6,0%	
wojewódzkie	1 930 km	● 8,7%	
powiatowe	8 376 km	● 37,8%	
gminne	10 544 km	● 47,5%	

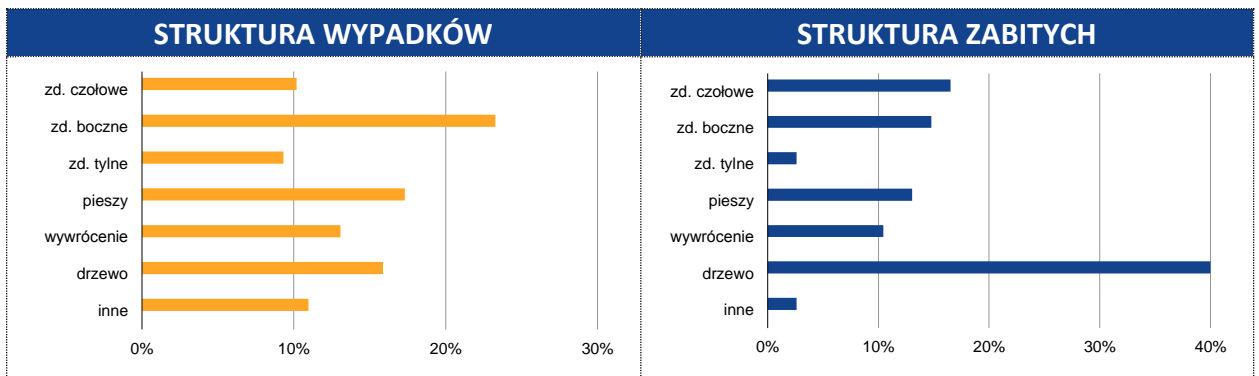
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	1 040	↘↘↘		
zabici	115	↗↗↗		
ranni	1 186	↘↘↘		
ciężko ranni	459	↘↘		
kolizje	13 762	↘↘↘		

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.	36,5	73,2	99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4,2	8,1	9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,9	11,1	18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6	4,7	9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych 18,2%	17,4%		29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 31,2%	15,6%		31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 17,4%	13,1%		19,8%
Z udziałem rowerzystów 13,5%	10,5%		19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 13,0%	7,7%		17,9%
Z udziałem motocyklistów 7,8%	6,8%		11,6%
W wyniku najechania na drzewo 15,9%	2,1%		15,9%

WNIOSKI
1. W województwie wzrosła liczba ofiar śmiertelnych aż o 11,7%.
2. Kolejny rok z rzędu w województwie utrzymuje się najwyższy odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz najechaniem na drzewo.
3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne, wypadki z udziałem pieszych oraz w wyniku najechania na drzewo.



WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE



Liczba mieszkańców	3 500,3 tys.
Powierzchnia	29 826 km ²
Długość dróg publicznych	41 124,0 km
Zarejestrowane pojazdy	3 228,2 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 734 km	4,2%	
wojewódzkie	2 837 km	6,9%	
powiatowe	12 193 km	29,6%	
gminne	24 360 km	59,2%	

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	2 822			
zabici	217			
ranni	3 234			
ciężko ranni	1 060			
kolizje	30 817			

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

- wzrost 0-5%

- wzrost 5-10%

- wzrost >10%

- spadek 0-5%

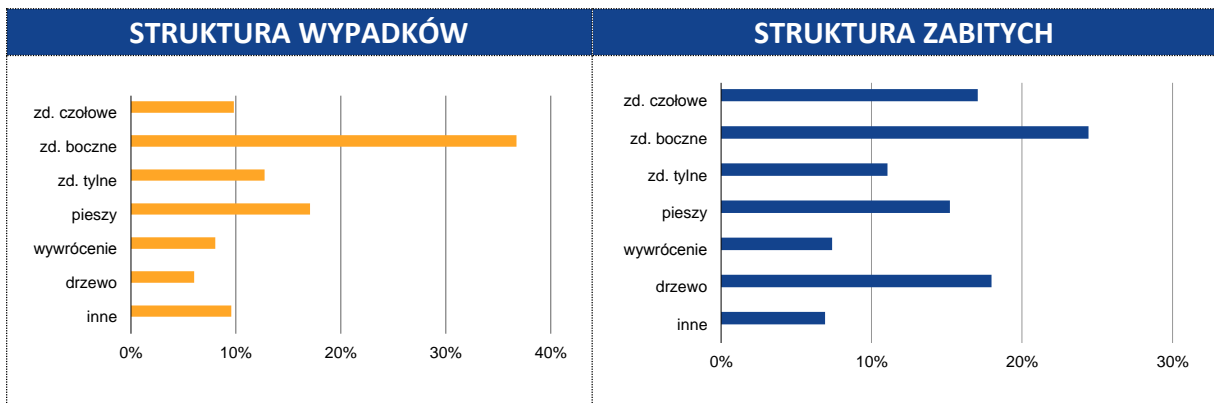
- spadek 5-10%

- spadek >10%

- bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	36,5		99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	4,2		9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6,9		18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	1,6		9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 18,2%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22,4%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 18,3%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 17,6%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 7,7%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 8,3%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 6,0%	2,1%	15,9%

WNIOSKI
<ol style="list-style-type: none"> 1. W roku 2020 odnotowano dość wysoki wskaźnik wypadków z udziałem młodych kierowców oraz rowerzystów. 2. Struktura wypadków nie odbiega od średniej obserwowanej w kraju. Dominują wypadki z udziałem pieszych oraz zderzenia boczne. Jednocześnie obok wyżej wymienionych dużą liczbę ofiar śmiertelnych generują zderzenia czołowe, z udziałem pieszych i najechanie na drzewo. 3. Na uwagę zasługuje najniższa w kraju wartość wskaźnika udziału w wypadkach nietrzeźwych kierowców.



WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE



Liczba mieszkańców	1 693,2 tys.
Powierzchnia	22 905 km ²
Długość dróg publicznych	19 407 km
Zarejestrowane pojazdy	1 318,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
krajowe	1 151 km	● 5,9%	
wojewódzkie	2 143 km	● 11,0%	
powiatowe	7 559 km	● 38,9%	
gminne	8 554 km	● 44,1%	
			POLSKA 4,6%
			6,9%
			29,3%
			59,3%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH			TRENDY	
wypadki	927	↘↘↘		
zabici	101	↘↘↘		
ranni	1 012	↘↘↘		
ciężko ranni	478	↘↘↘		
kolizje	18 229	↘↘↘		

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

↗ - wzrost 0-5%

↗↗ - wzrost 5-10%

↗↗↗ - wzrost >10%

↘ - spadek 0-5%

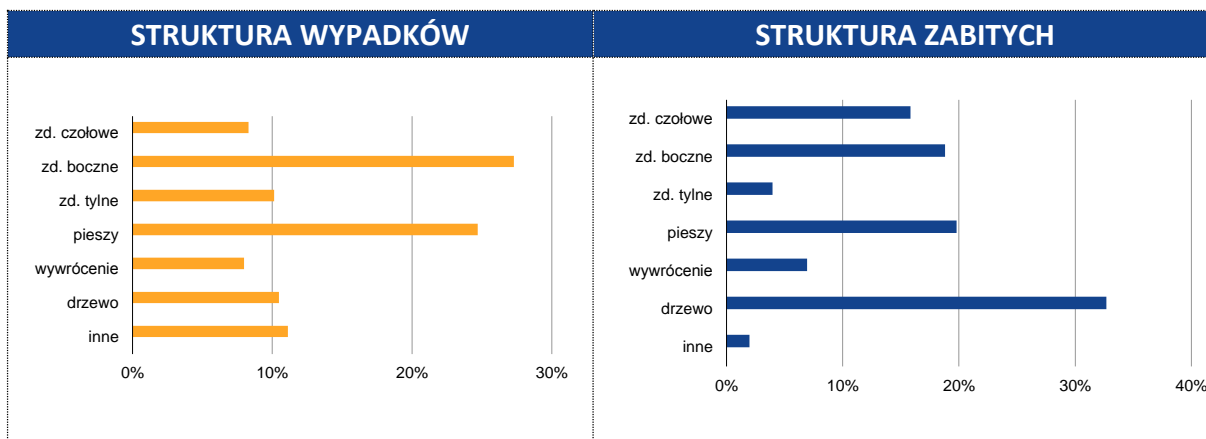
↘↘ - spadek 5-10%

↘↘↘ - spadek >10%

→ - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	
				max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	54,7	36,5		99,5
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6,0	4,2		9,0
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	10,9	6,9		18,1
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	4,8	1,6		9,5

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



UDZIAŁ WYPADKÓW	POZYCJA NA TLE KRAJU	
	min.	max.
Z udziałem pieszych 25,4%	17,4%	29,0%
Spowodowanych nadmierną prędkością 22,2%	15,6%	31,2%
Spowodowanych przez młodych kierowców 13,1%	13,1%	19,8%
Z udziałem rowerzystów 12,0%	10,5%	19,0%
Z udziałem nietrzeźwych 10,2%	7,7%	17,9%
Z udziałem motocyklistów 9,2%	6,8%	11,6%
W wyniku najechania na drzewo 10,5%	2,1%	15,9%

- ### WNIOSKI
1. W województwie utrzymuje się najniższy wskaźnik wypadków z udziałem młodych kierowców. W roku 2020 także wskaźnik udziału wypadków rowerzystów był jednym z najniższych w skali kraju.
 2. Wskaźniki wypadków z udziałem pieszych oraz w wyniku najechania na drzewo są na drugim miejscu spośród najwyższych w kraju.
 3. Przyjęte na potrzeby oceny wskaźniki plasują region w gronie województw o średnim poziomie zagrożenia.

ZAŁĄCZNIK 2*

Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar oraz wielkość wskaźników zagrożenia w roku 2020

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	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
DOLNOŚLĄSKIE	1929	1578	215	165	2275	1794	913	682	42387	35761	66,5	54,4	7,4	5,7	11,1	10,5	7,9	6,4
KUJAWSKO-POMORSKIE	940	827	211	134	974	859	416	356	28466	24028	45,2	40,0	10,2	6,5	22,4	16,2	3,4	3,0
LUBELSKIE	1139	931	170	156	1233	947	610	455	20488	16913	53,8	44,3	8,0	7,4	14,9	16,8	3,0	2,5
LUBUSKIE	660	607	92	76	775	677	403	347	12071	10219	65,1	60,1	9,1	7,5	13,9	12,5	4,2	3,9
ŁÓDZKIE	3351	2436	239	221	4047	2763	1101	875	30228	26296	135,9	99,5	9,7	9,0	7,1	9,1	12,9	9,4
MAŁOPOLSKIE	3136	2265	176	157	3716	2563	1067	903	33861	27757	92,2	66,3	5,2	4,6	5,6	6,9	10,0	7,1
MAZOWIECKIE	3802	2960	469	420	4391	3295	928	779	70558	58903	70,4	54,5	8,7	7,7	12,3	14,2	6,9	5,4
OPOLSKIE	614	488	73	65	703	538	223	197	10841	8916	62,2	49,8	7,4	6,6	11,9	13,3	5,8	4,7
PODKARPACKIE	1481	1167	157	132	1708	1240	378	262	19031	16079	69,6	54,9	7,4	6,2	10,6	11,3	7,0	5,5
PODLASKIE	585	430	106	78	620	451	315	219	14069	11316	49,5	36,5	9,0	6,6	18,1	18,1	2,2	1,6
POMORSKIE	2297	1848	160	169	2775	2236	595	559	28616	23978	98,4	78,7	6,9	7,2	7,0	9,1	10,1	8,1
ŚLĄSKIE	2965	2383	199	189	3561	2715	1025	856	58163	47444	65,4	52,9	4,4	4,2	6,7	7,9	12,0	9,5
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1056	831	131	96	1241	953	345	318	13462	11628	85,1	67,6	10,6	7,8	12,4	11,6	6,0	4,7
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1218	1040	103	115	1486	1186	489	459	16223	13762	85,2	73,2	7,2	8,1	8,5	11,1	5,4	4,7
WIELKOPOLSKIE	3894	2822	279	217	4566	3234	1285	1060	35728	30817	111,4	80,6	8,0	6,2	7,2	7,7	9,5	6,9
ZACHODNIOPOMORSKIE	1221	927	129	101	1406	1012	540	478	21262	18229	71,8	54,7	7,6	6,0	10,6	10,9	6,2	4,8
POLSKA	30288	23540	2909	2491	35477	26463	10633	8805	455454	382046	76,7	61,4	7,9	6,5	11,3	10,6	7,0	5,5

ZAŁĄCZNIK 3*

Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania NPBRD w 2010 i 2020

Filary programu		Zabici		Ciężko ranni	
		2010	2020	2010	2020
Wskaźniki finalne dla całego programu					
Wszystkie filary	Liczba ofiar (ofiar/rok)	3 907	2 491 (-36,2%)	11 491	8 805 (-23,4%)
	Wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (ofiar/1 mln mieszk./rok)	102,3	64,9 (-36,6%)	302,9	229,6 (-24,2%)
	Wskaźnik ofiarochłonności motoryzacyjnej (ofiar/1 mln pojazdów/rok ^[1])	169,6	77,9 (-54,1%)	498,8	275,2 (-44,8%)
	Wskaźnik koncentracji ofiar (ofiar/1 mld pkm/rok ^[2])	19,6	Brak danych	57,7	Brak danych
Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów.					
Bezpieczny człowiek	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	1 235	631 (-48,9%)	3 287	1 954 (-40,6%)
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	280	249 (-11,1%)	890	1 242 (+39,6%)
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	320	315 (-1,6%)	1 139	1 257 (+10,4%)

^[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).

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

	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)	352	271 (-23,0%)	1 284	841 (-34,5%)
Bezpieczne drogi	Liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok)	776	415 (-46,5%)	2 052	1 205 (-41,3%)
	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)	917	671 (-26,8%)	3 409	3 259 (-4,4%)
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi ^[3] (ofiar/rok)	693	478 (-31,0%)	1 607	947 (-41,1%)
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)	585	427 (-27,0%)	2 754	2 399 (-12,9%)
	Liczba ofiar na łukach poziomych – zakręt, łuk (ofiar/rok)	566	467 (-17,5%)	1 695	1 323 (-21,9%)
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)	1 529	932 (-39,0%)	3 092	2 241 (-27,5%)
Bezpieczna prędkość	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (ofiar/rok)	1 117	856 (-23,4%)	3 213	2 340 (-27,2%)
Bezpieczny pojazd	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdów (ofiar/rok) ^[4]	19	8 (-57,9%)	70	24 (-65,7%)
Ratownictwo i opieka powypadkowa	Liczba ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od dnia wypadku (ofiar/rok)	1 217	759 (-37,6%)	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 2020 r.: ofiary w wypadkach, w których przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu.