



**SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII KADENCJA**

Warszawa, dnia 19 maja 2011 r.

Druk nr 1226

**PREZES RADY MINISTRÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
Donald TUSK**

**Pan
Bogdan BORUSEWICZ
MARSZAŁEK SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Zgodnie z dyspozycją art. 140e ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.
– Prawo o ruchu drogowym przedkładał przyjąty przez Radę Ministrów dokument:

- Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania realizowane w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2010 r. oraz rekomendacje na rok 2011.

Jednocześnie informuję, że Rada Ministrów upoważniła Ministra Infrastruktury do reprezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych.

(-) Donald Tusk

Raport

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego

**Działania realizowane w zakresie
bezpieczeństwa ruchu drogowego
w 2010 r.
oraz rekomendacje na rok 2011**

**Materiał przyjęty
przez Radę Ministrów
w dniu 6 maja 2011 r.**



KRAJOWA RADA
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Spis treści

Wstęp	5
1. Stan brd w Polsce: statystyka, przyczyny wypadków i analiza ich struktury	7
1.1. Prędkość	11
1.1.1. Statystyka i analiza przyczyn	12
1.1.2. Działania	14
1.1.3. Wnioski i rekomendacje	15
1.2. Alkohol	16
1.2.1. Statystyka i analiza przyczyn	17
1.2.2. Działania	20
1.2.3. Wnioski i rekomendacje	22
1.3. Droga	22
1.3.1. Statystyka i analiza przyczyn	23
1.3.2. Działania	26
1.3.3. Wnioski i rekomendacje	31
1.4. Pojazd	32
1.4.1. Statystyka i analiza przyczyn	33
1.4.2. Działania	34
1.4.3. Wnioski i rekomendacje	35
2. Zmiany w przepisach dotyczących brd w 2010 r. oraz ich cele	37
2.1. Prawo o ruchu drogowym i akty wykonawcze	37
2.1.1. Zmiany ustawowe	37
2.1.2. Zmiany aktów wykonawczych do ustawy Prawo o ruchu drogowym	39
2.2. Drogi publiczne	40
2.3. Transport	40
2.4. Inne akty związane z problematyką ruchu drogowego	41
3. System nadzoru nad ruchem drogowym	43
4. Bezpieczeństwo transportu drogowego	47
4.1. Szczegółowa kontrola autobusów i autokarów	48
4.2. Kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego	49
4.3. Kontrola przestrzegania norm czasu prowadzenia pojazdu	49
4.4. Kontrola przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych	50
4.5. Kontrola uprawnień do kierowania pojazdem oraz stanu trzeźwości kierowców	50
4.6. Eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów niesprawnych technicznie	51
5. System informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego	53
5.1. Europejskie strony internetowe	53
5.2. Polskie strony internetowe	54
5.2.1. Urzędy centralne	54
5.2.2. Instytuty naukowe	55
5.2.3. Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	55
5.2.4. Inne przykłady polskich stron internetowych	56
5.2.5. Publikacje krajowe	56
6. Działania prewencyjne i edukacyjne	57
6.1. Kierowcy i pasażerowie	57
6.1.1. Nauka jazdy	57
6.1.2. Reedukacja	58
6.1.3. Pasy bezpieczeństwa i foteliki dla dzieci	63
6.2. Dzieci i młodzież	65
6.2.1. Nauka jazdy na rowerze i motorowerze	65
6.2.2. Materiały odblaskowe	68
6.2.3. Pasy bezpieczeństwa i foteliki dla dzieci	70
6.2.4. Kaski rowerowe	71

6.2.5.	Wychowanie komunikacyjne	72
6.2.6.	Wydawnictwa	73
6.3	Piesi	75
6.3.1.	Działania ogólnopolskie.	75
6.3.2.	Działania lokalne	75
6.4.	Motocykliści	76
6.4.1.	Nauka jazdy.	76
6.4.2.	Reedukacja.	76
6.4.3.	Promocja bezpiecznych zachowań na drodze	76
6.4.4.	Badania	77
6.5.	Inne działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego	77
6.5.1.	Targi	77
6.5.2.	Konferencje	78
6.5.3.	Pierwsza pomoc	80
6.5.4.	Projekty badawcze	81
6.5.5.	Obserwatoria BRD	82
7.	Współpraca międzynarodowa	83
8.	Źródła finansowania	85
9.	Podstawa działania: polskie i europejskie programy brd	87
9.1.	Krajowy Program BRD 2005 – 2007 – 2013 GAMBIT 2005	87
9.2.	III Europejski Program Działań na rzecz BRD	87
10.	Stan realizacji Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005	89
11.	Wnioski i rekomendacje na rok 2011	93
11.1.	Wnioski	93
11.2.	Rekomendacje	93
12.	Krajowa Rada BRD – misja, historia, kierownictwo, członkowie	95
13.	Partnerzy	97
13.1.	Partnerzy zagraniczni	97
13.2.	Partnerzy krajowi	97
13.2.1.	Szczebel centralny	97
13.2.2.	Instytuty naukowe	98
13.2.3.	Organizacje	98
13.2.4.	Media	98
13.3.	Partnerzy lokalni	98
13.3.1.	Instytucje samorządowe i pozarządowe	98
13.3.2.	Inne	98
13.3.3.	Media	99
13.4.	Polscy sygnatariusze Europejskiej Karty BRD	99
14.	Słownik	101
15.	Zbiór sprawozdań częściowych członków KRBRD i WRBRD	105

Inwestujmy w brd

Wstęp

Kolejny rok sytuacja na polskich drogach ulega poprawie. W 2010 r. w Polsce doszło do 38 832 wypadków drogowych, w których zginęło 3 907 osób, a 48 952 zostały ranne. Do Policji zgłoszono 416 075 kolizji drogowych. W porównaniu z 2009 r. jest to mniej wypadków o 12,1%, mniej zabitych o 14,6%, mniej rannych o 12,7%. To duży postęp, ale wciąż za mało. Wszyscy doskonale zdajemy sobie sprawę, że należy kontynuować działania na rzecz zmiany zachowań wszystkich uczestników ruchu drogowego, aby zrozumieli, że sytuacja na drodze zależy przede wszystkim od nich samych.

Mają Państwo przed sobą roczne Sprawozdanie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w nowej formule. Rada zdecydowała bowiem, że przy utrzymaniu rocznego cyklu wydawniczego, ale po zmianie tytułu, formuły i formy graficznej nowe sprawozdanie powinno stać się swego rodzaju **raportem** na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Wobec tego zmieniliśmy w nim podejście do tematu brd na problemowe i zadaniowe, dzięki czemu sprawozdanie stało się bardziej czytelne i – mamy nadzieję – będzie chętniej czytane. Chcemy w ten sposób stworzyć z raportu źródło pewnej informacji o brd w naszym kraju i działaniach realizowanych w tym zakresie. Dać punkt wyjścia do ogólnopolskiej dyskusji i wniosków w gronie wszystkich zainteresowanych tematyką bezpieczeństwa na drogach, w tym mediów. Zbudować wokół tego raportu **społeczność brd**. Kolegium Redakcyjne Raportu i jego Autorzy mają świadomość, że sprawozdanie w nowej formule być może jest jeszcze materiałem niedoskonałym, choćby dlatego, że przygotowanym po raz pierwszy. Dlatego są otwarci na uwagi i podpowiedzi.

Wierzymy, że wnioski zawarte w raporcie posłużą do jeszcze większej integracji środowiska działającego na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i pomogą Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jeszcze skuteczniej koordynować działania partnerów i sojuszników na rzecz poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach.

Warto bowiem przypomnieć, że znaczące zmniejszenie się liczby wypadków drogowych w kolejnym roku było możliwe dzięki ciężkiej pracy wszystkich Partnerów działających na rzecz brd. Cieszy fakt, że w tym dziele bierze udział coraz więcej podmiotów: obok instytucji państwowych – organizacje pozarządowe, samorządy, przedsiębiorstwa, instytucje naukowo – badawcze i wiele, wiele innych. Raport KRBRD jest swoistym **podziękowaniem** im wszystkim za dotychczasowy wysiłek i zachętą do dalszej pracy.

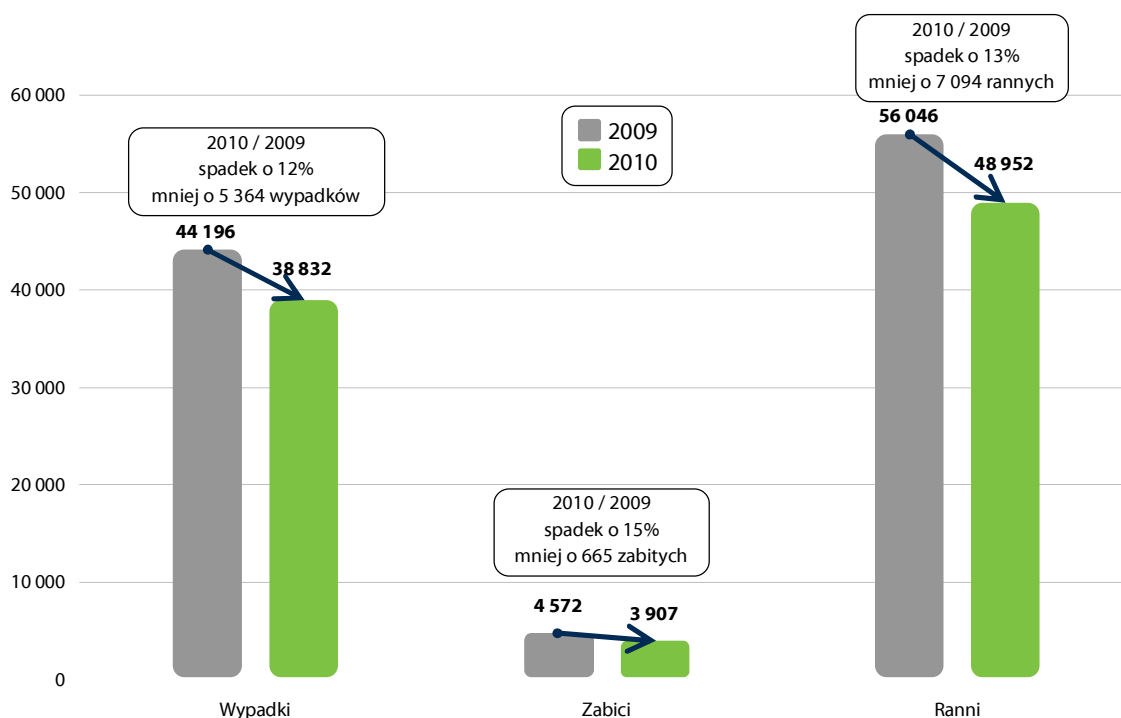
„Inwestujmy w brd” – ten apel przez cały rok towarzyszył działaniom realizowanym w ramach Krajowej Rady BRD. Dlatego jedną z rekomendacji KRBRD jest stworzenie systemu finansowania inwestycji w brd.

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

W 2010 r. w Polsce doszło do **38 832** wypadków drogowych, w których zginęło **3 907** osób, a **48 952** zostały ranne. Do Policji zgłoszono 416 075 kolizji drogowych. W porównaniu z 2009 r. jest to:

- **mniej wypadków o 5 364** (- 12,1%),
- **mniej zabitych o 665** (- 14,6%),
- **mniej rannych o 7 094** (- 12,7%),
- **więcej kolizji o 34 306** (+ 9%).

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2010 r.



Najczęściej sprawcami wypadków drogowych są:

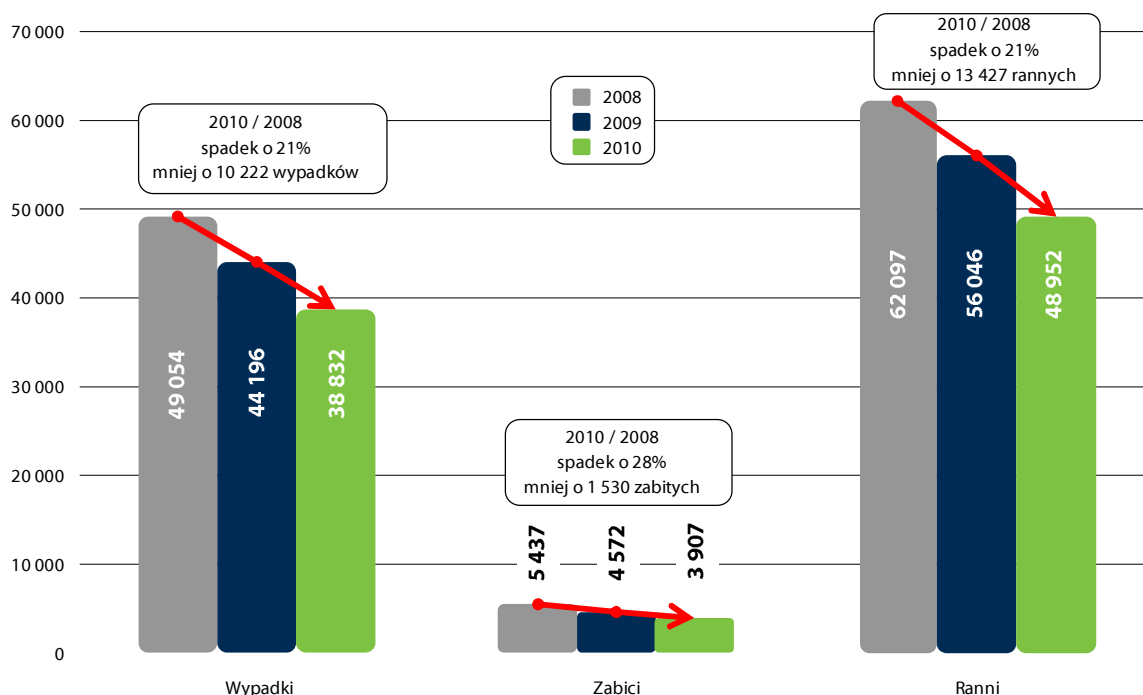
- **kierujący pojazdami – 79%** (30 628) wypadków,
- **piesi – 11%** (4 427) wypadków,
- **inni (pasażerowie, współwina, inne przyczyny) – 10%** (3 777) wypadków.

Wśród przyczyn wypadków powodowanych przez kierujących pojazdami najczęstszymi są:

- **niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 30%** (9 222) wypadków,
- **nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu – 25%** (7 750) wypadków,
- **nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego (nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych oraz nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu) – 14%** (4 266) wypadków.

* Źródło danych o wypadkach: Komenda Główna Biuro Ruchu Drogowego Wydział Profilaktyki i Analiz Policji

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w latach 2008 - 2010 r.



Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2010 r. w poszczególnych województwach

Województwo	Wypadki			Zabici			Ranni		
	2009	2010	Spadek	2009	2010	Wzrost/spadek	2009	2010	Spadek
Dolnośląskie	2 668	2 294	-374	294	241	-53	3 646	3 098	-548
Kujawsko-pomorskie	1 646	1 490	-156	231	228	-3	1 943	1 799	-144
Lubelskie	2 093	1 820	-273	318	256	-62	2 674	2 288	-386
Lubuskie	992	845	-147	137	108	-29	1 323	1 113	-210
Łódzkie	4 709	4 157	-552	347	320	-27	5 958	5 226	-732
Małopolskie	4 418	4 003	-415	314	235	-79	5 603	5 046	-557
Mazowieckie	5 763	5 190	-573	786	655	-131	7 082	6 339	-743
Opolskie	912	836	-76	114	107	-7	1 128	1 028	-100
Podkarpackie	2 173	1 961	-212	220	202	-18	2 776	2 571	-205
Podlaskie	1 041	847	-194	179	146	-33	1 353	1 125	-228
Pomorskie	2 848	2 660	-188	257	198	-59	3 641	3 406	-235
Śląskie	5 565	5 015	-550	414	352	-62	6 854	6 132	-722
Świętokrzyskie	1 744	1 574	-170	176	197	21	2 275	2 017	-258
Warmińsko-mazurskie	1 817	1 725	-92	176	168	-8	2 382	2 338	-44
Wielkopolskie	3 989	2 930	-1 059	403	343	-60	5 171	3 624	-1 547
Zachodniopomorskie	1 818	1 485	-333	206	151	-55	2 237	1 802	-435
Ogółem	44 196	38 832	- 5 364	4 572	3 907	- 665	56 046	48 952	- 7 094

Rok 2010 to także rok spadku liczby przestępstw drogowych, co wiąże się z poprawą stanu bezpieczeństwa na naszych drogach. Ogółem w Polsce w związku z przestępstwami drogowymi Policja wszczęła 165 885 postępowań karnych (o 12 132 mniej aniżeli w 2009 r.), przy czym 138 581 za przestępstwa związane z jazdą pod wpływem alkoholu.

Dane o wypadkach, motoryzacji i zaludnieniu w Polsce w latach 2001-2010*

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji (zgłoszonych Policji)	Liczba sam. osobowych w tys.	Liczba mieszkańców w tys.	Zagrożenie mieszkańców (zabici / 100 tys. mieszkańców)	Wskaźnik motoryzacji (liczba samochodów osobowych / 1 tys. mieszkańców)
2001	53 799	5 534	68 194	342 408	10 503	38 632	14	272
2002	53 559	5 827	67 498	358 807	11 029	38 219	15	289
2003	51 078	5 640	63 900	367 700	11 244	38 191	15	294
2004	51 069	5 712	64 661	424 938	11 975	38 174	15	314
2005	48 100	5 444	61 191	401 440	12 339	38 157	14	323
2006	46 876	5 243	59 123	411 727	13 384	38 126	14	351
2007	49 536	5 583	63 224	386 934	14 589	38 116	15	383
2008	49 054	5 437	62 097	381 520	16 079	38 136	14	422
2009	44 196	4 572	56 046	386 934	16 495	38 167	12	432
2010	38 832	3 907	48 952	416 075	16 990	38 187	10	445
10/09	-12%	-15%	-13%	-4%	3%	0,05%		
10/01	-28%	-29%	-28%	8%	62%	-1%		

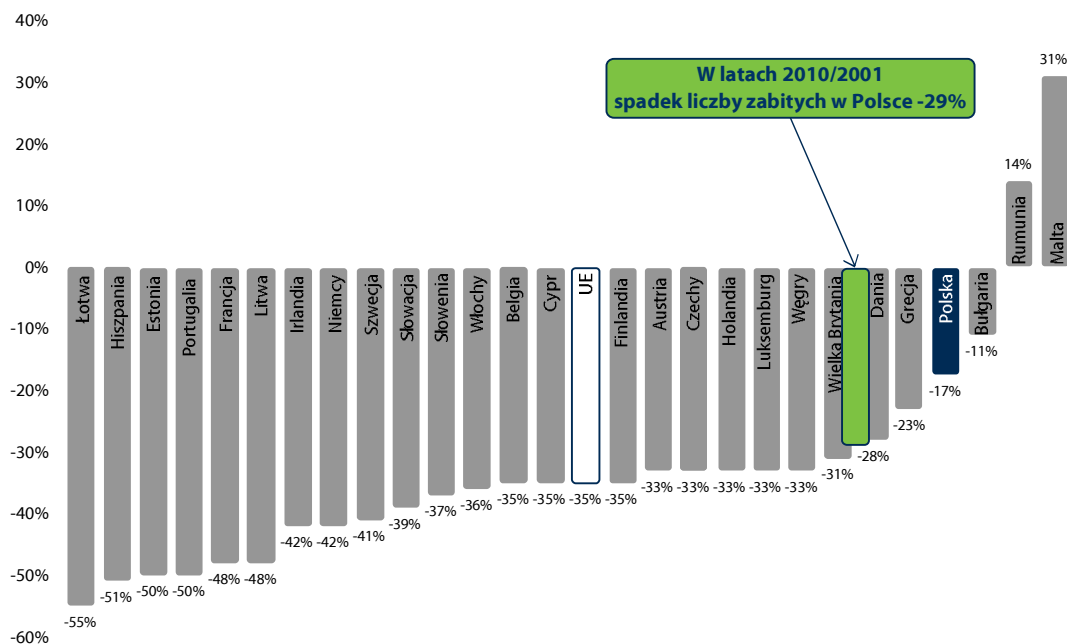
* wg Głównego Urzędu Statystycznego

Według sprawozdania Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej (KGSP) ogólna liczba miejscowych zagrożeń w komunikacji drogowej, w porównaniu do roku 2009 wzrosła o 2,8%. W roku 2010 wypadki drogowe stanowiły 17% wszystkich miejscowych zagrożeń w skali kraju i około 12% ogółu interwencji jednostek ochrony przeciwpożarowej. Statystycznie, w skali roku 2010, do wypadku drogowego jednostki straży pożarnej wyjeżdżały co 8,9 minuty tj. o 16 sekund częściej niż w roku 2009. Biorąc pod uwagę rodzaj środków transportu, największy udział w wypadkach drogowych tradycyjnie mają samochody osobowe oraz samochody ciężarowe.

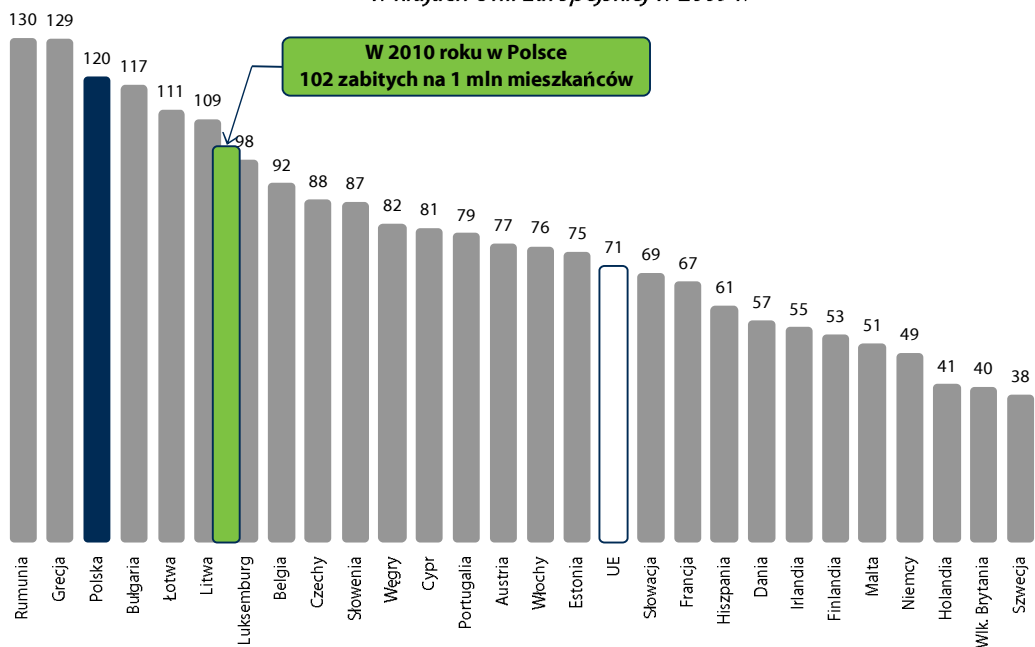
W porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej sytuacja na polskich drogach jest wciąż nie najlepsza. Niestety Polska mimo znacznej poprawy, z 29% spadkiem liczby zabitych w latach 2001-2010, znajduje się na końcu listy krajów, które osiągnęły pozytywne efekty. Po 9 latach realizacji III Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Unii Europejskiej, tylko 9 krajów było bliskich osiągnięcia spadku 50%. Najlepsze wyniki i spadek zabitych o ponad 40% uzyskała Francja (-48%), Portugalia (-50%) i Hiszpania (-51%), czyli kraje, w których wprowadzono system automatycznego nadzoru nad przestrzeganiem prędkości. Unia Europejska, jako całość, jest dość daleko od realizacji wyznaczonego celu. Spadek liczby zabitych dla całej Unii w latach 2001-2009 wyniósł 35%.

Zagrożenie Polaków utratą życia w wypadku drogowym jest nadal jednym z największych w Europie, prawie dwa razy wyższe niż średnio w Unii Europejskiej i ponad 3 razy wyższe niż w Szwecji, Wielkiej Brytanii czy Holandii.

*Zmiana liczby zabitych na drogach w 2009 r. w stosunku do 2001 r. w krajach Unii Europejskiej**



*Zagrożenie mieszkańców (liczba zabitych / 1 milion mieszkańców) w krajach Unii Europejskiej w 2009 r.**



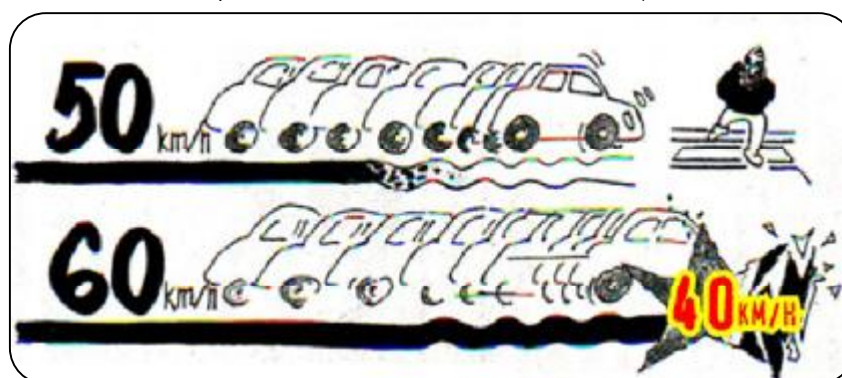
* Źródło danych: Komisja Europejska Dyrekcja ds Mobilności i Transportu baza CARE

1.1. Prędkość

Dane statystyczne o wypadkach drogowych, wyniki badań krajowych i zagranicznych, liczne relacje z wypadków i katastrof drogowych pokazują, że główną przyczyną zagrożeń na drogach jest nadmierna prędkość. Wciąż jednak ograniczenia prędkości czy częsta kontrola radarowa prowadzona przez Policję spotyka się z powszechnym protestem. Chociaż w społeczeństwie polskim coraz więcej osób rozumie konieczność takich działań, to jednak ciągle słyszy się opinię, że nie ma sposobu na zmuszenie kierowców do bezpiecznych zachowań na drodze np. do wolniejszej jazdy. Jednak z doświadczeń innych krajów wynika, że konsekwentne zarządzanie prędkością służy poprawie bezpieczeństwa, a szczególnie bezpieczeństwa osób pieszych. Czym mniejsza prędkość pojazdu, tym większą szansę ma pieszy. Do wielu wypadków nie dochodzi dzięki zmniejszeniu prędkości pojazdów, bo zarówno kierowca, jak i pieszy mają więcej czasu na skorygowanie popełnianych błędów. Na przykład gdy pieszy wejdzie na jezdnię 26 m przed samochodem jadącym z prędkością 50 km/h kierowca zdąży zatrzymać pojazd, podczas gdy pojazd zbliżający się do przejścia z prędkością 60 km/h uderzy w pieszego z prędkością 40 km/h.

Droga hamowania i skutki wypadku w zależności od prędkości

(źródło: Kuratorium für Verkehrssicherheit – Austria)



Stwierdzono ponad wszelką wątpliwość, że wysoka prędkość zwiększa prawdopodobieństwo udziału w wypadku drogowym i jego konsekwencje. Większe zagrożenie uczestniczenia w wypadku drogowym jest spowodowane tym, że:

- pojazd jadący z dużą prędkością jest mniej stabilny na zakrętach,
- kierowca ma mniej czasu, aby zareagować na niebezpieczeństwo,
- skraca się czas, który mają inni użytkownicy, aby wykryć szybko jadący pojazd,
- zwiększa się dystans potrzebny do zatrzymania pojazdu (wydłuża się droga hamowania).

Wysoka prędkość oznacza również poważniejsze konsekwencje wypadku drogowego. Ryzyko zgonu pieszego rośnie wraz ze wzrostem prędkości pojazdu.

Konsekwencje potrącenia pieszego w zależności od prędkości zderzenia

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

1.1.1. Statystyka i analiza przyczyn

W 2010 r. z powodu niedostosowania prędkości do warunków ruchu doszło do 9 222 wypadków drogowych, w których 1 117 osób zginęło, a 13 099 zostało rannych. Najwięcej zdarzeń z powodu prędkości miało miejsce na obszarze zabudowanym (54,3%), jednakże na obszarze niezabudowanym zginęła większa liczba osób (62,1%).

Wypadki drogowe spowodowane nadmierną prędkością i ich skutki wg obszaru występowania w 2010 r.

Obszar	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
niezabudowany	4 217	45,7	694	62,1	6 215	47,4
zabudowany	5 005	54,3	423	37,9	6 884	52,6
Ogółem	9 222	100,0	1 117	100,0	13 099	100,0

Najczęstszym rodzajem wypadków było: wywrócenie się pojazdu (18,2% ogółu zdarzeń), najechanie na drzewo (17,9%) oraz zderzenia czołowe (16,4%).

Rodzaje wypadków drogowych spowodowanych nadmierną prędkością w 2010 r.

Rodzaj	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
Wywrócenie się pojazdu	1 683	18,2	115	10,3	2 365	18,1
Najechanie na drzewo	1 649	17,9	371	33,2	2 224	17
Zderzenie pojazdów czołowe	1 517	16,4	204	18,3	2 657	20,3
Zderzenie pojazdów tylne	1 334	14,5	65	5,8	1 823	13,9
Zderzenie pojazdów boczne	806	8,7	112	10	1 228	9,4
Najechanie na słup, znak	535	5,8	63	5,6	674	5,1
Najechanie na pieszego	457	5	71	6,4	482	3,7
Najechanie na barierę ochronną	248	2,7	31	2,8	312	2,4
Wypadek z pasażerem	231	2,5	23	2,1	346	2,6
Najechanie na pojazd unieruchomiony	186	2	17	1,5	241	1,8
Najechanie na dziurę, wybój, garb	13	0,1	2	0,2	20	0,2
Najechanie na zwierzę	4	0	1	0,1	4	0
Najechanie na zaporę kolejową	3	0	0	0	3	0
Inne	556	6	42	3,8	720	5,5
Ogółem	9 222	100,0	1 117	100,0	13 099	100,0

Wśród grup wiekowych sprawców zdarzeń z powodu prędkości, najwięcej w stosunku do populacji (7,8%) spowodowali kierujący w przedziale wiekowym 18-24 lata. Przyczyną 43% wypadków, które spowodowali, było właśnie niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, a o ich ciężkości świadczy 58% ogółu zabitych. Jest to grupa osób, którą cechuje brak doświadczenia i umiejętności w kierowaniu pojazdami oraz duża skłonność do brawury i ryzyka.

Grupy wiekowe sprawców zdarzeń z powodu nadmiernej prędkości w 2010 r.

Wiek	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
0 - 06	1	0,0	-	-	2	0,0
07 - 14	50	0,5	-	-	59	0,5
15 - 17	194	2,1	18	1,6	266	2,0
18 - 24	3 083	33,4	420	37,6	4 653	35,5
25 - 39	3 403	36,9	415	37,2	4 701	35,9
40 - 59	1 878	20,4	196	17,5	2 602	19,9
60 plus	453	4,9	62	5,6	603	4,6
b/d	160	1,7	6	0,5	213	1,6
Ogółem	9 222	100,0	1 117	100,0	13 099	100,0

Wg rodzaju pojazdu najwięcej wypadków spowodowali kierujący samochodami osobowymi, których porusza się najwięcej na polskich drogach, następnie kierujący samochodami ciężarowymi oraz motocyklistami.

Wypadki drogowe wg pojazdu sprawcy spowodowane w 2010 r. nadmierną prędkością

Rodzaj pojazdu	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
Samochód osobowy	7 413	80,4	895	80,1	10 872	83,0
Samochód ciężarowy	671	7,3	86	7,7	936	7,2
Motocykl	558	6,1	109	9,8	542	4,1
Motorower	295	3,2	12	1,1	324	2,5
Rower	96	1,0	4	0,4	97	0,7
Autobus	70	0,8	3	0,3	147	1,1
Inny pojazd	61	0,7	5	0,4	78	0,6
Nieustalony	27	0,3	0	0,0	38	0,3
Ciągnik rolniczy	16	0,2	2	0,2	15	0,1
Tramwaj, trolejbus	9	0,1	0	0,0	41	0,3
Pojazd uprzywilejowany	5	0,1	1	0,1	9	0,1
Pojazd wolnobieżny	1	0,0	0	0,0	1	0,0

Najwięcej ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu, obok kierujących i pasażerów samochodów osobowych, których udział w tych wypadkach jest największy, zanotowano wśród motocyklistów i ich pasażerów (9,5%) oraz pieszych (7,7%).

Wypadki drogowe wg użytkowników dróg spowodowane w 2010 r. nadmierną prędkością

Rodzaj użytkownika	Zabici	%	Ranni	%
Motorowerzyści	12	1,1	336	2,6
Piesi	86	7,7	547	4,2
Rowerzyści	26	2,3	202	1,5
Użytkownicy autobusów	2	0,2	218	1,7
Użytkownicy ciągników	4	0,4	30	0,2
Użytkownicy innych pojazdów	5	0,4	88	0,7
Użytkownicy motocykli	106	9,5	522	4,0
Użytkownicy pojazdów uprzywilejowanych	0	0,0	10	0,1
Użytkownicy samochodów ciężarowych	37	3,3	501	3,8
Użytkownicy samochodów osobowych	839	75,1	10 602	80,9
Użytkownicy tramwajów i trolejbusów	-	-	43	0,3
Ogółem	1 117	100,0	13 099	100,0

1.1.2. Działania

W celu zmniejszenia zagrożeń wynikających z częstego przekraczania dozwolonych prędkości w 2010 r. jednostki Policji prowadziły intensywne działania kontrolne w ramach działań ogólnopolskich (akcje „PRĘDKOŚĆ”), jak i na szczeblu lokalnym. Do kontroli prędkości policjanci wykorzystywali radarowe mierniki prędkości, wideorejestratory i fotoradary. Nadzór policyjny był wspomagany przez Inspekcję Transportu Drogowego (ITD), a na szczeblu lokalnym przez Straże Miejskie. W celu upowszechnienia wiedzy na temat wpływu prędkości na zagrożenia w ruchu drogowym prowadzono działania edukacyjno-informacyjne, w tym np.:

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

Komenda Główna Policji (KGP) zorganizowała i nadzorowała ogólnopolskie działania pod kryptonimem „PRĘDKOŚĆ”, które polegały na zintensyfikowanych kontrolach mających na celu zmniejszenie liczby kierowców przekraczających dozwoloną prędkość. Działania przeprowadzono w całym roku 6 razy.

W trakcie prowadzonych działań:

- skontrolowano 113 972 pojazdy,
- ujawniono 61 565 przypadków przekroczenia prędkości przy użyciu wideorejestratorów oraz 17 893 przy użyciu urządzeń automatycznych (fotoradarów), czyli **70% skontrolowanych kierowców nie stosowało się do istniejących ograniczeń prędkości**,
- nałożono 61 083 mandaty karne,
- z zaistniałych 453 w trakcie prowadzonych działań wypadków drogowych tylko 2 wydarzyły się w miejscach objętych pomiarem automatycznym,
- niedostosowanie prędkości do warunków jazdy było przyczyną 64 (14,1%) zaistniałych wypadków (w normalnej służbie w roku 2010 odsetek ten wynosił 23,7%).

Ponadto Komendy Wojewódzkie Policji (KWP) prowadziły własne akcje. Na przykład w województwie śląskim w trakcie codziennej służby funkcjonariusze ruchu drogowego (wykorzystując 118 radarowych mierników prędkości, 22 pojazdy wyposażone w wideorejestrator oraz 7 fotoradarów) w 2010 r. ogółem ujawnili 88 082 wykroczeń z powodu przekroczenia dozwolonej prędkości. W województwie małopolskim na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa w Wydziale Ruchu Drogowego KWP w Krakowie opracowano program poprawy bezpieczeń-

stwa na najbardziej zagrożonych drogach krajowych pn. „TRASA”. W województwie zachodniopomorskim prowadzono działania lokalne obejmujące obszar kilku powiatów, bądź całego województwa, np. „Bezpieczna Trójka” – działania na drodze krajowej nr 3 i „Bezpieczna Szóstka” – działania na drodze krajowej nr 6.

1.1.3. Wnioski i rekomendacje

Nadmierna prędkość jest wciąż najczęstszą przyczyną wypadków, wobec czego należy kontynuować działania skutecznie przeciwdziałające temu zjawisku. Z doświadczeń wielkopolskiej Komendy Policji wynika, że powinno się doposażyć jednostki Policji w specjalistyczny sprzęt do dynamicznej kontroli prędkości, czyli radiowozy nieoznakowane wyposażone w wideorejestratory i kontynuować ponadpowiatowe patrole ruchu drogowego wyposażone w takie radiowozy. System ten, wprowadzony przez WRD KWP w Poznaniu, sprawdził się w roku 2010. Za efektywne uważa się także kierowanie Policji na drogi o największym zagrożeniu wypadkowością w związku z przekraczaniem przez kierujących dopuszczalnych limitów prędkości.

Analiza efektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie województwa warmińsko-mazurskiego pozwala wnioskować, iż przyjęta strategia, poparta właściwą realizacją, okazała się bardzo skuteczna. Podstawowe wskaźniki opisujące stan brd osiągnęły poziom nienotowany w żadnym innym regionie kraju. Wydaje się, że kluczowym czynnikiem mającym wpływ na osiągnięcie takich wyników było stworzenie właściwych podstaw dla koordynacji działań określonych w programie, określenie głównych priorytetów oraz źródła finansowania dla działań z obszaru zarządzania systemem brd. Utworzenie na bazie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Olsztynie, pierwszego w skali kraju Regionalnego Centrum BRD dało możliwość wsparcia i ciągłej realizacji projektów ukierunkowanych na usprawnienie edukacji i nadzoru - zidentyfikowanych jako najbardziej efektywne, a jednocześnie najmniej kapitałochłonne.

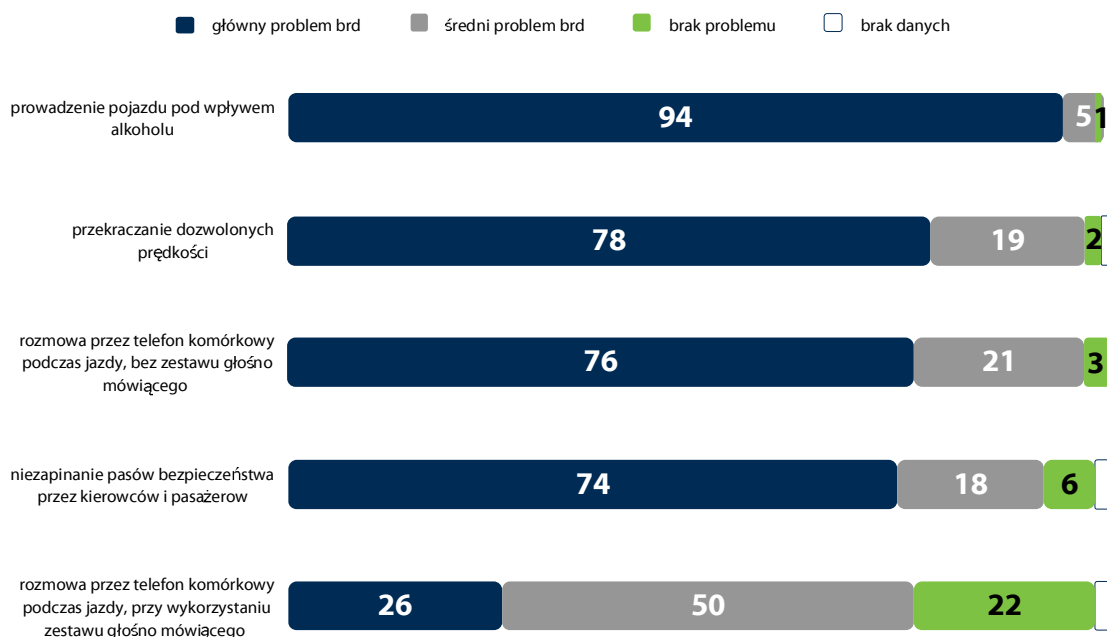
Należy kontynuować działania „Prędkość”, wzmocnić ujawnialność tej grupy wykroczeń, represjonować ujawnione wykroczenia, polegające na przekraczaniu dopuszczalnej prędkości jazdy, organizować działania informacyjne i profilaktyczne ukierunkowane na tę grupę wykroczeń. Ponadto należy kontynuować dotychczasowe działania inżynierskie zmierzające do uspokojenia ruchu i separacji poszczególnych grup uczestników ruchu, takie jak.: remonty nawierzchni, budowę chodników i ścieżek rowerowych, wytyczanie przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną, przebudowę skrzyżowań, optyczne zwężanie jezdni, stawianie bezpiecznych barier drogowych, modernizację zatok autobusowych itp.

1.2. Alkohol

Od wielu lat alkohol jest postrzegany jako główna przyczyna wypadków drogowych. Z przeprowadzonych na zlecenie Komisji Europejskiej badań opinii społecznej wynika, że aż 94% mieszkańców Unii Europejskiej uważa, że prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu jest najważniejszym problemem bezpieczeństwa ruchu. W Polsce aż 97% mieszkańców uważa, że alkohol jest najważniejszym problemem na naszych drogach.

Opinie mieszkańców Unii Europejskiej na temat ważności poszczególnych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego

*(European Commission: Flash Eurobarometr Road safety Analytical report July 2010
ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_301_en.pdf)*



Liczba wypadków i ofiar wypadków spowodowana przez nietrzeźwych kierowców i pieszych świadczy o tym, że społeczeństwo polskie, choć potępia pijanych sprawców wypadków, wciąż zbyt mało wie o negatywnym wpływie alkoholu na organizm ludzki.

Tymczasem picie alkoholu przede wszystkim zaburza ocenę zagrożeń występujących w ruchu drogowym, powoduje przecenianie własnych możliwości, ponadto:

- zmniejsza szybkość reakcji (wydłużenie czasu reakcji o 0,3 – 0,5 sek., normalny czas reakcji kierowcy 0,5-0,8 s),
- ogranicza pole widzenia,
- powoduje błędną ocenę odległości i prędkości innego pojazdu,
- osłabia wzrok ,
- obniża koncentrację uwagi,
- zaburza koordynację ruchów.

Wielu kierowców wierzy, że jest w stanie kontrolować swoje zachowanie po wypiciu alkoholu, a także, że mogą bezpiecznie prowadzić, jeżeli stężenie alkoholu w ich krwi nie przekroczyło dopuszczalnego poziomu. Tymczasem na podstawie wieloletnich badań naukowych wiadomo już, że:

- spożycie alkoholu prowadzi do zaburzeń zachowania uczestnika ruchu drogowego i nie ma takiego stężenia alkoholu we krwi, który nie powodowałby zaburzeń,

- wpływ alkoholu na funkcjonowanie człowieka zależy od stężenia alkoholu w jego krwi – im jest ono wyższe, tym poważniejsze są zakłócenia w działaniu, tym więcej funkcji jest uszkodzonych, tym poważniejsze jest ryzyko wypadku,
- nietrzeźwy uczestnik ruchu stanowi zagrożenie nie tylko dla siebie, ale także dla innych.

1.2.1. Statystyka i analiza przyczyn

W 2010 r. nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego brali udział w 4 524 wypadkach drogowych (11,6% ogółu wypadków), śmierć w nich poniosło 455 osób (11,6% ogółu zabitych), a 5 620 osób odniosło obrażenia (11,5% ogółu rannych).

Wypadki drogowe i ich skutki z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu w układzie województw w 2010 r.

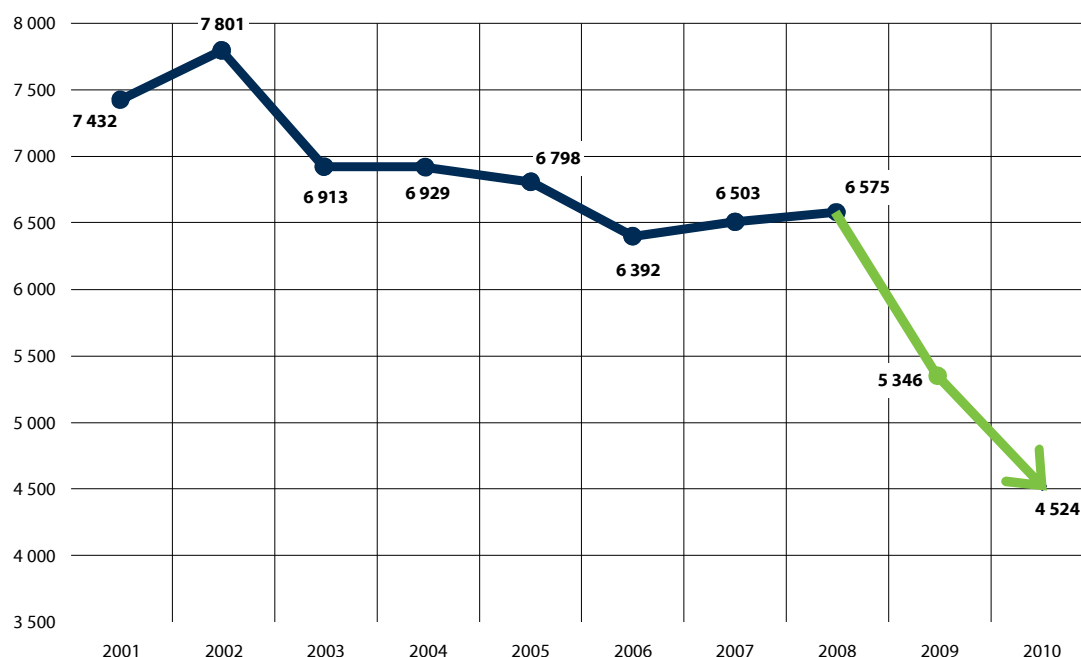
Województwa	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Dolnośląskie	262	5,8	15	3,3	345	6,1
Kujawsko – pomorskie	161	3,6	27	5,9	185	3,3
Lubelskie	307	6,8	25	5,5	405	7,2
Lubuskie	79	1,7	7	1,5	104	1,9
Łódzkie	495	10,9	52	11,4	592	10,5
Małopolskie	414	9,2	21	4,6	510	9,1
Mazowieckie (bez terenu działania KSP Warszawa)	354	7,9	50	11,0	452	8,1
Opolskie	82	1,8	10	2,2	97	1,7
Podkarpackie	223	4,9	35	7,7	293	5,2
Podlaskie	133	2,9	19	4,2	198	3,5
Pomorskie	247	5,5	16	3,5	290	5,2
Śląskie	635	14,0	30	6,6	761	13,5
Świętokrzyskie	280	6,2	45	9,9	332	5,9
Warmińsko-mazurskie	263	5,8	39	8,6	321	5,7
Wielkopolskie	277	6,1	38	8,4	343	6,1
Zachodniopomorskie	157	3,5	15	3,3	194	3,5
Komenda Stołeczna Policji	155	3,4	11	2,4	198	3,5
POLSKA	4 524	100,0	455	100,0	5 620	100,0

W porównaniu do roku ubiegłego, **znacznie zmniejszyła się liczba osób nietrzeźwych uczestniczących w wypadkach drogowych** – o 822 osoby (-15,4%).

Nietrzeźwi najczęściej uczestniczyli w zdarzeniach drogowych w ostatnich dniach tygodnia: niedziele (20,5%) i soboty (20,4%). 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.

W trakcie doby kulminacyjny jest przedział pomiędzy godziną 17.00 a 23.00. W 2010 r. w godzinach tych nietrzeźwi uczestniczyli w 2 101 wypadkach, co stanowi 46,4% wszystkich wypadków z ich udziałem. Zginęło w nich 238 osób (51,6%), a ranne zostały 2 443 osoby (43,4%). Rozkład godzinowy wypadków z udziałem nietrzeźwych pokrywa się z ogólną tendencją ich występowania. W godzinach, gdy wystąpiła kulminacja, w co dziewiątym wypadku ginął człowiek.

Liczba osób nietrzeźwych uczestniczących w wypadkach drogowych w latach 2001 - 2010



Wypadki drogowe w 2010 r. i ich skutki z udziałem nietrzeźwych według dni tygodnia

Dni tygodnia	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Poniedziałek	512	11,3	51	11,1	592	10,5
Wtorek	464	10,3	61	13,2	532	9,5
Środa	489	10,8	50	11,1	578	10,3
Czwartek	550	12,2	55	12,1	630	11,2
Piątek	657	14,5	55	12,1	805	14,3
Sobota	924	20,4	99	21,9	1 194	21,2
Niedziela	928	20,5	84	18,4	1 289	22,9
Ogółem	4 524	100,0	455	100,0	5 620	100,0

W 2010 r. nietrzeźwi uczestnicy ruchu spowodowali 3 486 wypadków (8,9% ogółu), w których zginęły 352 osoby (9%), a rannych zostało 4 397 osób (8,9%). Najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowili kierujący pojazdami. Byli oni sprawcami 2 455 wypadków, w których zginęło 248 osób, a rannych zostało 3 419 osób. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących, nietrzeźwi stanowili 8%. W porównaniu do 2009 r. **nastąpił znaczny spadek liczby wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących** – o 552 (-17,9%).

W grupie nietrzeźwych kierujących największe zagrożenie bezpieczeństwa stanowili kierujący samochodami osobowymi, którzy spowodowali 1 890 wypadków (77% wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących). Wskaźnik ten jest niższy niż w roku poprzednim (2009 r. – 80,7%). W wypadkach zawinionych przez nietrzeźwych kierujących samochodami osobowymi zginęły 203 osoby, tj. 81,9% śmiertelnych ofiar zdarzeń spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących (2009 r. – 84,7%), a rannych w tych wypadkach zostało 2 785 osób, tj. 81,5% (2009 r. – 84%). Następną grupą nietrzeźwych użytkowników stwarzającą zagrożenie byli rowerzyści. Spowodowali oni 189 wypadków (7,7%), w których zginęło 16 osób (6,5%), a 177 zostało rannych (5,2%).

Wypadki spowodowane przez nietrzeźwych kierujących w 2010 r. wg rodzaju pojazdu

Rodzaj pojazdu sprawcy	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Samochód osobowy	1 890	77,0	203	81,9	2785	81,5
Rower	189	7,7	16	6,5	177	5,2
Motorower	155	6,3	6	2,4	177	5,2
Motocykl	122	5,0	12	4,8	150	4,4
Samochód ciężarowy	55	2,2	8	3,2	73	2,1
Inny pojazd	27	1,1	1	0,4	35	1,0
Ciągnik rolniczy	13	0,5	2	0,8	17	0,5
Autobus	2	0,1	-	-	2	0,1
Pojazd uprzywilejowany	1	0,0	-	-	2	0,1
Pojazd wolnobieżny	1	0,0	-	-	1	0,0
O g ó ł e m	2 455	100,0	248	100,0	3 419	100,0

Najwięcej wypadków nietrzeźwi kierujący spowodowali na skutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu, nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu oraz jazdy niewłaściwą stroną drogi.

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących

Przyczyny wypadków		Wypadki		Zabici		Ranni	
		2009	2010	2009	2010	2009	2010
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1 841	1 474	213	153	2 700	2 091
Nie udzielenie pierwszeństwa przejazdu		313	277	26	20	451	402
Jazda po niewłaściwej stronie drogi		151	120	24	14	305	178
Nieprawidłowe	wyprzedzanie	144	97	21	20	189	149
	omijanie	69	56	10	11	78	53
	skręcanie	79	70	1	3	102	85
	wymijanie	53	59	9	8	81	95
Nieprawidłowe zachowanie się wobec pieszego		99	87	16	8	93	94
Niezachowanie bezpiecznej odległości		119	95	3	4	175	128

Mając na względzie wiek sprawców, należy zwrócić uwagę na grupę wiekową 18-24 lata (przedział 7 letni), gdzie odnotowano znaczny odsetek wypadków spowodowanych pod działaniem alkoholu w porównaniu do grupy 25-39 lat, gdzie przedział obejmuje 15 lat.

Nietrzeźwi sprawcy wypadków w 2010 r. wg wieku

Grupy wiekowe	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
07 - 14	4	0,2	-	-	4	0,1
15 - 17	62	2,5	6	2,4	98	2,9
18 - 24	684	27,9	71	28,6	1 072	31,4
25 - 39	983	40,0	92	37,1	1 386	40,5
40 - 59	604	24,6	66	26,6	733	21,4
60 plus	116	4,7	12	4,8	125	3,7
b/d	2	0,1	1	0,4	1	0,0

Najwięcej wypadków nietrzeźwi kierujący (pojazdami mechanicznymi i rowerami) powodowali w miesiącach letnich, szczególnie w sierpniu. Jest to spowodowane tym, że jest to okres urlopowy, jest większa swoboda, odbywa się więcej imprez (również plenerowych).

Wypadki spowodowane przez nietrzeźwych kierujących w 2010 r. w układzie miesięcznym

Miesiące	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Styczeń	76	3,1	5	2,0	112	3,3
Luty	76	3,1	10	4,0	92	2,7
Marzec	163	6,6	13	5,2	217	6,3
Kwiecień	230	9,4	26	10,5	325	9,5
Maj	259	10,5	10	4,0	368	10,8
Czerwiec	246	10,0	22	8,9	358	10,5
Lipiec	281	11,4	19	7,7	388	11,3
Sierpień	321	13,1	43	17,3	444	13,0
Wrzesień	260	10,6	32	12,9	362	10,6
Październik	257	10,5	34	13,7	367	10,7
Listopad	205	8,4	26	10,5	268	7,8
Grudzień	81	3,3	8	3,2	118	3,5
O g ó ł e m	2 455	100,0	248	100,0	3 419	100,0

1.2.2. Działania

KGP zorganizowała i nadzorowała ogólnopolskie działania pod kryptonimem „ALKOHOL i NARKOTYKI” – ukierunkowane na eliminowanie z ruchu kierujących w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości, bądź środków działających podobnie do alkoholu. Działania przeprowadzono 6-krotnie w skali kraju.

W trakcie prowadzonych działań:

- poddano badaniu na zawartość alkoholu 228 521 kierujących i 1 208 kierujących na zawartość środków działających podobnie do alkoholu,
- ujawniono 4 077 kierujących pod wpływem alkoholu, co stanowi 1,78% poddanych badaniu oraz 21 (1,74% poddanych badaniu) kierujących będących pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu,
- ujawniono 512 przestępstw z art. 244 KK (kierowanie w czasie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów).

Oprócz policyjnych działań prewencyjno-kontrolnych, prowadzono również w tym obszarze działania edukacyjno-informacyjne (opisane dokładniej w rozdziale 6), mające na celu zmianę zachowań uczestników ruchu drogowego. Były to działania w ramach których można było przekonać się m.in., jak niebezpieczna jest jazda po spożyciu alkoholu i jakie mogą być jej konsekwencje. Do najważniejszych przedsięwzięć z tego obszaru można zaliczyć:

- kampanię społeczną „Bezpiecznie. Z pijanym nie jadę!”,
- kampanię „Europejska Noc Bez Wypadku”,
- kampanię „Prowadzę jestem trzeźwy”,
- akcję Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa „Weekend Bez Ofiar”,
- kampanię „Jesteś sprawcą, jesteś ofiarą” prowadzoną w ramach programu „Drogi zaufania – program ochrony życia i zdrowia ludzi na drogach krajowych”,
- akcję „Deklaracja myślącego kierowcy” – Lato z radiem.

Ponadto Komendy Wojewódzkie Policji prowadziły własne akcje. Na przykład w **województwie zachodniopomorskim** w roku 2010 policjanci ruchu drogowego przeprowadzili **398 541** kontroli stanu trzeźwości. Ujawniono **2 530** przypadków kierowania pojazdem w stanie po użyciu alkoholu (art 87 § 1 i 2 KW) i **9 291** przypadków jazdy w stanie nietrzeźwości (art. 178a § 1 i 2

KK). Policjanci ruchu drogowego przeprowadzili **238** badań na zawartość środków działających podobnie do alkoholu. Ujawniono **77** takich kierujących.

W województwie wielkopolskim Inspektorzy Transportu Drogowego skontrolowali 330 kierowców pod kątem zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu w 6 przypadkach stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych norm - sprawę przekazano Policji.

W województwie śląskim policjanci, wykorzystując 748 urządzeń do kontroli stanu trzeźwości, ujawnili ogółem 15 377 kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu. Przeprowadzono 13 działań wojewódzkich pn. „**Trzeźwość**”, w których skontrolowano 59 438 kierujących, ujawniono 558 nietrzeźwych kierujących oraz 333 osoby znajdujące się po użyciu alkoholu. Ponadto zorganizowano XIV Ponadregionalne Mikołowskie Seminarium Trzeźwościowe pt.: „Profilaktyka w aspekcie trzeźwości osób prowadzących pojazdy mechaniczne – odpowiedzialność za siebie i innych użytkowników dróg”.

W województwie małopolskim prowadzono działania pn.: „**Policja przeciw pijanym kierowcom**”. Małopolska Policja w połowie 2006 r. wprowadziła zaostrzoną procedurę kontrolną polegającą na badaniu stanu trzeźwości kierujących przy każdej kontroli drogowej (niezależnie od przyczyny podjęcia interwencji), jednocześnie dążąc do zwiększania liczby takich kontroli. Liczba badań trzeźwości kierujących prowadzona przez policjantów od 2006 r. zwiększyła się aż o blisko 200%: ze 188 810 kontroli w 2006 r. do 534 122 w roku 2010. Pozwala to na ujawnianie największego procentu w kraju przypadków kierowania pojazdami przypadków kierowania po użyciu alkoholu (w Małopolsce wskaźnik ten wynosi ponad 20% do ogółu ujawnionych nietrzeźwych kierujących i jest najwyższy w kraju – średnia ogólnopolska wynosi 15%). Takie działanie wpisuje się w priorytety działania służb kontrolnych określone w programie Gambit 2005. W 2010 r. odnotowano 16,3% spadek wypadków z udziałem nietrzeźwych, liczba zabitych zmniejszyła się aż o 26,7%, a rannych spadła o blisko 18%. Na przestrzeni lat 2006 – 2010 liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących zmniejszyła się z 278 do 201, tj. o blisko 28%. W 2010 r. ujawniono 11 345 nietrzeźwych kierujących.

W województwie wielkopolskim realizowano akcję pt.: „**Trzeźwe województwo**”. W ramach działalności profilaktycznej wykorzystano: alkoogole, a także 15 analizatorów zawartości alkoholu i 15 analizatorów narkotyków. Realizowano ponadto program edukacyjny „**Sprawdź promile**”, polegający na SMS-owej możliwości przybliżonego sprawdzenia zawartości alkoholu w organizmie poprzez wykorzystanie tzw. „licznika trzeźwości”.

Polski Związek Motorowy wspierając krajowe kampanie poprawy brd przeprowadził ogólnopolską inicjatywę na rzecz brd „**STOP Pijanym kierowcom!**”. Kampania promowana była głównie podczas sportowych imprez PZM, w szczególności dzięki wsparciu poszczególnych Automobilklubów na wszystkich rundach Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Informacja o kampanii dotarła do szerokiej grupy uczestników i kibiców rajdów, dzięki naklejkom promocyjnym (umieszczanym najczęściej na samochodach rajdowych), banerów znajdujących się w najbardziej atrakcyjnych miejscach rajdów, tj. Parku Biurze Rajdu, Biurze Prasowym, punkcie start/meta, a także w informacjach prasowych, które publikowane były na stronie www.pzm.pl oraz newsletterze sportowym PZM.

*Logo akcji PZM
„Stop pijanym kierowcom”*



1.2.3. Wnioski i rekomendacje

Na tle innych krajów Polska wyróżnia się bardzo rygorystycznymi rozwiązaniami prawnymi. Dopuszczalne stężenie alkoholu we krwi kierowcy wynosi 0,2‰. W większości krajów Unii Europejskiej[†] limit ten wynosi 0,5 ‰, a w Wielkiej Brytanii i Malcie nawet 0,8‰. Zagrożenie jakie stanowią pijani kierowcy w Polsce jest niższe niż średnio w Unii Europejskiej. Zabici w wypadkach z udziałem pijanych kierowców samochodów osobowych, ciężarowych i motocykli stanowią 9% ogółu, podczas gdy średnio w Europie w wypadkach tego typu ginie 12% wszystkich ofiar śmiertelnych. Aż w 13 krajach wskaźnik ten jest wyższy niż w Polsce. Z danych tych wynika, że nietrafne jest tak często powtarzane twierdzenie, że nie radzimy sobie z problemem alkoholu w ruchu drogowym. Na tle innych, sytuacja w Polsce nie jest wcale zła, choć z porównania aktywności Policji wynika, że liczba policyjnych kontroli trzeźwości na drogach jest znacznie niższa niż w innych krajach i wynosi 47 kontroli rocznie na 1 tysiąc mieszkańców i jest jedną z najniższych w Europie[‡] (w Finlandii 385, w Szwecji 287, w Słowenii 200, na Węgrzech 130). Obecna liczba kontroli i inne podejmowane działania doprowadziły jednak do znacznego spadku zagrożenia

Z doświadczeń Policji wynika, że należy zwiększyć liczbę i jakość urządzeń służących do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu kontynuować oraz rozwijać programy mające na celu wzmocnienie kontroli trzeźwości (np. „Trzeźwe Województwo” i „Województwo bez narkotyków”), wzmocnić ujawnialność tej grupy wykroczeń, organizować działania informacyjne i profilaktyczne, działania profilaktyczne kierować do kierowców i osób z otoczenia, piętnując społeczne przyzwolenie na kierowanie w stanie „po użyciu alkoholu”. Należy propagować bezpieczne zachowania, tak aby zwiększyć powszechną wiedzę o tym, że nigdy nie należy „mieszać” picia alkoholu z jazdą samochodem.

1.3. Droga

Z danych KGP wynika, że błędy związane z rozwiązaniami drogowymi jako jedyną przyczyną zdarzenia drogowego występują w 2-3% wypadków, a jako jedną z 3 przyczyn w 28-34% wypadków. Najważniejszy wpływ na bezpieczeństwo ruchu mają rozwiązania wymuszające uspokojenie ruchu (zmniejszenie prędkości), wybaczące otoczenie drogi (bariery energochłonne, infrastruktura podatna na uderzenia itp.), dostosowania geometrii drogi do jej charakteru i prędkości ruchu oraz kształtowanie drogi przyjaznej dla wszystkich uczestników ruchu, czyli także dla pieszych i rowerzystów.

Przykładowy obszar uspokojenia ruchu – „Miasteczko holenderskie” w Puławach



[†] DG MOVE: ec.europa.eu/transport/road_safety/observatory/doc/alcohol_rules.pdf

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

1.3.1. Statystyka i analiza przyczyn

W 2010 r. zdecydowana większość wypadków – 27 836 – wydarzyła się na obszarze zabudowanym (71,7%). Zginęło w nich 1 812 osób, a 33 364 zostały ranne. Poza obszarem zabudowanym miało miejsce 10 996 wypadków (28,3% ogółu). W ich wyniku zginęło 2 095 osób, a obrażenia ciała odniosło 15 588 uczestników ruchu.

Wypadki drogowe w 2010 r. i ich skutki wg obszaru występowania

Obszar	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Liczba	%	Liczba	%	Liczba	%
Zabudowany	27 836	71,7	1 812	46,4	33 364	68,2
Niezabudowany	10 996	28,3	2 095	53,6	15 588	31,8
O g ó ł e m	38 832	100,0	3 907	100,0	48 952	100,0

Mimo, iż większość wypadków wydarzyła się na obszarze zabudowanym, to w wyniku wypadków mających miejsce w obszarze niezabudowanym zginęło więcej osób. Przyczynę takiego stanu rzeczy upatrywać można w tym, że na obszarach niezabudowanych kierujący rozwijają większe prędkości, często w jednym samochodzie ginie więcej niż jedna osoba, a ponadto pomoc lekarska dociera znacznie później.

Na prostych odcinkach dróg zaistniało 21 370 wypadków (55%), śmierć w nich poniosły 2 592 osoby (66,3%), a ranne zostały 25 932 osoby (52,9%). Kolejnym szczególnie niebezpiecznym miejscem są skrzyżowania z drogą z pierwszeństwem przejazdu – na ich obszarze miało miejsce 11 065 wypadków (28,5%), śmierć poniosło 570 osób (14,6% ogółu), a obrażeń doznało 14 207 osób (29%).

*Wypadki drogowe w 2010 r. i ich skutki wg geometrii drogi **

Miejsce zdarzenia		Wypadki	Zabici	Ranni
Prosty odcinek drogi		21 370	2 592	25 932
Zakręt, łuk		4 416	566	6 299
Spadek		579	64	778
Wzniesienie		433	57	618
Wierzchołek wzniesienia		36	2	51
Skrzyżowanie	z drogą z pierwszeństwem	11 065	570	14 207
	o ruchu okrężnym	378	10	448
	dróg równorzędnych	142	5	172

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

Główne przyczyny wypadków na prostych odcinkach to:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 5 069 wypadków,
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu - 2 593 wypadki,
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego - 2 200 wypadków,
- nieprawidłowe wyprzedzanie - 1 458 wypadków,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 1 335 wypadków.

Główne przyczyny wypadków na skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu to:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu - 4 962 wypadki,
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego - 1 791 wypadków,

■ niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 1 003 wypadki.

Główne przyczyny wypadków na zakrętach to:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 2 878 wypadków,
- jazda po niewłaściwej stronie drogi - 189 wypadków,
- nieprawidłowe wymijanie - 176 wypadków,
- nieprawidłowe wyprzedzanie - 164 wypadki.

W 2010 r. zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych, dwukierunkowych – zdarzeń tych było 32 166, co stanowi 82,8% wszystkich wypadków, zginęły w nich 3 461 osób (88,6% ogółu zabitych), a 40 716 osób zostało rannych (83,2%).

Główne przyczyny wypadków występujących na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych to:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 8 260 wypadków,
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – 6 261 wypadków,
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego – 3 117 wypadków,
- nieprawidłowe wyprzedzanie – 1 960 wypadków,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 1 589 wypadków,
- nieprawidłowe wykonywanie manewru skrętu – 958 wypadków.

Główne przyczyny wypadków występujących na drogach o dwóch jezdniach jednokierunkowych to:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – 1 222 wypadki,
- nieprawidłowe zachowanie się wobec pieszego – 956 wypadków,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 843 wypadki,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 393 wypadki.

Wypadki drogowe w 2010 r. i ich skutki wg miejsc ich powstawania

Miejsce zdarzenia	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Jezdnia	31 233	80,4	3 250	83,2	40 297	82,3
Przeście dla pieszych	3 482	9,0	196	5,0	3 518	7,2
Pobocze	1 306	3,4	214	5,5	1 693	3,5
Skarpa, rów	850	2,2	104	2,7	1 188	2,4
Chodnik, droga dla pieszych	555	1,4	25	0,6	587	1,2
Wyjazd z posesji	330	0,8	22	0,6	395	0,8
Parking, plac	208	0,5	6	0,2	208	0,4
Przystanek komunikacji publicznej	181	0,5	8	0,2	210	0,4
Przejazd tramwajowy, torowisko	154	0,4	20	0,5	237	0,5
Droga dla rowerów	178	0,5	1	0,1	184	0,4
Most, wiadukt, estakada, tunel	125	0,3	17	0,4	158	0,3
Przejazd kolejowy - niestrzeżony	59	0,2	18	0,5	77	0,2
Przejazd kolejowy – strzeżony	32	0,1	15	0,4	27	0,1
Pas dzielący jezdnię	50	0,1	2	0,1	60	0,1
Przewiązka na drogach dwujezdniowych	27	0,1	2	0,1	34	0,1

Wypadki drogowe w 2010 r. według rodzaju drogi

Rodzaj drogi		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Autostrada		274	0,7	28	0,7	401	0,8
Droga ekspresowa		142	0,4	37	0,9	185	0,4
O dwóch jezdniach jednokierunkowych		5 147	13,3	349	8,9	6 376	13,0
Droga	Jednokierunkowa	1 103	2,8	32	0,8	1 274	2,6
	Dwukierunkowa, jednojezdniowa	32 166	82,8	3 461	88,6	40 716	83,2

Wypadki drogowe i ich skutki na głównych drogach kraju

W Polsce, na autostradach, których długość wynosiła na koniec grudnia 2010 r. - 859 km doszło do 274 wypadków, w wyniku których 28 osób poniosło śmierć, a 401 zostało rannych.

Wypadki drogowe i ich skutki na autostradach

Nr drogi	2009			2010		
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
A 1	19	1	31	23	6	40
A 2	47	3	80	50	7	69
A 4	162	33	259	192	15	282
A 6	2	-	3	7	-	8
A 18	7	6	10	2	-	2

Według stanu na 31 grudnia 2010 r., łączna długość dróg krajowych w Polsce wynosi 18 571 km. Ogółem, na tych drogach miało miejsce 9 855 wypadków (25,4% ogółu wypadków), zginęło w nich 1 495 osób (38,3% ogółu zabitych), a rany odniosły 13 023 osoby (26,6% ogółu rannych). Wskaźnik wypadków na 100 km wynosi 53. Najwięcej wypadków zanotowano na drodze nr 1, a następnie drogach: nr 7 i nr 8.

Drogi krajowe o największym zagrożeniu wypadkami drogowymi

Nr drogi	2009			2010		
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
K 1	696	77	922	599	84	800
K 2	288	55	385	223	59	288
K 3	223	42	373	186	47	261
K 4	318	43	415	320	43	473
K 5	380	42	531	322	38	449
K 6	194	42	250	194	28	234
K 7	638	110	930	692	118	1 016
K 8	440	86	650	459	110	697
K 9	186	30	238	196	28	283
K 10	257	38	329	230	30	291
K 11	343	53	473	284	49	401
K 12	402	65	522	336	42	470
K 14	230	21	308	207	28	261
K 19	289	60	390	251	42	305
K 25	203	19	266	170	36	220
K 72	189	23	260	163	18	221
K 74	216	34	296	197	23	277
K 78	164	19	217	173	21	217
K 79	282	30	365	267	31	342
K 94	225	32	297	208	24	278

Na drogach wojewódzkich, których długość wynosi 28 466 km, doszło do 6 497 wypadków, w wyniku których 830 osób poniosło śmierć, a 8 673 zostały ranne.

1.3.2.Działania

W celu zmniejszenia zagrożeń na drogach zarządcy dróg zrealizowali liczne inwestycje polegające na:

- budowie obwodnic miast (11 obwodnic o łącznej długości 58 km),
- budowie chodników i ciągów pieszo-rowerowych,
- tworzeniu bezpiecznych przejść przez drogi krajowe,
- przebudowie skrzyżowań, budowie rond,
- budowie sygnalizacji świetlnej,
- ustawianiu masztów do fotoradarów.

Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na drogach samorządowych. W 2010 r. zakończony został Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na drogach samorządowych, realizowany przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Dzięki środkom finansowym pozyskanym z pożyczek Banku Światowego i Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) w latach 2005-2010 zrealizowano łącznie 397 inwestycji. Realizację Programu podzielono na cztery edycje, obejmujące lata: 2005, 2006/2007, 2008/2009 oraz 2010. Całkowitą wartość wszystkich inwestycji szacowano pierwotnie na 410 mln złotych. Ostatecznie łączne nakłady inwestycyjne wyniosły ponad 468 mln zł. W 2010 r. zrealizowano 19 inwestycji na łączną kwotę 31,2 milionów zł, a refundacje wyniosły 9,2 mln zł.

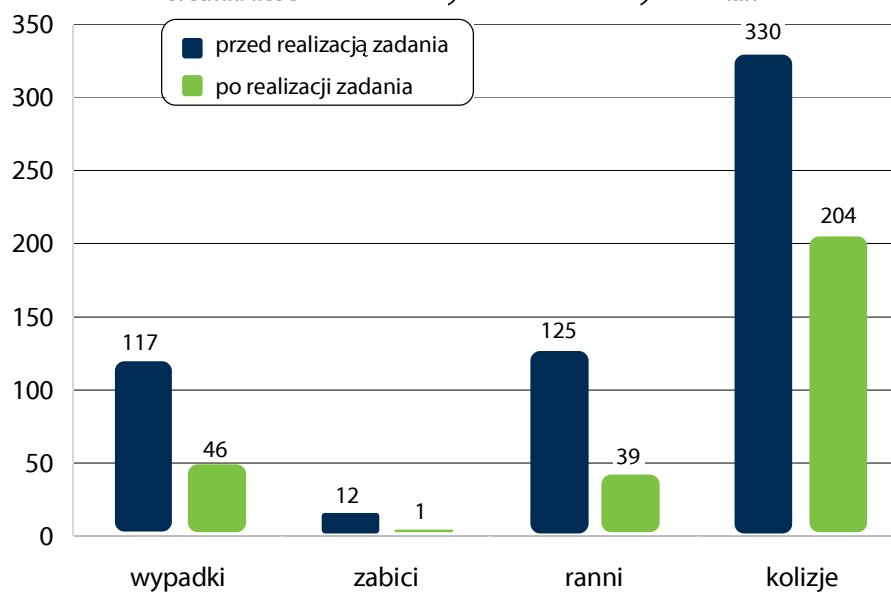
Każda z 397 zrealizowanych inwestycji monitorowana jest przez okres 3 lat od jej zakończenia. Raporty z monitoringu samorządy przekazują w cyklach 6-cio miesięcznych. Porównanie statystyk wypadkowych z okresu 3 lat przed realizacją inwestycji i 3 lat po jej realizacji pozwalają na szczegółowe podsumowanie efektów Programu. Pełne podsumowanie możliwe jest dotychczas jedynie dla I edycji Programu (2005 r.), a dla kolejnych, przy trwającym nadal monitoringu można operować jedynie wybranymi wskaźnikami. Dla potrzeb porównawczych przeanalizowano średnie wartości roczne „przed” i „po” pozyskane z trzech edycji Programu. Czwarta edycja Programu realizowana w 2010 r. z uwagi na brak danych z monitoringu „po” została w niniejszym sprawozdaniu pominięta.

Efekty realizacji I edycji Programu (49 inwestycji) to: spadek liczby wypadków o 60,6%, liczby ofiar śmiertelnych o 91,7%, liczby rannych o 68,7%, a liczby kolizji o 38,1%.

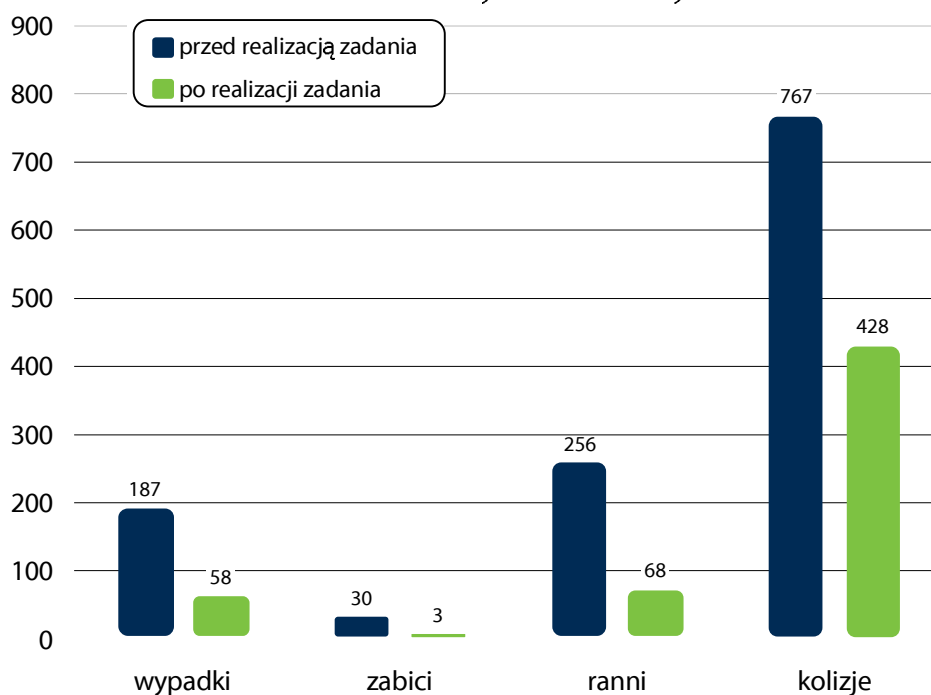
Wstępne podsumowanie efektów realizacji II edycji Programu (156 inwestycji) wskazuje na spadek liczby:

- wypadków o 68,9%,
- ofiar śmiertelnych o 88,9%,
- rannych o 73,4%,
- kolizji o 44,3%.

*Efekty realizacji I edycji Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych (49 inwestycji)
– średnia ilość na rok dla wszystkich realizowanych działań*



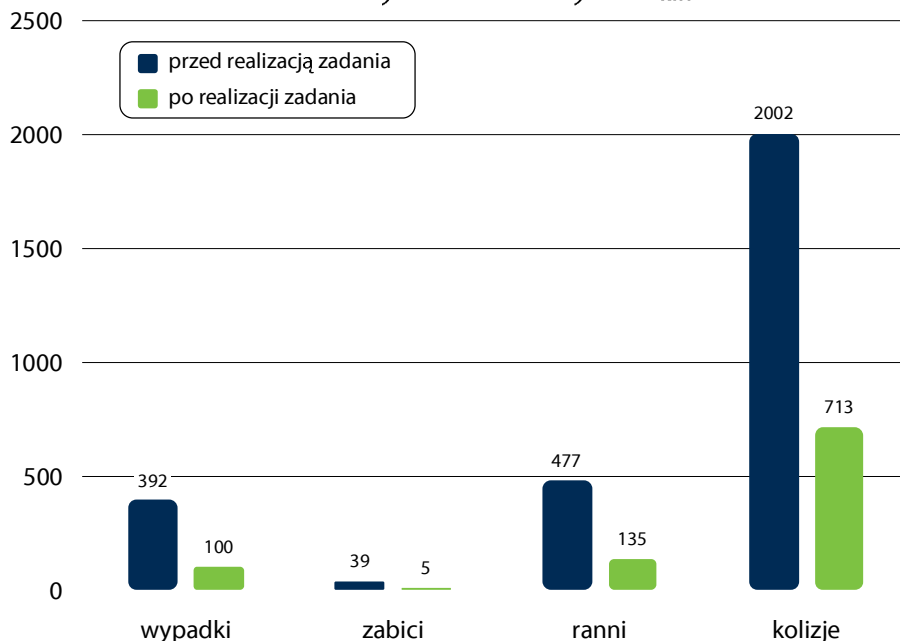
*Efekty realizacji II edycji Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych (156 inwestycji)
– średnia ilość na rok dla wszystkich realizowanych działań*



W odniesieniu do III edycji Programu (163 inwestycje) uzyskano wstępnie następujące efekty – spadek liczby:

- wypadków o 74,4%,
- ofiar śmiertelnych o 86,2%,
- rannych o 71,7%,
- kolizji o 64,4%.

Efekty realizacji III edycji Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych (163 inwestycje) – średnia ilość na rok dla wszystkich realizowanych działań



Pozyskane dane z monitoringu prowadzonego dla potrzeb tego Programu pozwalają też na szereg analiz szczegółowych, które mogą być pomocne przy podejmowaniu decyzji o kształcie planowanych inwestycji. Możliwe jest m.in. określenie wpływu konkretnego typu inwestycji na spadek liczby zdarzeń drogowych i ich skutki. Dla przykładu: na podstawie monitoringu 127 inwestycji obejmujących budowę chodników lub ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg przechodzących przez miejscowości można wnioskować, że ten typ inwestycji wpływa na spadek liczby:

- wypadków o 81,2%,
- kolizji o 70,8%,
- ofiar śmiertelnych o 92,8%,
- rannych o 80%.

Przebudowa tradycyjnego skrzyżowania na rondo (61 inwestycji) zmniejsza:

- zagrożenie wypadkiem o 88,4%,
- kolizją o 74,7%,
- ryzyko śmierci uczestnika ruchu o 94,9%,
- ryzyko obrażeń ciała o 89,8%.

Modernizacja tradycyjnego skrzyżowania, obejmująca poprawę szorstkości nawierzchni, wyspy kanalizujące ruch, oznakowanie poziome i dodatkowe wygrozdzenia dla pieszych (187 inwestycji) może wpłynąć na spadek liczby:

- wypadków o 85,6%,
- kolizji o 71,3%,
- ofiar śmiertelnych o 91,2%,
- rannych o 78%.

*Przebudowa skrzyżowania ulic:
Św. Barbary – Wyszyńskiego – Ks. Zwierza
i modernizacja chodników w Ropczycach.*



Liczne działania służące poprawie bezpieczeństwa na drogach krajowych prowadziła Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), która w 2010 r. kontynuowała rozpoczęty w 2007 r. **Program Drogi zaufania**. Począwszy od 2008 r. program ten zastąpił wszystkie dotychczasowe programy brd, takie jak: wydzielony program budowy i przebudowy chodników, wydzielony program przebudowy skrzyżowań czy wydzielony program likwidacji miejsc szczególnie niebezpiecznych. W wyniku zmiany podejścia GDDKiA do spraw brd działania inżynierskie punktowe zastąpiono inżynierskimi działaniami systemowymi wykonywanymi na całych ciągach drogowych o największej liczbie ofiar śmiertelnych. Działania te zostały połączone z działaniami Policji oraz z działaniami w zakresie komunikacji społecznej.

W ramach Programu Drogi zaufania w 2010 r. zrealizowano na drogach krajowych 198 zadań, w ramach których wybudowano:

- skrzyżowania – 83 szt.,
- zatoki autobusowe – 119 szt.,
- sygnalizacje świetlne – 30 szt.,
- chodniki, ciągi pieszo-rowerowe (jezdne) – ponad 77,1 km,
- maszty do fotoradarów – 7 szt.,
- elementy uspokojenia ruchu – w 65 miejscach,
- bariery ochronne – na ponad 19,2 km,
- przejścia dla pieszych – 53 szt.,
- oświetlenie przejść dla pieszych – 208,
- kładki dla pieszych – 5 szt.

Dodatkowo w ramach programu Drogi zaufania realizowane były „Budowy Ciągów Pieszo – Rowerowych”, w ramach których wykonano 139 zadań budowy chodników. GDDKiA zrealizowała ponadto 124 zadań poprawiających jakość i bezpieczeństwo dróg krajowych. W ramach tych zadań:

- przebudowano i wyremontowano ok. 54 km ciągów pieszo - rowerowych nie licząc chodników; z chodnikami łącznie 77 km,
- poddano renowacji ok. 221,5 km rowów odwadniających,
- wykonano lub odnowiono 140 przepustów,
- wykonano 14 obiektów inżynierskich,
- przebudowano i poprawiono warunki ruchu

*Przykłady działań prowadzonych na drogach krajowych przez GDDKiA
(źródło: www.drogizaufania.pl)*



na 235 skrzyżowaniach,

- w 34 miejscowościach zastosowano elementy uspokojenia ruchu.

W ramach statutowych działań GDDKiA w 2010 r. wykonywano następujące roboty o charakterze utrzymaniowym, poprawiające w bezpośredni lub pośredni sposób bezpieczeństwo ruchu drogowego:

- odnowy, regeneracje oraz remonty częściowe w celu likwidacji zagrożeń związanych ze stanem technicznym nawierzchni drogowych,
- uzupełnianie i odnowy oznakowania poziomego, oraz wymianę zniszczonych znaków pionowych w celu poprawy widoczności i organizacji ruchu,
- modernizacje sygnalizacji świetlnej, ustawianie i wymiana drogowych barier ochronnych i słupków prowadzących dla podniesienia warunków bezpieczeństwa użytkowników ruchu,
- wzmacnianie, naprawa, uzupełnianie i ścinanie poboczy,
- wycinka drzew i krzewów, w celu poprawy widoczności na drogach.

Zgodnie z §12 pkt 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177 poz. 1729) organ zarządzający ruchem ma obowiązek przeprowadzania, co najmniej raz na 6 miesięcy, kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, jak i urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń brd umieszczonych na drogach jemu podległych. Oddziały GDDKiA, realizując ten obowiązek, przeprowadzają kontrolę (wraz z przedstawicielami Policji) na podległej sieci dróg z wymaganą przez Rozporządzenie częstotliwością. Każdorazowo po przeprowadzeniu kontroli sporządzany jest protokół, który stanowi podstawę do podjęcia czynności mających na celu likwidację stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie :

- zgodności lokalizacji znaków drogowych z zatwierdzoną organizacją ruchu,
- stanu znaków drogowych (czytelności).

Ważnym zakresem działań GDDKiA jest monitorowanie na bieżąco natężeń ruchu, warunków pogodowych, w tym zagrożenia gołoledzią, opadami śniegu, deszczu ze śniegiem i deszczu, utrudnień w ruchu spowodowanych robotami drogowymi, karambolami i innymi przyczynami oraz informowanie poprzez Punkty Informacji Drogowej o tych zdarzeniach kierowców i media. Informacje te są również wprowadzane on-line na interaktywną mapę drogową znajdującą się na stronie internetowej GDDKiA. W szczególności Punkty Informacji Drogowej spełniają bardzo ważną rolę informacyjno-koordynacyjną dla firm transportowych, jak i prywatnych użytkowników dróg krajowych w okresach poważnych utrudnień w ruchu spowodowanych katastrofami czy klęskami żywiołowymi.

Poza działaniami inżynierskimi, GDDKiA we współpracy z KRBRD i pod nadzorem Ministerstwa Infrastruktury, w ramach programu „Drogi zaufania – program ochrony życia i zdrowia ludzi na drogach krajowych” realizuje działania informacyjno-edukacyjne. Działania te mają na celu uświadamianie i edukowanie kierowców, pasażerów, pieszych i rowerzystów, ale również budowanie zaufania między nimi, a zarządcą dróg krajowych, co jest niezbędne dla poprawy bezpieczeństwa. W 2010 r. w ramach tych działań GDDKiA zorganizowała happeningi edukacyjne, przygotowała i rozpowszechniła materiały informacyjne (mapa fotoradarów, mapa zimowego utrzymania dróg krajowych, „Kolorowy Kodeks Drogowy” dla dzieci), wyprodukowała m.in. kamizelki odblaskowe oraz opaski odblaskowe. Ponadto GDDKiA przeprowadziła 3 specjalistyczne seminaria, międzynarodowy kongres oraz zorganizowała *study tour* na terytorium Niemiec dla polskich dziennikarzy. GDDKiA przeprowadziła także kampanię edukacyjną, informacyjną i ostrzegawczą w Internecie (w tym na stronie: www.drogizaufania.pl) oraz w wybranych stacjach radiowych i telewizyjnych.

Znaczny wkład w poprawę jakości i bezpieczeństwa infrastruktury drogowej miała także Policja i ITD. W poszczególnych jednostkach wojewódzkich, powiatowych i miejskich policjanci:

- opiniowali projekty stałej i tymczasowej organizacji ruchu (około 1000 opinii rocznie na każdą Komendę Wojewódzką Policji /Komendę Powiatową Policji lub Komendę Miejską Policji).
- zgłaszali własne wnioski dotyczące: wyznaczenia przejść dla pieszych, doświetlenia przejść dla pieszych i skrzyżowań, budowy zatok autobusowych, budowy chodników poza obszarami zabudowanymi na odcinku drogi od przystanku autobusowego do przejścia dla pieszych, budowy ciągów pieszo rowerowych na granicy pasa drogowego, wyznaczenia miejsc do kontroli pojazdów przez Policję, ITD oraz inne służby,
- uczestniczyli w komisjach bezpieczeństwa ruchu i sporządzali pisma interwencyjne.

ITD przeprowadziła liczne kontrole mas i wymiarów pojazdów. Działania te w istotny sposób ograniczają degradację nawierzchni drogowej, która ulega znacznie szybszemu zniszczeniu w wyniku ruchu przeładowanych lub zbyt dużych pojazdów. Szczegółowe informacje o działaniach ITD przedstawiono w rozdziale 4.

Ponadto GDDKiA przygotowała Program "Wagi Ważna Sprawa – Partnerstwo dla ochrony dróg". Jest to kompleksowy system ważenia pojazdów na drogach krajowych. Przejazd jednego normatywnego samochodu ciężarowego o nacisku 100 kN/oś jest równoważny przejazdowi 160 000 samochodów osobowych. Przejazd pojazdu o nacisku 200 kN/oś powoduje 16-sto krotne większe zniszczenie nawierzchni. W Polsce nie wszystkie drogi są dostosowane do nośności maksymalnej wynoszącej 115 kN/oś. Przejazd takiego pojazdu po drogach o niższej nośności powoduje przyśpieszoną degradację nawierzchni, co wpływa na obniżenie poziomu brd oraz powoduje zwiększenie nakładów na przywrócenie parametrów nawierzchni zapewniających bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Aby zabezpieczyć drogi przed degradacją do roku 2014 planowane jest wybudowanie 302 miejsc ważenia pojazdów ciężarowych wyposażonych w preselekcyjny punkt pomiarowy.

Własne, lokalne działania były również podejmowane na szczeblu lokalnym. W województwie kujawsko-pomorskim przeprowadzono 17 działań pod kryptonimem "Bezpieczna Droga". W działaniach brali udział policjanci ruchu drogowego we współpracy z innymi jednostkami. Działania prowadzone były na drogach krajowych i wojewódzkich. Celem działań było zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym na nadzorowanych drogach, ograniczenie zdarzeń drogowych zwłaszcza ze skutkiem śmiertelnym oraz ujawnianie i reagowanie na przestępstwa i wykroczenia w ruchu drogowym.

W województwie śląskim przeprowadzono jednorazowe działanie pod kryptonimem „Droga”, których celem było wyeliminowanie występujących zagrożeń związanych z niewłaściwym oznakowaniem dróg, w tym prowadzonych robót drogowych. W trakcie tych działań ujawniono 2 221 nieprawidłowości w oznakowaniu pionowym i poziomym, w oświetleniu dróg, sygnalizacji świetlnej, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz stanu nawierzchni jezdni.

1.3.3. Wnioski i rekomendacje

Niezależnie od wymiernych efektów Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach wskazane zostały przykłady dobrych praktyk w zakresie identyfikacji i likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach samorządowych, które mogą być powielane w innych miejscach. Ponadto Program stanowi dobry przykład współpracy władzy centralnej z samorządami i wskazuje możliwości wykorzystania zewnętrznych środków finansowych dla poprawy brd.

Chcąc osiągnąć możliwie największy spadek wskaźników wypadkowości (w kierunku maksymalnego zbliżenia się do założonej liczby ofiar śmiertelnych w roku 2013 – 500 osób), należy zdecydowanie podnieść wysokość funduszy przeznaczonych na realizację zadań poprawy brd. Należałoby podjąć realizację w pierwszym rządzie takich zadań, które wykazują największy po-

tencją redukcji liczby ofiar śmiertelnych, a nie najniższe koszty tej redukcji. Rozproszenie środków na wiele zadań o niskim wskaźniku redukcji w tym zakresie nie skutkuje odpowiednio znaczącym spadkiem liczby zabitych.

W celu poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej należy:

- kontynuować budowę dróg ekspresowych i obwodnic miejscowości,
- kontynuować remonty nawierzchni,
- przebudowywać skrzyżowania,
- kontynuować budowę chodników, dróg rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych oraz bezpiecznych przejść dla pieszych,
- wprowadzać uspokojenia ruchu na przejściach dróg przez miejscowości (przebudowa skrzyżowań, optyczne zwężanie jezdni, małe ronda itp.),
- czynić starania w kierunku przebudowy dróg z wprowadzeniem przekroju 2+1,
- kontynuować działania ITD wychwytywania i eliminowania rażących przypadków przekroczeń dopuszczalnej masy całkowitej i nacisków na oś pojazdów. Pomóc w tych działaniach mogłyby nowe punkty kontroli wagowej przygotowane przez zarządców dróg oraz zwiększenie liczby wag przenośnych będących na wyposażeniu ITD,
- kontynuować współpracę GDDKiA i ITD w ramach programu "Wagi ważna sprawa - partnerstwo dla ochrony dróg".

1.4. Pojazd

Z badań wynika, że pojazd, jego wyposażenie i stan techniczny pojazdu jako jedyna przyczyna zdarzenia drogowego występują w ok. 2% wypadków, a jako jedna z 3 przyczyn w 8-12% wypadków. O tym czy dojdzie do wypadku decyduje system bezpieczeństwa czynnego, a o tym jakie będą skutki wypadku i jak ciężkie będą obrażenia ich uczestników – system bezpieczeństwa biernego. Aktualny stan prawny dotyczący obowiązkowych przeglądów technicznych oraz kontrole stanu technicznego prowadzone na drogach przez Policję i ITD stanowią sprawnie funkcjonujący system.

Rozwiązania techniczne stosowane w pojazdach są domeną producentów pojazdów, które rywalizują pomiędzy sobą poddając swoje produkty ocenom bezpieczeństwa i walcząc o jak najwyższą pozycję w rankingach konsumenckich, np. Euro NCAP-u. Stosowane powszechnie w minionej dekadzie rozwiązania w tym systemy bezpieczeństwa w pojazdach, takie jak pasy bezpieczeństwa, poduszki powietrzne czy systemy przeciwdziałające blokowaniu hamulców (ABS, Anti-lock Brakes System), stały się powszechnym, często obowiązkowym wyposażeniem nowych pojazdów. Obecnie duże możliwości stwarzają nowoczesne, zaawansowane technologie elektroniczne (Intelligent Transport System – ITS), które mogą w istotny sposób przyczynić się do zmniejszenia zagrożeń.

Ponad 90% wszystkich wypadków powstaje w wyniku błędów popełnianych przez człowieka w skomplikowanej sytuacji na drodze. Nowoczesne technologie stwarzają warunki do stosowania systemów wspomagających kierowcę w trudnych sytuacjach poprzez wykrywanie niebezpieczeństwa na drodze i wprowadzania systemów pomagających w uniknięciu zdarzenia (wypadku). Rozwiązania te stanowią eSafety System (System e-Bezpieczeństwa).

Wśród systemów eSafety można wyróżnić te, które wspomagają kierowców i te które są związane z precyzyjną lokalizacją i wyposażeniem drogi. Dopiero współdziałanie tych systemów może w znaczący sposób przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa. Z badań efektywności rozwiązań z zakresu eSafety wynika, że najistotniejszą poprawę można uzyskać poprzez powszechne wyposażenie w system eCall, który uaktywnia się automatycznie po zaistnieniu zdarzenia i radykalnie zmniejsza czas reakcji służb ratowniczych. Również inne systemy eSafety powodują kilkuprocentowe zmniejszenie liczby wypadków. Należy jednak pamiętać, że wyrafi-

nowane wyposażenie pojazdów, zwiększa zaufanie kierowców do pojazdów oraz zwiększa pewność i poczucie bezpieczeństwa, co powoduje zwiększenie prędkości, i w efekcie niweluje pozytywne oddziaływanie stosowanych rozwiązań.

Jednak systemy eSafety dotyczą głównie nowych pojazdów, a w Polsce wciąż blisko 70% z nich ma więcej niż 10 lat. Dlatego czynnikami mającymi wpływ na bezpieczeństwo pojazdów są tradycyjne systemy (ABS, ESP, poduszki powietrzne itp.), ale najważniejszy jest wciąż stan techniczny pojazdów i prawidłowe, powszechne stosowanie (bądź nie) pasów bezpieczeństwa i urządzeń zabezpieczających dla dzieci.

1.4.1. Statystyka i analiza przyczyn

Wg danych GUS na koniec 2009 r. w Polsce zarejestrowanych było 22 024 697 pojazdów silnikowych, w tym 16 494 650 samochodów osobowych, co stanowi prawie 75% ogółu pojazdów zarejestrowanych.

W związku z tym, że po drogach porusza się najwięcej samochodów osobowych, dlatego też najwięcej wypadków powodują ich kierujący (76,9%), drugą grupą są kierujący samochodami ciężarowymi (7,8%). Dużą grupę sprawców stanowili też rowerzyści (5,2%).

Wypadki drogowe w 2010 r. wg pojazdu sprawcy

Pojazd sprawcy		Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
Rower		1 588	5,2	140	5,3	1 519	3,7
Motorower		869	2,8	59	2,2	947	2,3
Motocykl		990	3,2	152	5,8	1 051	2,6
Samochód osobowy		23 559	76,9	1 933	73,4	32 342	79,4
Autobus	komunikacji publicznej	308	1,0	12	0,5	477	1,2
	inny	102	0,3	5	0,2	202	0,5
Samochód ciężarowy	bez przyczepy	1 526	5,0	148	5,6	1 977	4,9
	z przyczepą	868	2,8	144	5,5	1 180	2,9
Ciągnik rolniczy		146	0,5	18	0,7	198	0,5
Pojazd wolnobieżny		15	0,1	-	-	17	0,1
Tramwaj, trolejbus		52	0,2	2	0,1	103	0,3
Pojazd przewożący mat. niebezpieczne		3	0,0	1	0,0	3	0,0
Pojazd uprzywilejowany		19	0,1	3	0,1	37	0,1
Inny pojazd		112	0,4	7	0,3	133	0,3
Pojazd nieustalony		471	1,5	9	0,3	525	1,3

W 2010 r. stan techniczny pojazdu był przyczyną 66 wypadków drogowych, zginęło w nich 13 osób, a rany odniosło 87. Najwięcej stwierdzono braków w oświetleniu 50% oraz w ogumieniu 18,2%.

Ponadto z powodu niezawinionej przez kierujących niesprawności technicznej pojazdów miały miejsce 94 wypadki, w których 6 osób zginęło, a 124 zostały ranne.

Wypadki drogowe w 2010 r. z powodu niesprawności technicznej pojazdu

Braki techniczne	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
braki w oświetleniu	33	50,0	6	46,2	41	47,1
braki w ogumieniu	12	18,2	2	15,4	20	23,0
usterki układu hamulcowego	13	19,7	3	23,1	18	20,7
usterki układu kierowniczego	6	9,1	1	7,7	7	8,0
inne usterki	2	3,0	1	7,7	1	1,1
O g ó ł e m	66	100,0	13	100,0	87	100,0

1.4.2. Działania

Kontrola stanu technicznego pojazdów należy do stacji kontroli pojazdów oraz do Policji i ITD. Działania w tym zakresie podejmowane przez ITD, oprócz karania, mają charakter prewencyjny i prowadzą do wzrostu świadomości przewoźników oraz kierowców wykonujących przewozy drogowe (szczegółowe informacje w rozdziale 4). W skali całego kraju jak i lokalnie kilkakrotnie przeprowadzono akcje „TRUCK” i „BUS” skierowane na kontrolę stanu technicznego samochodów ciężarowych i autobusów (patrz rozdział 3 i 4).

Działania kontrolne na drodze są realizowane przez jednostki Policji wszystkich szczebli oraz inspektorów ITD. Oprócz akcji ogólnopolskich ukierunkowanych na sprawdzanie stanu technicznego pojazdu, w 2010 r. prowadzone były liczne akcje lokalne. Na przykład w województwie małopolskim podczas przeprowadzonych kontroli pojazdów policjanci zatrzymali 22 468 dowodów rejestracyjnych pojazdów. W województwie wielkopolskim w wyniku przeprowadzonych kontroli stanu technicznego pojazdów zatrzymano 49421 dowodów rejestracyjnych za braki techniczne, uszkodzenia powypadkowe lub za nieaktualne badanie techniczne. Inspektorzy ITD skontrolowali 2045 autobusów. W 84 przypadkach kontrole zakończyły się wystawieniem przez inspektorów mandatu karnego. Natomiast wobec 64 przewoźników zostało wszczęte postępowanie administracyjne zakończone decyzją. Zabrano 34 dowody rejestracyjne głównie za usterki układu hamulcowego (nieszczelności), zły stan opon, szyb oraz niesprawne lub zniszczone oświetlenie drogowe pojazdu.

Ponadto w województwie wielkopolskim w wytypowanych stacjach kontroli pojazdów przeprowadzono działania „Sprawdź auto przed zimą”, w ramach której wykonywano bezpłatne kontrole stanu technicznego pojazdów. W podobnych akcjach sprawdzano także ustawienie świateł i przejrzystość szyb, sprawdzenie układu hamulcowego, emisji spalin, stanu ogumienia, zawieszenie, pasów bezpieczeństwa.

Prawo do kontrolowania stanu technicznego pojazdów ma również Straż Graniczna. Kompetencje tych jednostek w zakresie kontroli ruchu drogowego wynikają bezpośrednio z ustawy o Straży Granicznej, jak i ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Funkcjonariusze Straży Granicznej mają prawo zatrzymywania pojazdów oraz wykonywania innych czynności w tym zakresie. Formacja posiada niemal wszystkie uprawnienia Policji wynikające z art. 129 ustawy - Prawo o ruchu drogowym. W ubiegłym roku funkcjonariusze granicznych placówek kontrolnych nie zezwolili na wjazd ponad 31.500 pojazdom ze względu na zły stan techniczny oraz inne naruszenia ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

1.4.3. Wnioski i rekomendacje

Należy kontynuować zintensyfikowane kontrole drogowe, mające na celu wyeliminowanie z ruchu drogowego pojazdów o złym stanie technicznym, oraz pojazdów powypadkowych, w szczególności bardzo zniszczonych, sprowadzanych zza granicy.

Działania kontrolne powinny być uzupełniane edukacją społeczeństwa. Istotne jest, żeby kierowcy dbali o stan techniczny pojazdów i stosowali się do narzuconych przepisami procedur, nie tylko z przymusu, ale dla bezpieczeństwa swojego i swoich pasażerów. Dużą rolę powinny spełniać rzetelne przeglądy techniczne i akcje oferujące okresowo bezpłatne sprawdzanie najważniejszych systemów pojazdów.

Ważnym aspektem edukacji związanej z bezpieczeństwem pojazdów jest uświadamianie użytkowników nowoczesnych pojazdów wyposażonych w liczne systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego, że choć znacznie zwiększają one szansę uniknięcia wypadku (kolizji) i ochronę użytkowników, to nie gwarantują bezpieczeństwa, gdy prędkość jazdy nie jest dostosowana do obowiązujących ograniczeń i do warunków ruchu.

2. Zmiany w przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2010 r. oraz ich cele

W 2010 r. przeprowadzono wiele zmian w przepisach dotyczących bezpośrednio bezpieczeństwa ruchu drogowego lub mających wpływ pośredni. Przeprowadzone zmiany dotyczyły zarówno ustawy Prawo o ruchu drogowym i aktów wykonawczych do niej, jak również innych przepisów prawa z obszarów dróg publicznych czy transportu.

2.1. Prawo o ruchu drogowym i akty wykonawcze

2.1.1. Zmiany ustawowe

■ **Ustawa z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 152, poz. 1018).** Ustawa ma na celu:

- 1) uporządkowanie ruchu na drogach wewnętrznych;
- 2) wypełnienie luki w zakresie usuwania pojazdów na koszt właściciela, która powstała po wyroku Trybunału Konstytucyjnego stwierdzającego niezgodność art. 130a ust. 10 i art. 130a ust. 11 pkt 3 ustawy;
- 3) zmiany w zakresie danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.

Ustawa, w zakresie porządkowania ruchu na drogach wewnętrznych:

- a) wprowadza możliwość tworzenia oznakowanych stref ruchu, w których obowiązują przepisy w takim zakresie, jak na drogach publicznych,
- b) wprowadza sankcje (np. mandat karny) za niezastosowanie się do każdego znaku drogowego, choćby stał przy drodze prywatnej.

Niniejszą ustawą zmieniono także:

- 1) ustawę z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego, w której dodano przepisy określające tryb orzekania przepadku pojazdu;
- 2) ustawę z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, która będzie miała zastosowanie podczas egzekwowania od właściciela pojazdu opłat za usunięcie pojazdu w trybie art. 130a p.r.d.;
- 3) ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, w której przebudowano niemal cały XI rozdział komunikacyjny, jednocześnie dostosowując go do nowatorskich rozwiązań;
- 4) ustawę z dnia z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;
- 5) ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny;
- 6) ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

Jedną z najważniejszych zmian jest nowela art. 1 ust. 2, powodująca, że od dnia 4 września 2010 r. każdy znak drogowy, bez względu na miejsce jego ustawienia, już jest sankcjonowany przymusem państwowym. Innymi słowy, jeżeli dziś kierujący np. zaparkuje auto przed hipermarketem w miejscu obowiązywania znaku „zakaz zatrzymywania”, to może być ukarany mandatem. Za parkowanie na parkingu sklepowym (a więc na drodze wewnętrznej nie-leżącej w „strefie”), w miejscu przeznaczonym dla niepełnosprawnych, kwota mandatu, jaką już dziś można nałożyć wynosi 500 zł.

Niewprowadzenie strefy ma ten skutek prawny, że na tych drogach wewnętrznych ustawa działa tylko w zakresie : 1) koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób oraz

2) wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych. Oznacza to, że do chwili wprowadzenia strefy nie obowiązują tam inne (poza wynikającymi ze znaków) przepisy porządkowe, np. kierujący może się tam poruszać samochodem bez wymaganych dokumentów.

Ustawa weszła w życie 4 września 2010 r., z tym, że niektórym z jej przepisów wydłużono *vacatio legis*.

■ **Ustawa z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 225, poz. 1466).** Niniejszą ustawą zmieniono ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i ustawę z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Ustawa ta, nazywana też w trakcie procesu legislacyjnego **ustawą fotoradarową**, wprowadza szereg zmian zmierzających do utworzenia w strukturach ITD Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, które będzie zdalnie obsługiwać fotoradary, a docelowo również i inne urządzenia samoczynnie rejestrujące wykroczenia drogowe (np. przejazd na czerwonym świetle). W ograniczonym zakresie fotoradary mogą być nadal obsługiwane także przez Straże Gminne i Miejskie.

Ustawa ta wprowadza także zmiany w art. 20 p.r.d., podnosząc dotychczasową dopuszczalną prędkość samochodu osobowego, motocykla lub samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t:

- a) na autostradzie – z dotychczasowych 130 na 140 km/h,
- b) na drodze ekspresowej dwujezdniowej – z dotychczasowych 110 na 120 km/h.

Zmieniono również brzmienie art. 78 p.r.d. poprzez dodanie w nim ust. 5 doprecyzującego, kto jest zobowiązany wskazać kierującego pojazdem.

ITD otrzymała znacznie szersze uprawnienia kontrolne (art. 129 p.r.d.). Inspektor może już zatrzymać do kontroli każdy pojazd (również „prywatne” auto osobowe), w stosunku do którego zachodzi uzasadnione podejrzenie, że jest kierowany przez osobę w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu, a także wówczas gdy kierujący rażąco naruszył przepisy ruchu drogowego lub spowodował zagrożenie jego bezpieczeństwa. Tą nowelą dokonano także istotnych zmian w ustawie z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2010 r. Nr 46, poz. 275, z późn. zm.). Wprowadzono mechanizm, według którego dochody uzyskane z grzywien, nałożonych przez Straże Miejskie (Gminne) za naruszenia ujawnione za pomocą fotoradarów, przeznaczone są w całości na finansowanie inwestycji infrastruktury drogowej i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Znaczącej nowelizacji został poddany również art. 97 § 1 k.p.s.w., statuujący postępowanie mandatowe. Najistotniejszą zmianą jest tu wydłużenie terminów, w których mandat można nałożyć (w ciągu 180 dni dla wykroczenia ujawnionego fotoradarem). Ustawa wprowadza także szereg zmian o charakterze organizacyjno porządkowym w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.). Ustawa weszła w życie 31 grudnia 2010 r., z wyjątkiem niektórych jej przepisów, którym wydłużono *vacatio legis*.

2.1.2. Zmiany aktów wykonawczych do ustawy Prawo o ruchu drogowym

- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 65, poz. 411).** Wprowadza zmiany w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 oraz z 2008 r. Nr 67, poz. 413, Nr 126, poz. 813 i Nr 235, poz. 1596). Zmiany dotyczą znaków doświadczalnych wprowadzanych w związku z prowadzeniem na odcinku drogi publicznej badań o których mowa w art. 140c ust. 2 pkt 3 p.r.d. oraz drogowych barier ochronnych i separatorów ruchu. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 29 kwietnia 2010 r.
- **Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 65, poz. 412).** W rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 oraz z 2008 r. Nr 179, poz. 1104) wprowadza dodatkowe znaki związane z oznaczeniem pasa drogowego i obiektów drogowych oraz oznaczenia w postaci urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności w związku z zamknięciem drogi lub jej części dla ruchu, z prowadzeniem na odcinku drogi publicznej badań, o których mowa w art. 140c ust. 2 pkt 3 ustawy, dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w razie potrzeby zezwala na stosowanie znaków z napisami wskazującymi sposób korzystania z drogi, jeżeli nie może on być wyrażony znakami określonymi w załączniku do niniejszego rozporządzenia. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 29 kwietnia 2010 r.
- **Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. Nr 118, poz. 802).** W rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 września 2001 r. w sprawie centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. Nr 106, poz. 1166 oraz z 2003 r. Nr 232, poz. 2338) wprowadza szereg zmian. Dotyczą one między innymi trybu przekazywania do bazy CEP informacji (poprzez sieć komputerową) ze stacji kontroli pojazdów o dokonaniu badania technicznego, oraz o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego w następstwie badania technicznego. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 17 lipca 2010 r.
- **Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. Nr 123, poz. 840).** Rozporządzenie określa:
 - 1) organizację oraz sposób dawania poleceń i sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze;
 - 2) program i tryb prowadzenia szkolenia w zakresie dawania poleceń i sygnałów osobom, o których mowa w pkt 1;
 - 3) wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia;
 - 4) wysokość stawek za szkolenia oraz tryb ich pobierania i zwrotu;
 - 5) katalog osób upoważnionych do wykonywania czynności, o których mowa w pkt 1;
 - 6) okoliczności, szczegółowe warunki oraz sposób wykonywania czynności, o których mowa w pkt 1.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem 10 lipca 2010 r. Tym samym utraciło moc rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. Nr 132, poz. 839).

- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 lipca 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 140, poz. 946).** W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do diagnostów (Dz. U. Nr 246, poz. 2469) wprowadza zmiany dotyczące egzaminu kwalifikacyjnego diagnosty. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 7 września 2010 r.

2.2. Drogi publiczne

- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 65, poz. 407).** W rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) wprowadza zmiany dotyczące stosowania barier ochronnych. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 29 kwietnia 2010 r.
- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 65, poz. 408).** Wprowadza szereg zmian w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735). Dotyczą one stosowania drogowych barier ochronnych. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 29 kwietnia 2010 r.
- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 65, poz. 409).** Wprowadza szereg zmian w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 12, poz. 116). Dotyczą one stosowania drogowych barier ochronnych. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 29 kwietnia 2010 r.

2.3. Transport

- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. Nr 53, poz. 314).** Rozporządzenie określa:
 - 1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia, w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia;
 - 2) szczegółowe warunki prowadzenia szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej, szkoleń okresowych oraz zajęć odbywanych w ramach szkolenia okresowego;
 - 3) szczegółowe warunki przeprowadzania testów kwalifikacyjnych;
 - 4) szczegółowe wymagania wobec członków komisji egzaminacyjnej, sposób ich powoływania oraz wysokość ich wynagrodzenia;
 - 5) wzór świadectwa kwalifikacji zawodowej;

- 6) sposób postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem przez ośrodki szkolenia kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej i szkolenia okresowego;
- 7) wysokość opłaty za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia postanowień dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz. Urz. UE L 226 z 10.09.2003, str. 4, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 441). Rozporządzenie weszło w życie z dniem 3 kwietnia 2010 r. Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. Nr 124, poz. 805), które utraciło moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 43, poz. 246).

2.4. Inne akty związane z problematyką ruchu drogowego

- **Ustawa z dnia 29 kwietnia 2010 r. zmieniająca ustawę o zmianie ustawy - Kodeks karny, ustawy - Kodeks postępowania karnego, ustawy - Kodeks karny wykonawczy, ustawy - Kodeks karny skarbowy oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 98, poz. 625).** W ustawie z dnia 5 listopada 2009 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny, ustawy - Kodeks postępowania karnego, ustawy - Kodeks karny wykonawczy, ustawy - Kodeks karny skarbowy oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 206, poz. 1589) wprowadzono zmiany dotyczące m. in. art. 43 k.k. (okresy, na jakie orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów). Ponadto, zgodnie z nowelizacją sąd może orzec nawiązkę na organizacje społeczne, fundacje i stowarzyszenia, o których mowa w art. 47, 49 i 57a § 2, ale pod warunkiem, że będą obejmować swoją działalnością terytorium całego kraju (tego wymogu dotychczas nie było). Ustawa weszła w życie z dniem 7 czerwca 2010 r.

3. System nadzoru nad ruchem drogowym

Nadzór nad ruchem drogowym sprawują głównie: Policja, ITD przy współpracy Straży Miejskiej/Gminnej, Państwowej Straży Pożarnej, Żandarmerii Wojskowej oraz Straży Granicznej (działania ITD opisano szczegółowo w rozdziale 4).

Wydziały Ruchu Drogowego Komend Wojewódzkich Policji realizowały nadzór nad ruchem w systemie całodobowym z zaangażowaniem maksymalnej liczby policjantów i z użyciem całego sprzętu specjalistycznego. W ramach nadzoru policjanci ujawniali wykroczenia popełniane przez kierujących pojazdami oraz przez pieszych.

Do najistotniejszych obszarów, w których prowadzone były kontrole zaliczyć należy:

- przestrzeganie ograniczeń prędkości,
- prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu lub podobnie działających środków,
- stosowanie pasów bezpieczeństwa oraz urządzeń do przewożenia dzieci,
- przestrzeganie zasad ruchu drogowego.

Wzmózione kontrole prowadzone były w ramach akcji takich jak:

- **„PRĘDKOŚĆ”** – działania przeprowadzone 6 krotnie, mające na celu egzekwowanie od kierujących istniejących ograniczeń prędkości – spośród skontrolowanych pojazdów 70% przekraczało dozwoloną prędkość;
- **„ALKOHOL I NARKOTYKI”** – działania przeprowadzone 6 krotnie mające na celu eliminowanie kierujących pod wpływem alkoholu bądź podobnie działających środków – wśród kontrolowanych ujawniono 1,78% kierujących pod wpływem alkoholu i 1,74% pod wpływem podobnie działających środków;
- **„TRUCK”** – działania prowadzone 4 krotnie mające na celu eliminowanie nieprawidłowości związanych z transportem drogowym;
- **„BUS”** – działania przeprowadzone 6 krotnie mające na celu eliminowanie nieprawidłowości związanych z przewozem osób, w szczególności dzieci i młodzieży;
- **„PASY”** – działania prowadzone 16 krotnie mające na celu kontrolę stosowania pasów bezpieczeństwa i właściwego przewożenia dzieci;

Działania podejmowane w ramach nadzoru nad ruchem drogowym (źródło: www.policja.pl)



- **„NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO”** – działania przeprowadzone 4 krotnie mające na celu bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów oraz ich stosowanie się do przepisów ruchu drogowego;
- **„BEZPIECZNY WEEKEND”** – działania przeprowadzone 6 krotnie, mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym podczas wzmożonych wyjazdów i powrotów;
- **„BEZPIECZNE WAKACJE / FERIE”** – działania prowadzone na szczeblu lokalnym;
- **„BEZPIECZNA DROGA DO SZKOŁY”** – działania prowadzone na szczeblu lokalnym;
- **Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa „Weekend Bez Ofiar”** – wzmożone kontrole Policji i ITD w czasie wspólnej akcji, w dniach 6-8 sierpnia 2010 r.

Na podstawie przedstawionych sprawozdań częściowych można stwierdzić, że do najczęstszych wykroczeń należało:

- przekraczanie dozwolonych prędkości,
- niestosowanie pasów bezpieczeństwa oraz urządzeń zabezpieczających dla dzieci,
- nieprawidłowe wyprzedzanie,
- niestosownie się do sygnalizacji świetlnej,
- nieprawidłowe zachowania wobec pieszych.

W 2010 r. zanotowano spadek wykroczeń takich jak nieprawidłowe wyprzedzanie czy nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, a jednocześnie wzrost wykroczeń takich jak naruszenie przepisów wobec pieszych, nieprawidłowa zmiana pasa ruchu lub kierunku jazdy, niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej czy niestosowanie pasów i fotelików. W sprawozdaniu z województwa podlaskiego wskazano również znaczny spadek liczby zatrzymanych dowodów rejestracyjnych pojazdów (z 11% skontrolowanych pojazdów w 2003 r. do 2% w 2010 r.). Wskazuje to na znaczną, trwałą poprawę stanu technicznego pojazdów poruszających się po drogach.

Nadzór nad ruchem prowadzony był w ramach kontroli stacjonarnych, kontroli dynamicznych, automatycznego pomiaru prędkości, oraz systemu monitoringu. Powszechnie stosowany był automatyczny pomiar prędkości przy wykorzystaniu wideorejestratorów czy fotoradarów.

W województwie pomorskim na drogach o największym znaczeniu transportowym i o największym zagrożeniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym realizowany był program **„Dynamiczny nadzór”**. Działania skierowane były na ujawnianie szczególnie niebezpiecznych wykroczeń drogowych jak przekroczenie dozwolonej prędkości, przejeżdżanie linii ciągłych, nieprawidłowe wyprzedzanie oraz eliminowanie z ruchu drogowego nietrzeźwych uczestników. Wydział Ruchu Drogowego KWP koordynował działania nadzorcze wyznaczając zadania dla poszczególnych jednostek Policji.

Małopolska Policja w ramach przeciwdziałania prowadzeniu pojazdu pod wpływem alkoholu zastosowała zaostrożoną procedurę kontroli polegającą na badaniu stanu trzeźwości kierujących przy każdej kontroli drogowej, jednocześnie dążąc do zwiększenia liczby takich kontroli. Dzięki temu liczba kontroli w 2010 r. zwiększyła się o 200%.

*Działania podejmowane w ramach akcji
„Bezpieczne wakacje”
(źródło: www.policja.pl)*



W 2010 r. zainstalowano system monitoringu ruchu drogowego na drodze krajowej nr 1 **w Włocławku**. System jest przygotowany do pomiaru dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, nacisku osi, wymiarów i prędkości pojazdu. Monitoring pojazdów jest elementem kontroli, który odpowiednio stosowany pozwala na skuteczne eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów z rażącymi przekroczeniami dozwolonych norm.

Policja brała także udział w zorganizowanych wspólnie z przedstawicielami Zarządów Dróg przeglądach dróg pod kątem bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W końcu 2010 r. weszła w życie ustawa wprowadzająca system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, który porządkuje zasady usytuowania na drogach w Polsce urządzeń rejestrujących, oraz sposobu rejestracji i karania. ITD zyskała kompetencje do ujawniania za pomocą urządzeń zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych przekraczania dopuszczalnej prędkości i niestosowania się do sygnałów świetlnych. Znowelizowane przepisy z jednej strony umożliwią skuteczniejsze egzekwowanie przestrzegania przez kierujących pojazdami przepisów o ruchu drogowym, z drugiej zaś usprawnią postępowanie w sprawach prowadzonych w związku z ujawnionymi naruszeniami. Stworzenie scentralizowanego systemu w ramach jednej instytucji umożliwi jego unifikację, co w przypadku automatyzacji jest warunkiem sprawnego i efektywnego działania.

Działania nadzorcze były wspomagane przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego w ramach wyposażenia jednostek Policji, straży pożarnej, Żandarmerii Wojskowej w urządzenia do kontroli prędkości i stanu trzeźwości oraz pokrywania kosztów użytkowania tych urządzeń (wzorcowanie, przeglądy techniczne, naprawa).

4. Bezpieczeństwo transportu drogowego

Zapewnienie bezpieczeństwa transportu drogowego realizowane jest w ramach Inspekcji Transportu Drogowego (ITD) poprzez działalność kontrolną nakierowaną na najistotniejsze czynniki mające wpływ na bezpieczeństwo.

Kontroli ITD podlegają kierowcy i przedsiębiorcy wykonujący przewozy w ramach krajowego i międzynarodowego transportu drogowego oraz krajowego i międzynarodowego niezarobkowego przewozu drogowego, z wyłączeniem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony przy przewozach rzeczy oraz konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu najwyżej 9-ciu osób łącznie z kierowcą w niezarobkowych przewozach osób na potrzeby własne. Wyłączeniu podlegają także pojazdy zespołów ratownictwa medycznego i transportu sanitarnego oraz pojazdy przewożące wartości pieniężne w rozumieniu przepisów o ochronie osób i mienia.

31 grudnia 2010 r. weszła w życie nowelizacja ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W następstwie zmian przepisów w ramach ITD będzie działał efektywny, spójny i skuteczny system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. ITD będzie ujawniać za pomocą urządzeń zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych przekraczanie dopuszczalnej prędkości i niestosowanie się do sygnałów świetlnych. Znowelizowane przepisy z jednej strony umożliwią skuteczniejsze egzekwowanie przestrzegania przez kierujących pojazdami przepisów o ruchu drogowym, z drugiej zaś usprawnią postępowanie w sprawach prowadzonych w związku z ujawnionymi naruszeniami.

W 2010 r. w trakcie prowadzonych działań inspektorzy ITD dokonali kompleksowych kontroli drogowych z uwzględnieniem sprawdzenia przestrzegania przepisów w zakresie:

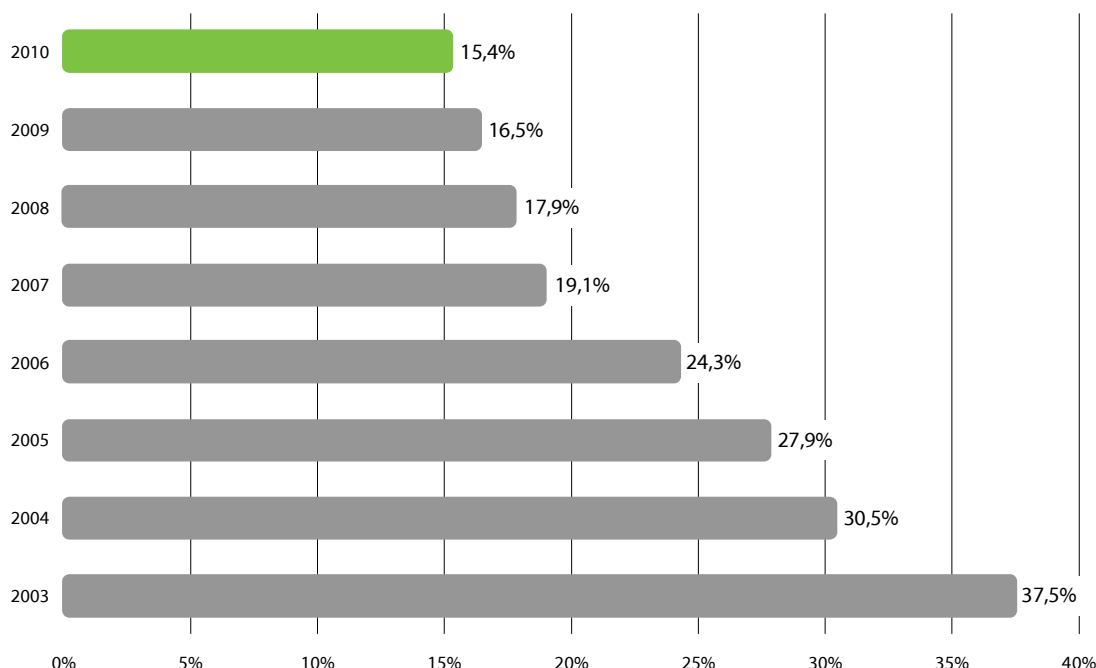
- dokumentów uprawniających do wykonywania transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu drogowego,
- dokumentów przewozowych,
- prawa o ruchu drogowym,
- norm czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków dla kierowców,
- transportu drogowego żywych zwierząt,
- zasad i warunków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

W 2010 r. inspektorzy transportu drogowego przeprowadzili 205 366 kontroli drogowych, w tym 109 395 kontroli przewoźników krajowych oraz 95 971 kontroli przewoźników zagranicznych.

W efekcie przeprowadzonych kontroli inspektorzy wydali 31 630 decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej, na łączną kwotę około 71,3 mln zł. Stosunek wydanych decyzji o nałożeniu kary pieniężnej do liczby skontrolowanych pojazdów wyniósł 16,5%.

Od początku zbierania danych, czyli od momentu powstania ITD w Polsce notowany jest systematyczny spadek liczby kontroli zakończonych nałożeniem kary w drodze decyzji administracyjnej w proporcji do liczby kontrolowanych pojazdów.

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



Obok ITD bardzo ważną rolę w zakresie kontroli przewozu towarów niebezpiecznych i osób oraz kontroli czasu pracy kierowców pełni Straż Graniczna. W efekcie przeprowadzonych w powyższym zakresie kontroli funkcjonariusze SG w 2010 r. nałożyli w ponad 4,5 tys. przypadkach kary pieniężne za naruszenia przepisów transportu drogowego, na łączną kwotę ponad 5 mln zł. Natomiast realizując zadania z zakresu kontroli drogowego przewozu towarów niebezpiecznych, funkcjonariusze jednostek organizacyjnych SG w 2010 r. przeprowadzili 257 akcji kontrolnych. Ponadto przekazano 27 zgłoszeń do Państwowej Straży Pożarnej i Policji o wjeździe na terytorium RP określonych klas towarów niebezpiecznych.

Jednocześnie SG realizując założenia Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i postoju, obowiązujących przerw i czasu odpoczynku kierowców, w 2010 r. poddała kontroli niemal 43 tys. kierowców, nakładając ponad 1,7 tys. kar na przewoźników naruszających przepisy czasu pracy kierowców, na łączną kwotę ponad 1 870 tys. zł. Ponadto SG wykonując swoje ustawowe zadania działa w obszarze transgranicznego przemieszczania odpadów, zapobiegła w 2010 r. w 18 przypadkach nielegalnemu przemieszczaniu odpadów w postaci niesprawnych pojazdów oraz używanych części samochodowych, działając w ten sposób na rzecz ochrony środowiska, jak również brd.

Działalność ITD na rzecz poprawy bezpieczeństwa transportu drogowego obejmuje w głównej mierze prewencyjne kontrole drogowe w zakresie zagadnień mających bezpośredni lub pośredni wpływ na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zaliczają się do nich wymienione poniżej działania.

4.1. Szczegółowa kontrola autobusów i autokarów w ramach akcji „Bezpieczny Autokar” oraz walka z „szara strefą” w transporcie osób

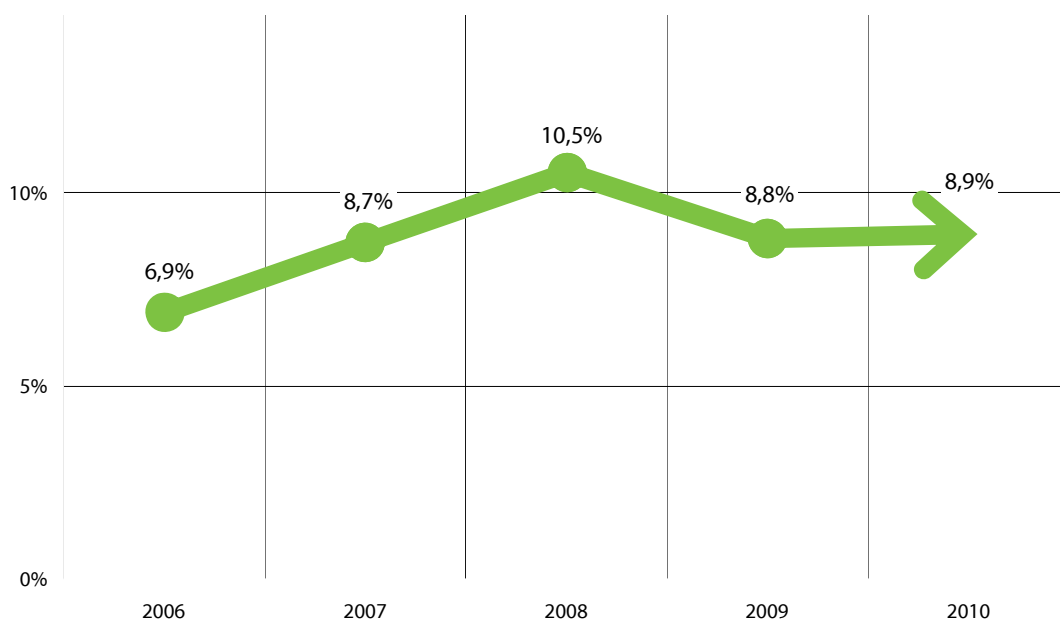
W celu poprawy bezpieczeństwa transportu osób, w tym w szczególności dzieci i młodzieży, ITD prowadzi ogólnopolską akcję „Bezpieczny autokar”. Kontrole prowadzone są przez cały rok, zaś w czasie wakacji i ferii zimowych są one bardziej nasilone. Prowadzona akcja przyczynia się

do znacznej poprawy bezpieczeństwa podróży tym środkiem transportu, ponadto podnosi świadomość konieczności rzetelnej realizacji przewozu i przestrzegania wszystkich wymogów bezpieczeństwa przewidzianych przepisami prawa, zarówno wśród przewoźników i kierowców, jak i pasażerów autobusów. Z wyników prowadzonych kontroli wynika, że rokrocznie poprawia się stan techniczny pojazdów oraz zmniejsza się liczba naruszeń popełnianych przez kierowców i przewoźników.

4.2. Kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego

Inspektorzy ITD sprawują kontrolę ruchu drogowego w stosunku do kierowców, wykonujących przewozy w ramach transportu drogowego. Wszelkie przypadki naruszania przepisów ruchu drogowego, które mają wpływ na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego są sankcjonowane karą pieniężną w postępowaniu mandatowym. W tym celu wykorzystywane są w szczególności pojazdy wyposażone w wideorejestratory oraz motocykle. Od 2009 r. zatrzymana została niekorzystna, wcześniejsza tendencja (w latach 2006 – 2008) wzrostu liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego ujawnianych podczas kontroli przez inspektorów transportu drogowego.

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



4.3. Kontrola przestrzegania norm czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynków kierowców

Przepisy normujące czas prowadzenia pojazdów oraz przerwy w jeździe i odpoczynki kierowców, które minimalizują ryzyko spowodowania wypadku w wyniku przemęczenia zawodowego kierowcy, są traktowane jako jeden z głównych elementów mających wpływ na bezpieczeństwo transportu drogowego.

W ramach realizacji zadania zmniejszenia liczby przemęczonych kierowców uczestniczących w ruchu drogowym inspektorzy transportu drogowego podczas każdej kontroli drogowej dokonują kontroli zapisów z urządzenia rejestrującego i sprawdzają zachowanie przez kierowcę norm czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynków. Około 70% stwierdzonych naruszeń dotyczyło nieprzestrzegania przez kierowców przepisów dotyczących czasu

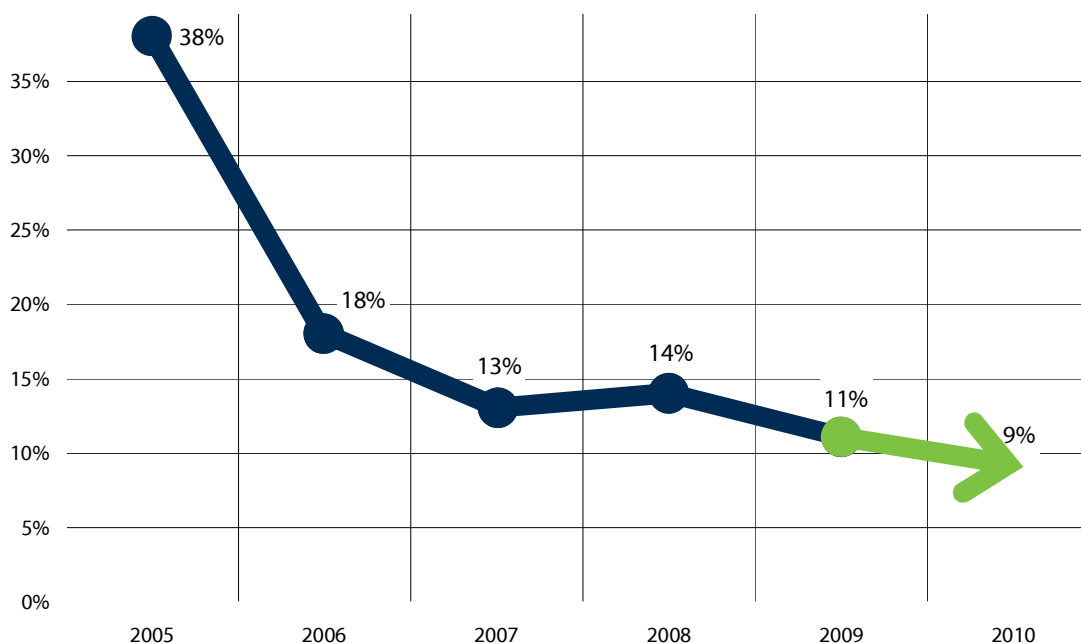
prowadzenia pojazdów oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków. Najczęściej spotykane jest niedozwolone skrócenie dziennego czasu odpoczynku, wydłużenie czasu jazdy bez wymaganej przerwy oraz czasu jazdy dziennej.

4.4. Kontrola przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych

Innym zagadnieniem o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, na które jest skierowana szczególna uwaga inspektorów ITD, jest kontrola przestrzegania przez przewoźników przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Kontrole Inspekcji w tym zakresie obejmują zarówno sprawdzenie, czy dany towar jest dopuszczony do przewozu drogowego, czy zastosowany rodzaj przewozu jest odpowiedni dla przewożonego towaru oraz czy zastosowano odpowiedni rodzaj opakowań, jak i sprawdzenie wyposażenia i instrukcji dla kierowcy na wypadek wystąpienia awarii.

Na przestrzeni ostatnich 6 lat obserwowany jest systematyczny spadek odsetka kontroli pojazdów przewożących towary niebezpieczne zakończonych ujawnieniem naruszeń przepisów Umowy ADR. Poprawa przestrzegania przepisów w tym zakresie wynika zarówno z systematycznej kontroli prowadzonej przez organy kontrolne, jak i nadzoru sprawowanego w podmiotach uczestniczących w realizacji przewozu drogowego, jaki sprawują doradcy ds. bezpieczeństwa w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.

Spadek liczby naruszeń Umowy ADR ujawnianych podczas kontroli drogowych pojazdów przewożących towary niebezpieczne.



4.5. Kontrola uprawnień do kierowania pojazdem oraz stanu trzeźwości kierowców

Innym czynnikiem, który może powodować zagrożenia w ruchu drogowym, są umiejętności, stan zdrowia oraz trzeźwość kierujących pojazdami. Dlatego też inspektorzy w trakcie prowadzonych kontroli w każdym przypadku sprawdzają uprawnienia kierowców do kierowania właściwą kategorią pojazdów, a także wszelkie wymagania ukończenia kursów dokształcających, kwalifikacji wstępnej i szkoleń okresowych oraz uzyskania pozytywnych świadectw badań lekarskich i psychologicznych. Część pojazdów specjalistycznych ITD jest również wyposażana

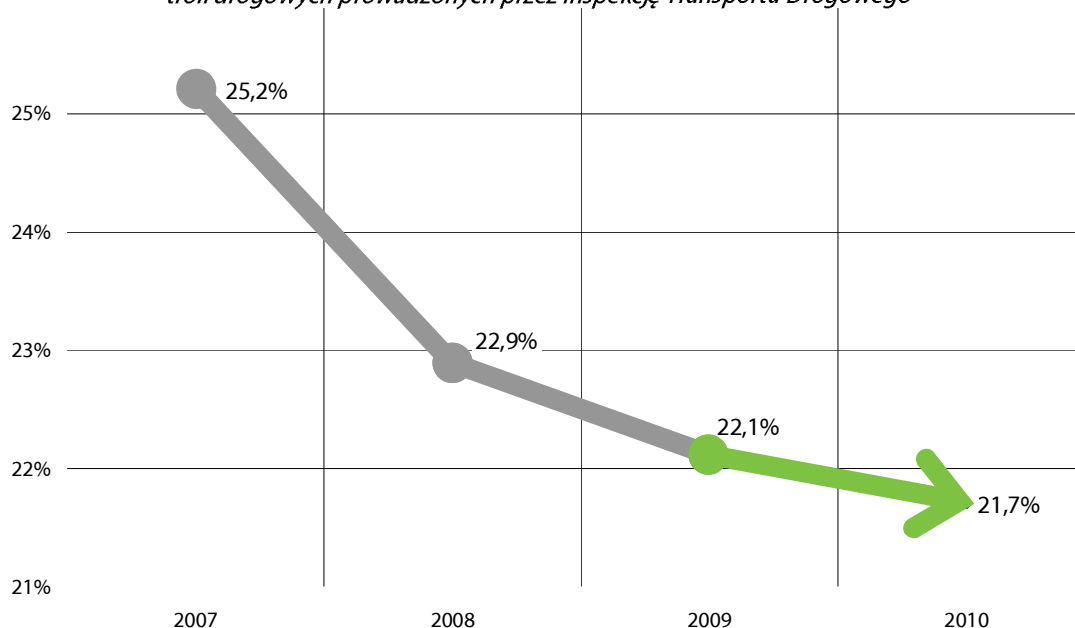
w urządzenia do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu i kierowcy poddawani są wyrzykowym badaniom stanu trzeźwości.

4.6. Eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów niesprawnych technicznie, nieprawidłowo oznakowanych i wyposażonych oraz przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg poprzez kontrolę masy i nacisków osi pojazdów ciężarowych

Znaczący wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym ma również stan techniczny użytkowanych pojazdów. W związku z powyższym w trakcie każdej kontroli inspektorzy dokonują szczegółowego sprawdzenia stanu technicznego pojazdu pod względem spełniania wymogów określonych w przepisach Prawa o ruchu drogowym. Niezaprzeczalny wpływ na warunki i bezpieczeństwo ruchu drogowego ma również stan infrastruktury drogowej. ITD realizując zadanie kontroli masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów, ma tym samym podwójny wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W okresie od 2007 r., czyli od czasu systematycznego zwiększania liczby kontroli Inspekcji prowadzonych w tym zakresie, obserwowany jest nieznaczny, ale systematyczny spadek odsetka kontroli parametrów pojazdów, w trakcie, których stwierdzane są naruszenia przepisów.

Spadek liczby naruszeń w zakresie wymiarów, masy i nacisków osi pojazdów ujawnianych podczas kontroli drogowych prowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego



5. System informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego

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

- strony i portale internetowe,
- wydawnictwa i publikacje.

5.1. Europejskie strony internetowe:

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

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

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

2. IRTAD International Road Transport Accident Data

<http://www.internationaltransportforum.org/irtad/index.html>

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

3. Europejska Karta BRD

<http://www.erscharter.eu/>

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

4. Swov Dutch Institute for Road Safety Research

<http://www.swov.nl/>

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

5. VTI Swedish National Road and Transport Research Institute

<http://www.vti.se>

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

6. The National Interministerial Road Safety Observatory

<http://www.securiteroutiere.gouv.fr/>

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

5.2. Polskie strony internetowe

5.2.1. Urzędy centralne

1. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

<http://www.krbrd.gov.pl>

Portal prowadzony przez Sekretariat KRBRD dotyczący działań podejmowanych w Polsce, zawierający informacje w zakresie: aktów prawnych, prowadzonych kampanii społecznych, aktualności, linków do partnerów zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego.

2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

<http://www.gddkia.gov.pl/>

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

3. Komenda Główna Policji

<http://dlakierowcow.policja.pl/portal/dk/807/>

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

4. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA)

<http://mswia.gov.pl/>

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

-  Rządowy program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej” – ograniczanie przestępczości i aspołecznych zachowań
<http://razembezpieczniej.mswia.gov.pl/>

■ Programy budowania miasteczek ruchu drogowego na terenie całej Polski.

http://razembezpieczniej.mswia.gov.pl/porta1/rb/433/Miasteczka_Ruchu_Drogowego.html

5. Ministerstwo Edukacji Narodowej (MEN)

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

http://men.gov.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=1705&Itemid=1.

5.2.2. Instytuty naukowe

1. Instytut Transportu Samochodowego

<http://www.its.waw.pl>

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

2. Instytut Badawczy Dróg i Mostów

<http://www.ibdim.edu.pl/>

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

3. Przemysłowy Instytut Motoryzacji

<http://www.pimot.org.pl/>

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

5.2.3. Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

1. Dolnośląska Wojewódzka Rada BRD – www.wrbrd.wroc.pl – informacje na temat stanu bezpieczeństwa na drogach w 2010 r., otwarcia miasteczka ruchu drogowego, posiedzeń Wojewódzkiej Rady BRD, aktualnych konkursach brd dla dzieci i młodzieży.
2. Mazowiecka Wojewódzka Rada BRD – www.mrbrd.mazovia.pl – informacje o prawie drogowym, serwis informacyjny, posiedzenia komisji GAMBIT, Wojewódzkiej Rady BRD, plany wydatków na poprawę brd.
3. Podlaska Wojewódzka Rada BRD – www.word.4lomza.pl – informacje o strukturze organizacyjnej WORD, prawie o ruchu drogowym, ośrodku WORD, egzaminach na prawo jazdy, prawie miejscowym.
4. Pomorska Wojewódzka Rada BRD – www.prbrd.gda.pl – informacje o mapach ryzyka na drogach wojewódzkich, Programie GAMBIT, raportach brd, działaniach brd, edukacji i infrastrukturze.

5. Świętokrzyska Wojewódzka Rada BRD – www.word.kielce.pl/brd – serwis poświęcony poprawie brd w województwie świętokrzyskim, zawiera informacje o sprawozdaniach Rady, konkursach, turniejach.
6. Zachodniopomorska Wojewódzka Rada BRD – zwrbrd.pl – informacje o radzie, jej działaniach, kampaniach brd i bieżących wydarzeniach.
7. Warmińsko-Mazurska Wojewódzka Rada BRD – www.wrbrd.olsztyn.pl – informacje o Programie GAMBIT warmińsko-mazurskim, opracowaniach brd, konferencjach, odnośniki do innych stron z zakresu brd.
8. Kujawsko-Pomorska Wojewódzka Rada BRD – serwis opisujący działania brd, posiedzenia, uchwały i prace Rady. http://www.krbrd.word.torun.pl/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1.
9. Wielkopolska Wojewódzka Rada BRD – www.brd.poznan.pl – działania brd w Wielkopolsce, na rzecz brd w regionie, kampanie na rzecz brd.

5.2.4. Inne przykłady polskich stron internetowych

<http://www.klubpancernika.pl/> – stworzony w Instytucie Transportu Samochodowego, serwis poświęcony bezpiecznemu przewozowi dzieci w pojeździe.

<http://www.wychowaniekomunikacyjne.org/> – wspólne przedsięwzięcie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego; portal edukacyjny służy popularyzacji wśród dzieci, rodziców i nauczycieli zasad bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym oraz upowszechnieniu skutecznych instrumentów wychowania komunikacyjnego w domu i w szkole.

<http://www.predkosczaibija.pl/> – Kampania KRBRD i MI mająca na celu uzmysłwić wszystkim, że poprawa bezpieczeństwa drogowego w Polsce może nastąpić wtedy, gdy zmieni się świadomość wszystkich użytkowników dróg, a kierowcy zrozumieją, że wypadek jest konsekwencją osobistych decyzji.

<http://www.gambit.fril.org.pl> – strona Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej zawierająca informacje i publikacje związane z cyklicznymi seminariami GAMBIT.

5.2.5. Publikacje krajowe

1. **Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego** - czasopismo, kwartalnik.
2. **Wypadki drogowe w Polsce w 2009 r.** - KGP Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2010 – podstawowe dane statystyczne o wypadkach drogowych z danego roku oraz zmiany jakie nastąpiły w stosunku do roku poprzedniego z krótkim komentarzem. Wydawnictwo zawiera również ogólne dane o motoryzacji, działaniach Policji i podstawowe dane międzynarodowe.

6. Działania prewencyjne i edukacyjne

Działania prewencyjne i edukacyjne są prowadzone zarówno na szczeblu centralnym, jak i lokalnym. Mają one na celu kształtowanie bezpiecznych postaw i zachowań w ruchu drogowym jak również upowszechnianie stosowania urządzeń zabezpieczających ochrony osobistej, jak i w pojazdach. Działania są prowadzone w ramach kampanii bezpieczeństwa ruchu drogowego, szkoleń, imprez masowych, rozpowszechniania materiałów edukacyjnych, dystrybucji urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Działania te dotyczą różnych obszarów bezpieczeństwa oraz są kierowane do różnych grup uczestników ruchu drogowego. Instytucje centralne i regionalne mają również za zadanie inicjowanie działań lokalnych, pomoc finansową i rzeczową w ich przeprowadzeniu. W 2010 r. działania prewencyjne i edukacyjne skierowane były do różnych grup uczestników ruchu. Na szczeblu lokalnym najczęściej były podejmowane działania na rzecz bezpieczeństwa dzieci.

6.1. Kierowcy i pasażerowie

6.1.1. Nauka jazdy

Nauka jazdy była prowadzona w dwóch obszarach:

- Szkolenia dla kandydatów na kierowców poszczególnych kategorii praw jazdy w ośrodkach szkolenia kierowców.
- Szkolenia dla kierowców prowadzone przez upoważnione ośrodki, w tym:
 - szkolenia dobrowolne mające na celu doskonalenie umiejętności kierowców na przykład z jazdy w warunkach specjalnych „zimowe szkoły jazdy”,
 - szkolenia obowiązkowe dla kierowców wykonujących przewozy drogowe rzeczy i osób,
 - szkolenia dla kierowców wykonujących specjalne zadania na przykład szkolenie kierowców autobusów szkolnych (gimbusów).

Dla zapewnienia wysokiego poziomu szkoleń w zakresie nauki jazdy organizowane są szkolenia dla kadry instruktorskiej. W 2010 r. realizowany był projekt **„Wzrost kompetencji kadry ośrodków szkolenia kierowców”** współfinansowany ze środków funduszy europejskich w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki. Jego celem było przeszkolenie 5 tys. pracowników ośrodków szkolenia kierowców, głównie instruktorów nauki jazdy pod kątem jakości szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców.

Na szczeblu centralnym i lokalnym były również organizowane różnego rodzaju konkursy mające na celu doskonalenie kierowców w zakresie bezpiecznego prowadzenia pojazdu, na przykład **„Konkurs o miano najlepszego kierowcy Sił Zbrojnych RP”**. Instruktorzy nauki jazdy brali również udział w Ogólnopolskim Konkursie **„Instruktor Roku 2010”**.

W Instytucie Transportu Samochodowego został opracowany **pakiet edukacyjny „Kierowca 50+”** przeznaczony do realizacji w jednostkach szkolących kierowców kat. B (tzw. amatorów) w celu zapewnienia tej grupie kierowców możliwości prowadzenia samochodu jak najdłużej bez stwarzania zagrożeń w ruchu drogowym lub - w razie takiej konieczności - pomocy w podjęciu odpowiedzialnej decyzji o ograniczeniu lub całkowitym zaprzestaniu kierowania pojazdem.

Pakiet składa się z:

- programu szkolenia o strukturze modułowej,
- materiałów dla wykładowców/instruktorów nauki jazdy obejmujących podręcznik oraz prezentacje w formie elektronicznej,

- materiałów dla osób szkolonych („Kierowców 50+”) zawierających broszurę, kwestionariusze samooceny, ulotkę oraz wkładkę „Ważne informacje”.

6.1.2. Reedukacja

Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego prowadzą szkolenia dla osób naruszających przepisy ruchu drogowego, tzw. „szkolenia za punkty karne”, w których uczestnictwo pozwala zredukować kierowcy 6 punktów karnych. Szkolenie prowadzą policjanci, psychologowie, specjaliści w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oprócz wykładów prezentowane są m. in. filmy pokazujące skutki wypadków drogowych. Ponadto w zakładach karnych prowadzone są wykłady dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego dla sprawców wypadków drogowych. **Z udostępnionych danych liczbowych (9 województw) wynika, że w 2010 r. przeszkolono ponad 10 000 kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego.**

W 2010 r. przeprowadzono szereg działań informacyjno-edukacyjnych mających na celu zwiększenie świadomości kierowców i pasażerów pojazdów w zakresie najczęstszych zagrożeń występujących na polskich drogach. Działania te piętnowały niewłaściwe zachowania, a także wskazywały, jak należy postępować, aby nie stać się sprawcą bądź ofiarą wypadku drogowego. Do najważniejszych działań w tym zakresie należy zaliczyć:

- **kampanię społeczną „Prędkość zabija! Włącz myślenie”** poświęconą prędkości, a przeprowadzoną przez Sekretariat KRBRD. Celem kampanii było m.in. zwrócenie uwagi na problem zagrożeń, jakie stwarza jazda z nadmierną prędkością, wywołanie publicznej dyskusji, co robić, aby spadek liczby wypadków drogowych był tendencją stałą, zdemaskowanie stereotypowego myślenia na temat przyczyn wypadków, stworzenie społecznego ruchu nieakceptacji nadmiernej prędkości, wykorzystanie i promocja hasła „Włącz myślenie”. 4 marca 2010 r. odbyła się konferencja inauguracyjna kampanię „Prędkość zabija! Włącz myślenie”, której towarzyszył spektakularny pokaz uderzenia samochodu osobowego wraz z pasażerami o twardą przeszkodę przy prędkości ok. 80 km/h. Pokaz ten był jedną z nielicznych prób badawczych w Europie przy osiągnięciu prędkości pojazdu powyżej 70 km/h i został przygotowany przez Przemysłowy Instytut Motoryzacji we współpracy ze Studenckim Kołem Naukowym SIMR Politechniki Warszawskiej.

Elementy kampanii „Prędkość zabija! Włącz myślenie”



Kampania swoim zasięgiem objęła całą Polskę, była emitowana w telewizji, radiu, a także przy użyciu reklamy zewnętrznej. Była także silnie akcentowana w Internecie. Kampanii towarzyszyły również działania public relations.

1 kwietnia 2010 r. rozpoczął się kolejny etap tej kampanii społecznej. Ekspozycja kampanii w kanale internetowym odbyła się w dniach 1 kwietnia – 6 maja br., w tym samym czasie nie-standardowa kreacja reklamy zewnętrznej pojawiła się na tyłach autobusów w największych miastach w Polsce m.in. w Warszawie, Łodzi, Gdańsku, Poznaniu, Katowicach, Krakowie i Wrocławiu. Kampanii towarzyszył spot „GPS”, który był emitowany także na ekranach LED-owych w warszawskim metrze.

Poprzez intensywne działania w mediach i kampanię zaplanowaną w okresie natężenia ruchu drogowego związanego z początkiem wiosny, ze świętami wielkanocnymi i długim weekendem majowym apelowano do kierowców, aby „zdjęli nogę z gazu” w trosce o bezpieczeństwo własne, najbliższych i innych uczestników ruchu drogowego. Kampania była realizowana poprzez następujące kanały:

- plakaty i ich ekspozycja na nośnikach pokrywających tyły autobusów komunikacji miejskiej w następujących miastach: Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Katowice oraz Gdańsk,
- promocja kampanii na serwisach internetowych ze szczególnym uwzględnieniem witryn motoryzacyjnych,
- mini serwis internetowy oraz formy reklamowe niezbędne do emisji kampanii,
- konkurs plastyczny dla uczniów szkół podstawowych, pn: „Prędkość zabija. Włącz myślenie”, w którym KRBRD ufundowała również nagrody,
- 10-sekundowy spot telewizyjny oraz 10-sekundowy spot radiowy pt.: „GPS”,
- plakat pt.: „Pogrzeb” do reklamy na tyłach autobusów. Reklama umieszczona była przez cały kwiecień 2010 r. na 52 autobusach w 7 miastach Polski: Kraków, Łódź, Poznań, Gdańsk, Katowice, Warszawa, Wrocław,
- udział Sekretariatu KRBRD w akcji „Targi Samochodowe” gdzie propagowano przesłanie kampanii w ramach działań promocyjnych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego i szeregiem akcji towarzyszących II odsłonie kampanii.

W okresie 15.09 – 10.10.2010 r. przeprowadzono w radiu II odsłone kampanii społecznej „Prędkość zabija. Włącz myślenie!”. W oparciu o grupę docelową, którą stanowią kierowcy w wieku 18-49 lat, wybrano ogólnopolskie stacje radiowe w których 131 razy wyemitowano 10-sekundowy spot: PR 1 Polskie Radio, RMF FM, euroTrójka (PR3 i PR4). W tej odsłonie wykorzystane także media społecznościowe na portalu Facebook. Obecnie portal ten jest najdynamiczniej rosnącą społecznością; ma najciekawsze możliwości prowadzenia dialogu z użytkownikami; jest obecnie najpopularniejszą społecznością o najszerzym zasięgu.

■ **kampanię społeczną „Nie testuj prędkości na rodzinie. Włącz myślenie!”** przeprowadzoną przez Sekretariat KRBRD w związku z okresem wakacyjnym i wyjazdami na urlopy. Kampania była realizowana poprzez następujące kanały:

- Internet – kampania została przeprowadzona w terminie 26.06-11.07.2010 r. poprzez reklamę skierowaną w wybranych serwisach internetowych (tzw. lokalizatorach - wyznaczających trasy dojazdów na wakacje: zumi.pl, docelu.pl, mapa.pf.pl, maps24.interia.pl oraz portalach: gazeta.pl, onet.pl) do grupy docelowej, którą stano-

*Plakat towarzyszący kampanii
„Nie testuj prędkości na rodzinie.
Włącz myślenie!”*



wili kierowcy w wieku 18-49 lat,

- spot radiowy,
- nośniki reklamowe na stacjach benzynowych w miastach: Bytom, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Jaworzno, Katowice, Sosnowiec, Kraków, Łódź, Poznań, Szczecin, Gdańsk, Gdynia, Pruszcz Gdański, Warszawa i Wrocław,
- telefony komórkowe – reklama z wykorzystaniem technologii Bluetooth™ (nowoczesna forma komunikacji marketingowej, która umożliwiła dotarcie bezpośrednio na telefon komórkowy konsumenta przebywającego lub przechodzącego właśnie w pobliżu punktu sprzedaży – m.in. galerie handlowe, kina, restauracje etc.).

■ **kampanię społeczną „Bezpiecznie. Z pijanym nie jadę!”** rozpoczętą w sierpniu 2010 r. IV edycja akcji zorganizowana była przez Akademię Sztuk Pięknych w Warszawie oraz agencję reklamową Adah Advertising. Na billboardach i citylightach w największych miastach Polski można było zobaczyć plakaty, które zwyciężyły w konkursie plastycznym skierowanym przede wszystkim do studentów szkół artystycznych. Organizatorzy kampanii założyli, iż odpowiednio zaprojektowany plakat zmusi kierowców do myślenia i ustrzeże ich przed nierozważnym zachowaniem. Zwycięzców wyłoniło jury, w którym znaleźli się wybitni przedstawiciele polskiej szkoły plakatu. Kampania trwała do połowy sierpnia.

W 2010 r. patronami akcji byli: KRBRD, Ministerstwo Infrastruktury, KSP oraz Partnerstwo Dla Bezpieczeństwa Drogowego. Patronat medialny objęły: TVP2, Radio VOX.

■ **kampanię „Europejska Noc Bez Wypadku”** przeprowadzoną przez Fundację KRZYŚ oraz belgijską fundację Responsible Young Drivers, wspólnie z KRBRD oraz innymi partnerami. VII edycja kampanii „Europejska Noc Bez Wypadku” odbywała się jednocześnie we wszystkich krajach Unii Europejskiej 16 października 2010 r. Celem tego międzynarodowego przedsięwzięcia jest ograniczenie liczby nietrzeźwych kierowców na drogach. Ubiegłoroczna edycja kampanii odbyła się m.in. dzięki zaangażowaniu ponad 180 wolontariuszy, którzy byli obecni w 50 klubach 25. polskich miast: Warszawy, Rzeszowa, Katowic, Opola, Olsztyna, Szczytna, Mrągowa, Nidzicy, Gdańska, Sopotu, Kościerzyny, Bartoszyce, Krakowa, Bydgoszczy, Szczecina, Kielc, Wrocławia, Częstochowy, Mielca, Lublina, Gliwic, Zabrze, Bytomia, Rybnika oraz Wałbrzycha. Podczas wieczoru wolontariusze namawiali kierowców, aby wykazali się odpowiedzialnością i nie spożywali alkoholu, ażeby bezpiecznie odwieźć swoich znajomych. Uczestnicy kampanii, na znak przyłączenia się do akcji, założyli niebieską opaskę-bransoletkę, która oznaczała deklarację, iż osoby te nie będą piły alkoholu. W momencie opuszczania klubu osoby z opaskami miały możliwość przebadania się alkomatem oraz skorzystania z narkotestera. Odpowiedzialni kierowcy zostali nagrodzeni upominkami. Natomiast osoby, u których wykryto alkohol w wydychanym powietrzu, były zachęcane do pozostawienia pojazdu

*Plakat towarzyszący kampanii
„Europejska Noc Bez Wypadku”*



i skorzystania z alternatywnej formy transportu. Wolontariusze otrzymali także opaski odbłaskowe, które wręczali uczestnikom akcji. Wsparcia kampanii udzieliły także Komisja Europejska, Instytut Transportu Samochodowego oraz Polski Przemysł Spirytusowy. Patroni medialni to: Radio ESKA, Wirtualna Polska, telewizja TVS oraz TVP Kielce.

■ **kampanię „Prowadzę jestem trzeźwy”** zainicjowaną przez ks. Piotra Brząkalika, Duszpasterza Trzeźwości Archidiecezji Katowickiej. Ministerstwo Infrastruktury i KRBRD były partnerem kolejnej edycji kampanii „Prowadzę jestem trzeźwy”. Celem kampanii było m.in. zwrócenie uwagi na problem zagrożeń, jakie stwarza jazda po spożyciu alkoholu, wywołanie publicznej dyskusji, co robić, aby spadek liczby wypadków drogowych był tendencją stałą, zdemaskowanie stereotypowego myślenia na temat przyczyn wypadków, popularyzacja idei myślącego kierowcy i szczególna uwaga poświęcona problemowi „nietrzeźwych kierowców”, jako jednej z najczęstszych przyczyn wypadków drogowych w Polsce. Kampania „Prowadzę – jestem trzeźwy” miała uzmysłowić wszystkim, że poprawa bezpieczeństwa drogowego w Polsce może nastąpić dopiero wtedy, gdy zmieni się świadomość wszystkich uczestników ruchu drogowego, a kierowcy zrozumieją, że wypadek jest konsekwencją naszych osobistych decyzji. W ramach kampanii został wyprodukowany spot filmowy poświęcony trzeźwości za kierownicą. Spot „Prowadzę jestem trzeźwy” promował modę na trzeźwość, konsekwentną i stanowczą, w odniesieniu do standardów panujących w całej Europie. Skuteczność kampanii polegała na odwoływaniu się do wolności człowieka i związanej z nią odpowiedzialnością, do rozważań, potrzeby szacunku i przynależności do grupy. Ministerstwo Infrastruktury, Sekretariat KRBRD wystąpiło w roli partnera kampanii „Prowadzę – jestem trzeźwy” (edycja 2010). Odłona kampanii w 2010 r. „Prowadzę – jestem trzeźwy” była realizowana pod hasłem „Trzeźwość bez granic”. Ministerstwo Infrastruktury w latach 2006 – 2009 wspierało już kampanię „Prowadzę jestem trzeźwy”.

■ **kampanię informacyjno-edukacyjną „Jesteś sprawcą, jesteś ofiarą”**. Kampania opierała się na przekazach mających charakter paradokumentalny, które koncentrowały się na przyczynach najtragiczniejszych wypadków i ich następstwach, pokazywały, że życie z piętnem drogowego zabójcy oznacza osamotnienie, ostracyzm towarzyski, problemy z pracą, nierzadko kary więzienia oraz również olbrzymie obciążenie psychiczne. Pomysłem kampanii „Jesteś sprawcą, jesteś ofiarą” było autentyczne zaangażowanie odbiorców. Zły przykład staje się dobrym wzorem, bo pozwala analizować błędy, których można uniknąć. Takie historie mają działać jak przestrogi, zniechęcając odbiorców do nieodpowiedzialnego zachowania na drodze. Dlatego najnowsze modele edukacji wykorzystują te wzorce. Jednym z nich jest eksperymentalny projekt Unii Europejskiej pod nazwą „Module Close To”, co w dosłownym tłumaczeniu znaczy „Moduł w pobliżu”. Pomysł został zaczerpnięty z programów walki z uzależnieniem od narkotyków i alkoholu oraz związanych z AIDS, w których osoby uzależnione lub zarażone wirusem HIV opowiadają historię swego dramatu innym, zwłaszcza rówieśnikom. Tę samą metodę, zwaną peer-to-peer (równy z równym) wykorzystano w szkoleniu przyszłych kierowców. „Module Close To” bada wpływ prezentacji losów sprawców wypadków drogowych na postawy i zachowania innych kierowców. W zaplanowanym na lata 2007-2011 projekcie bierze udział 11 krajów europejskich, a nasz kraj reprezentuje Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie. Kampania informacyjno-edukacyjna realizowana w 2010 r. pod hasłem „Jesteś sprawcą, jesteś ofiarą” oparta na założeniach „Module Close To” okazała się – w opinii jurorów prestiżowego konkursu Złote Orły - najlepszą kampanią społeczną 2010 r.

■ **akcję „Deklaracja myślącego kierowcy”** prowadzoną podczas wakacji na trasie koncertowej Polskiego Radia w ramach 20 imprez plenerowych z cyklu „Lato z radiem”. W ramach akcji członkowie i partnerzy KRBRD promowali „Deklarację myślącego kierowcy”. Osoby składające swój podpis pod nią deklarowały, że nie będą wsiadały za kierownicę po spożyciu alkoholu.

Deklaracja trzeźwości



Udało się zebrać 10 tys. podpisów. Cała deklaracja o wymiarach 12x2 m została zaprezentowana podczas finałowego koncertu w Ostródzie, a dalej była eksponowana m.in. w Warszawie oraz Łodzi. Celem działań było m.in.: zwrócenie uwagi na problem zagrożeń, jakie stwarza jazda z nadmierną prędkością czy w stanie nietrzeźwym, konieczność stosowania materiałów odblaskowych i kasków przez rowerzystów, stworzenie społecznego ruchu nieakceptacji dla nadmiernej prędkości. Intensywne działania podczas imprez „Lata z radiem”, które co roku gromadzą wielotysięczną publiczność, gwarantują dotarcie do szerokiej grupy użytkowników dróg i pozwalają prowadzić działania na rzecz zwiększenia ich świadomości na temat odpowiedzialnego zachowania na drogach i przestrzegania przepisów drogowych, w szczególności w tak wrażliwym okresie, jakim są wakacje. Podczas imprez „Lata z radiem” Sekretariat KRBRD wystawiał stoisko promocyjne KRBRD i prowadził w jego ramach różnego rodzaju akcje o charakterze informacyjnym, promocyjnym i edukacyjnym w zakresie brd.

- **akcję Festiwal Drogi „Marynarze Szos – Skrzyżowanie Stryków”**, do której Sekretariat KRBRD przyłączył się poprzez obsługę punktu informacyjnego KRBRD. Festiwal został zorganizowany w dniach 24 – 25 lipca 2010 r. w Strykowie, jako inicjatywa związana z bezpieczeństwem ruchu drogowego, odnosząca się do szeroko rozumianej: „kultury drogi”. W przedsięwzięciu wzięła udział Policja, a także inne służby mundurowe, które poprowadziły konkursy m.in. bezpiecznej jazdy, czy z zakresu przepisów ruchu drogowego. Festiwal Drogi powstaje przy współpracy z Samorządem Miasta Strykowa, Władzami Powiatu Zgierskiego, z udziałem Wojewody Łódzkiego, pod patronatem Marszałka Województwa Łódzkiego.
- **piknik „Bezpieczne wakacje”**, który odbył się 27 czerwca 2010 r. w Rzeszowie. Podczas pikniku którego organizatorem było Euroregionalne Stowarzyszenie Inicjatyw Społeczno – Gospodarczych prowadzono akcje zwiększające bezpieczeństwo na podkarpackich drogach. Podczas imprezy przeprowadzono m.in. konkursy z wiedzy o ruchu drogowym oraz pokazy ratownictwa medycznego.
- **happening Wyższej Szkoły Pedagogiki Resocjalizacyjnej PEDAGOGIUM** przeprowadzony 26 czerwca 2010 r. (pierwszy dzień wakacji) na 4 głównych trasach wyjazdowych z Warszawy. Celem happeningu było kształtowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego przepisy i szanującego prawa innych uczestników tego ruchu. Akcję wspierała KGP. Podczas happeningu została wykorzystana koncepcja strategiczno - kreatywna kampanii „Nie testuj prędkości na rodzinie. Włącz myślenie”.

6.1.3. Pasy bezpieczeństwa i foteliki dla dzieci

Działania prowadzone były dwójako: podczas regularnych akcji Policji oraz poprzez kampanie, akcje, media. Podczas różnych akcji wykorzystywane były urządzenia pozwalające na aktywne uczestniczenie w symulacji zdarzeń drogowych, między innymi symulator zderzeń i symulator dachowania, udostępniane przez Instytut Transportu Samochodowego. Celem organizowania pokazów przy użyciu symulatorów jest przekonanie uczestników ruchu do zapinania pasów zawsze podczas jazdy zarówno kierowców jak i pasażerów na przednim i tylnych siedzeniach. Symulatory pokazują znaczenie prawidłowo zapiętych pasów podczas zderzenia i podczas dachowania pojazdu. Podczas kampanii i akcji o tematyce bezpieczeństwa ruchu rozpowszechniane były również ulotki o konieczności stosowania pasów w pojeździe. Przeprowadzone w tym obszarze działania edukacyjno-informacyjne to:

■ **XVIII Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy**, w którym Sekretariat KRBRD brał udział 10 stycznia 2010 r. Podczas Finału pod opieką przedstawicieli KRBRD i Instytutu Transportu Samochodowego można było przekonać się o zasadności stosowania i koniecznej staranności zapinania pasów bezpieczeństwa na symulatorze dachowania.

Symulator dachowania podczas XVIII Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy



■ **kampania „Taksówka z fotelikiem”**, której kolejna edycja trwała od 20 kwietnia do 31 sierpnia 2010 r. w Łodzi i była zainicjowana przez firmę ubezpieczeniową Liberty Direct i przeprowadzona z trzema korporacjami: Nova Taxi, Radio Taxi Dwa-Dwa oraz tele Taxi. Celem kampanii jest poprawa bezpieczeństwa dzieci podróżujących taksówkami oraz edukowanie ich rodziców i opiekunów na temat bezpiecznego przewożenia najmłodszych. Patronat nad kampanią objęła KRBRD, Przemysłowy Instytut Motoryzacji oraz Prezydent Łodzi. Podczas akcji do korporacji przekazano 130 fotelików dla dzieci oraz materiały informacyjne i naklejki informujące o akcji przez okres 4 miesięcy. Dużą popularnością cieszyły się również konkursy zorganizowane w mediach regionalnych. Foteliki można było wygrać w trwającym 3 dni konkursie na łamach gazety „Polska Dziennik Łódzki” oraz na stronie www.lodz.miaستodzieci.pl. 26 października 2010 r. Lublin dołączył do grona miast, w których można zamówić taksówkę z fotelikiem dobranym do wagi i wzrostu dziecka. Do 10. edycji przyłączyły się cztery lubelskie korporacje – Halo Taxi, Radio Taxi Fart, Radio Taxi Piątka oraz Taxi Alfa – Siódemki. W ramach programu, korporacjom w Lublinie przekazano ponad 70 kołysek, fotelików i podstawek dla najmłodszych pasażerów. Do grona honorowych Patronów akcji dołączył Adam Wasilewski - Prezydent Miasta Lublin.

■ **akcja Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa – „Weekend bez ofiar”**

przeprowadzona w weekend 6-8 sierpnia 2010 r., której celem jest wypracowanie postawy dbałości o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a przez to ograniczenie liczby wypadków m.in. poprzez promowanie zasad używania pasów bezpieczeństwa, informowanie, jakimi konsekwencjami grozi nieprawidłowe ułożenie bagaży w samochodzie oraz jak samochód może zachowywać się na rozgrzanym asfalcie, instruktaż jak bezpiecznie przewieźć deskę surfingową czy rower, jak efektywnie wypoczywać w czasie długich podróży, itd. Goście pikników organizowanych w ramach akcji mogli spróbować swoich sił na komputerowych symulatorach jazdy, w tym na modelu ciężarówki i autobusu, przeszli też próbę dachowania. Na piknikach znajdowały się też platformy zderzeniowe, tory przeszkód z alkogoglami, miasteczka rowerowe i tory gokartowe. Ratownicy medyczni uczyli zasad udzielania pierwszej pomocy, a psychologowie transportu – jak opanować stres i zachować zimną krew w chwili wypadku. Aby ćwiczyć umiejętność współdziałania w sytuacjach kryzysowych, służby drogowe, Policja, straż pożarna i ratownicy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wzięły udział w symulacji karambolu na autostradzie. Wydarzenie miało miejsce 7 sierpnia 2010 r. w Strykowie na autostradzie A2 pod Łodzią. Organizatorem Narodowego Eksperymentu była GDDKiA, a partnerami – KRBRD, KGP, KGPS, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe oraz Główna Inspekcja Transportu Drogowego. Honorowy patronat nad akcją objął Minister Infrastruktury.

■ **akcja przedszkolna „ZZ – Zawsze Zapinam”** przeprowadzona w województwie warmińsko-mazurskim, polegająca na promowaniu zapinania pasów bezpieczeństwa w samochodach rodziców przywożących dzieci do przedszkoli.

Symulacja karambolu w Strykowie na autostradzie A2 pod Łodzią

(źródło: www.drogizaufania.pl)



■ inne działania medialne:

- cykliczne audycje radiowe i telewizyjne, w których propagowano zapinanie pasów bezpieczeństwa w samochodach,
- programy: „Jedź bezpiecznie”, „Jak uniknąć mandatu” realizowane przez Telewizję Kraków,
- audycja „Zapnij pasy” realizowana przez Radio Kraków - odcinki poświęcone konieczności używania przez kierowców i pasażerów pasów bezpieczeństwa.

Ponadto w ramach prowadzonych szkoleń dla kierowców wykonujących przewozy drogowe rzeczy i osób, kursach dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy, dla kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego wskazywano i podkreślano znaczenie pasów bezpieczeństwa jako najskuteczniejszego środka ratującego ludzkie życie podczas wypadku drogowego.

Prowadzone działania miały charakter ogólnopolski i lokalny.

■ **Prewencyjno-kontrolne działania ogólnopolskie**, podczas których sprawdzano stosowanie pasów:

- „Pasy”,
- „Bezpieczna droga do szkoły”,
- „Bezpieczny weekend”,
- „Bezpieczne Wakacje”,
- „Bezpieczne Ferie”,
- „Trasa E 30”.

■ **Prewencyjno-kontrolne działania lokalne:**

- „Radiowy Patrol Policyjny” – województwo łódzkie,
- „Bezpieczne przejazdy” – województwo łódzkie.

6.2. Dzieci i młodzież

6.2.1. Nauka jazdy na rowerze i motorowerze

Działania prowadzone w zakresie nauki jazdy na rowerze dotyczyły głównie **organizowania szkoleń i egzaminów na kartę rowerową i motorowerową**. Były one prowadzone przez nauczycieli wychowania komunikacyjnego, przy udziale Policji w miasteczkach ruchu drogowego, bądź na terenie szkół. Wydano kilkadziesiąt tysięcy kart rowerowych i kilka tysięcy kart motorowerowych.

Miejscem, gdzie jest prowadzona nauka i egzamin, są głównie **miasteczka ruchu drogowego**. W miejscowościach, gdzie miasteczka już są, lokalne instytucje finansują zajęcia tam prowadzone. Prowadzonych jest również wiele lokalnych inicjatyw budowy nowych miasteczek ruchu drogowego finansowanych lub dofinansowanych przez WORD-y. W 2010 r. MSWiA rozpoczęło realizację projektu **„Budujemy miasteczka ruchu drogowego”** w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Niektóre instytucje regionalne są w posiadaniu objazdowych miasteczek ruchu drogowego, które docierają do szkół wiejskich nieposiadających możliwości korzystania z obiektów zamkniętych do nauki jazdy na rowerze bądź motorowerze.

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

Miasteczko ruchu drogowego w Rzeszowie



W ramach doskonalenia jazdy na rowerze dzieci ze szkół podstawowych brały udział w „**Ogólnopolskim Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów**” w ramach eliminacji strefowych, powiatowych, wojewódzkich oraz finału.

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

- **na szczeblu centralnym** – Sekretariat KRBRD, MEN, MSWiA, KGP, PZM,
- **na szczeblu lokalnym** - szkoły, Policja, WORD-y, Kuratoria Oświaty, Straż Miejska, Zarządy Okręgowe PZM oraz inne organizacje społeczne i instytucje pozarządowe.

Ponadto przeprowadzono następujące **niestandardowe (interesujące) działania** propagujące bezpieczną jazdę na rowerze:

- **akcję „Rowerem bezpiecznie do celu”** rozpoczętą 30 maja 2010 r. w Centrum Olimpijskim PKOl w Warszawie. W rozpoczęciu akcji udział wzięli laureaci konkursu dla jednostek samorządu terytorialnego w ramach Rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „**Razem bezpieczniej**” na projekt *miasteczka ruchu drogowego*, pn. „**Budujemy Miasteczka Ruchu Drogowego**”, którym wręczono nagrody. W zorganizowanej w PKOl konferencji wzięli udział m.in.: Adam Rapacki - Podsekretarz Stanu w MSWiA, Radosław Stępień - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz Zastępca Komendanta Głównego Policji. W ramach rozpoczęcia akcji odbył się przejazd rowerzystów oraz zaproszonych gości ulicami Warszawy do Parku Agrykola, w którym odbył się piknik rodzinny z okazji obchodów Międzynarodowego Dnia Dziecka. MSWiA, KGP oraz Urząd Miasta Warszawy przeprowadziły imprezę pod nazwą „**Warszawa dzieciom**”. Kampania „Rowerem bezpiecznie do celu” organizowana jest przez MSWiA oraz KGP co roku począwszy od 2008 r., a Sekretariat KRBRD brał udział w merytorycznym przygotowaniu tej edycji akcji. Działania skierowane były do rowerzystów w celu podniesienia ich świadomości na temat zagrożeń,

z jakimi stykają się na drogach oraz wyrobienia nawyku poszanowania przepisów prawa w ruchu drogowym. Celem akcji było zwrócenie uwagi rowerzystom na fakt, że ich bezpieczeństwo w dużej mierze zależy od nich samych oraz przekazanie im wiedzy o konieczności użytkowania rowerów wyposażonych we wszystkie elementy niezbędne do bezpiecznej jazdy. W Parku Agrykola działało mobilne miasteczko ruchu drogowego, w którym odbyły się m.in.: egzaminy na kartę rowerową i konkursy sprawnościowe na rowerowym torze przeszkód oraz pokazy sprzętu wykorzystywanego przez Policję, Straż Graniczną i Państwową Straż Pożarną (m.in. quady i motocykle policyjne). Dla dzieci, które podczas Pikniku zdawały egzamin na kartę rowerową, KRBRD przygotowała specjalne pakiety odblaskowe. KRBRD prezentowała ponadto na swoim stoisku materiały edukacyjne, a Polski Czerwony Krzyż zapoznał dzieci z zasadami udzielania pierwszej pomocy. Jednymi z głównych atrakcji były: możliwość przejażdżki na policyjnych koniach i pokazy tresury psów straży granicznej i straży pożarnej. Każdy kierowca mógł sprawdzić swoje umiejętności na symulatorach jazdy przygotowanych przez ITS. Policjanci z KSP bezpłatnie znakowali rowery.

- **mini Wyścig Kolarski „Solidarności”**, w czasie którego KRBRD promowała brd. Poszczególne etapy wyścigu odbyły się w okresie od 27 czerwca do 4 lipca 2010 r. w Łodzi, Kleszczowie, Radomsku, Bełchatowie Skarżysku – Kamienniej, Kielcach, Jaśle, Krośnie, Lesku i Jarosławiu. Wyścig był imprezą towarzyszącą dorocznemu Międzynarodowemu Wyścigowi Kolarskiemu „Solidarności” i przeznaczony jest dla dzieci w czterech kategoriach wiekowych:

- przedszkolna – poniżej 7 lat,
- uczniowska młodsza – 7-8 lat,
- uczniowska średnia – 9-10 lat,
- gimnazjalna – 11-12 lat.

- **akcję „MAZOVIA XC na BEMOWIE”**, która była jedną z największych masowych imprez rowerowych w Polsce. Startowali w niej - obok kolarzy zawodowych - kolarze amatorzy oraz najmłodszy adepci kolarstwa terenowego. Akcja była w dużej mierze organizowana z myślą o niechronionych uczestnikach ruchu drogowego, miłośnikach rowerów i zdrowej rywalizacji. To impreza rodzinna, podczas której gośćmi byli m.in. podopieczni trenera kadry narodowej Andrzeja Piątka na czele z Mają Włoszczowską. W ramach działań promocyjnych Sekretariat KRBRD popularyzował wśród odwiedzających wykorzystywanie materiałów odblaskowych oraz zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego. Udział w akcji był elementem kampanii „Moda na odblaski” oraz tej sfery działań Sekretariatu KRBRD, która ma na celu promocję roweru jako środka transportu, sportu i rekreacji.

- **„Święto Cykliczne”**, które odbyło się w dniach 12-13 czerwca 2010 r. Sekretariat KRBRD przeprowadził działania promocyjne jako partner imprezy rowerowej pt.: „Święto Cykliczne”, które odbyło się w miastach: Łódź, Kraków, Brzeg, Wrocław, Szczecin. Cel „Święta Cyklicznego” to m.in. edukacja w zakresie stosowania przez rowerzystów elementów odblaskowych oraz powszechnego używania kasków. Wydarzenie adresowane było do dzieci oraz dorosłych. W programie przeprowadzono m.in. konkursy o Prawie o ruchu drogowym, Rajd Przedszkolaka, darmowy serwis dla rowerzystów. Podczas wydarzeń w każdym mieście była przeprowadzana szeroka akcja informacyjna na temat bezpieczeństwa rowerzysty, były prezentowane przykłady dobrej i złej praktyki rowerowej.

- inne imprezy rowerowe:

- „Rowerem bezpiecznie do celu” – przejazdy kolumn rowerzystów w różnych miastach Polski z udziałem przedstawicieli władz, sportowców,
- „Europejski Dzień Bez Samochodu – Masa Krytyczna – Konin bez samochodu”,
- Rajd rowerowy gmin ślązańskich,
- Bezpieczne wakacje na rowerze w województwie podlaskim,
- Bezpieczne wakacje z rowerem – województwo lubuskie.

6.2.2. Materiały odblaskowe

Działania promocyjne miały na celu uświadomienie dzieciom i rodzicom konieczności używania elementów odblaskowych na drodze. Ogółem w roku 2010 w Polsce przekazano ponad pół miliona sztuk materiałów odblaskowych (kamizelki, zawieszki, opaski sprężyste, naklejki, czapeczki, maskotki i kurtki odblaskowe). Były one rozdawane podczas imprez ogólnopolskich i lokalnych takich jak kampanie, szkolenia, konkursy, pogadanki, spotkania, turnieje, festyny parafialne, festyny brd w przedszkolach i szkołach.

Wśród wielu działań informacyjno-edukacyjnych prowadzonych w tym obszarze do najważniejszych w 2010 r. należały:

kampania społeczna „Moda na odblaski. Włącz myślenie”, którą

Sekretariat KRBRD zrealizował w okresie jesienno – zimowym. Jest to okres szczególnie trudny dla niechronionych uczestników ruchu drogowego, z uwagi na szybko zapadający zmrok i pogarszające się warunki atmosferyczne, które często są przyczyną wypadków drogowych z udziałem pieszych, rowerzystów, dzieci czy seniorów. W dniach 10-12 grudnia br. w telewizji pojawił się specjalny 30 – sekundowy spot

Spot „Daj sygnał kierowcy. Noś odblaski. Włącz myślenie”.



pod hasłem **„Daj sygnał kierowcy. Noś odblaski. Włącz myślenie”**. Spot był emitowany w TVP1, TVP2, TVN, Polsat oraz innych stacjach telewizyjnych - regionalnych i lokalnych, a docelowo również na antenach stacji zagranicznych. Emisje przeprowadzono w tygodniu poprzedzającym Święta Bożego Narodzenia na antenie TVN. Ta bardzo silna kampania pozwoliła na wyróżnienie jej wśród innych komunikatów promocyjnych i dotarcie z przesłaniem akcji do blisko 70% osób z grupy docelowej, czyli ponad 23 mln ludzi dzięki emisji 1005 spotów w stacjach, które zapewnią najlepsze i najszerze dotarcie do grupy docelowej. Duża częstotliwość emisji spotu zapewniła wysoki poziom zapamiętania komunikatu. Emisje spotu zostały wzmocnione informacjami w stacjach o odpowiednim profilu informacyjnym (TVP Info, Polsat News, TVN 24, TVN Meteo).

W ramach kampanii przeprowadzono szereg aktywności, m.in. działania edukacyjne w szkołach połączone z zabawą, o tematyce bezpieczeństwa na drodze i konieczności używania elementów odblaskowych. Działania były skierowane do dzieci w wieku 7 -10 lat, ale również do nauczycieli i rodziców. Zajęcia były prowadzone w wymiarze jednej jednostki lekcyjnej przez specjalistów z zakresu wychowania komunikacyjnego. Działania przeprowadzono w 20 szkołach podstawowych, w 10 lokalizacjach w Polsce.

W ramach kampanii Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zorganizowało 9 grudnia 2010 r. w Hali Spodek w Katowicach wydarzenie adresowane do uczniów szkół podstawowych z województwa śląskiego. Ministerstwo Infrastruktury, Sekretariat KRBRD promował przesłanie kampanii społecznej „Moda na odblaski. Włącz myślenie”. Dzięki uczestnictwu w w/w wydarzeniu Ministerstwo Infrastruktury dotarło z przesłaniem kampanii do ok. 8 tys. dzieci. Partnerem w/w wydarzenia była również KWP w Katowicach.

„Moda na odblaski. Włącz myślenie” – akcja w katowickiej Hali Spodek



Ponadto KRBRD dołączyła z akcją „**Moda na odblaski**” do kampanii społecznej pod hasłem „**Bądźmy razem bezpieczni**” przeprowadzonej 21 października 2010 r. przez Spółkę Tramwaje Warszawskie, pod honorowym patronatem Prezydent m.st. Warszawy, Ministerstwa Infrastruktury, KRBRD i KSP. Na terenie hali postojowej tramwajów odbyły się m.in. warsztaty dla ok. 400 dzieci, połączone z pokazem materiałów odblaskowych. Instruktorzy Nadzoru Ruchu Tramwajów Warszawskich oraz policjanci z Wydziału Ruchu Drogowego KSP informowali o zasadach bezpieczeństwa na drodze. Instruktorzy z Warszawskiej Grupy Wysokościowej S12 wykonali pokaz z zakresu udzielania pierwszej pomocy. Podczas pokazu został przeprowadzony eksperyment, który miał na celu uświadomienie dzieciom jak działają odblaski i dlaczego należy je nosić. Dzieci uczestniczące w zabawie mogły wygrać ciekawe nagrody w postaci kasków rowerowych, pakietów odblaskowych i innych elementów zwiększających ich bezpieczeństwo w trakcie poruszania się po drodze.

- **XVIII Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy**, w którym Sekretariat KRBRD brał udział 10 stycznia 2010 r. Oprócz działań realizowanych podczas tego wydarzenia, a opisanych w punkcie 6.1.3., demonstrowano również materiały odblaskowe dla uczestników ruchu drogowego. KRBRD z pomocą GDDKiA przekazało Fundacji WOŚP ponad 7 tys. egzemplarzy „Kolorowych kodeksów młodego rowerzysty”, które wolontariusze WOŚP przekazali dzieciom ze szkół biorących udział w Programie Fundacji dot. Pierwszej Pomocy. Przy corocznym biegu cukrzyków uczestnicy biegu byli wyposażeni w kamizelki i odblaski „Włącz myślenie”.
- inne działania ogólnopolskie, za których organizację odpowiedzialne były instytucje centralne i lokalne takie jak: Sekretariat KRBRD, GDDKiA, MSWiA, KGP, WORD-y, organizacje pozarządowe i samorządowe:
 - „Bezpieczne ferie 2010”,
 - „Powitanie wakacji 2010”,
 - „Bezpieczny przedszkolak 2010”,
 - „Bezpieczne wakacje 2010”,
 - „Bezpieczna droga do szkoły”,
 - „Bezpieczny uczeń, bezpieczny wypoczynek – przepis na lato „wspomnienia z wakacji 2010”,
 - „Bezpieczeństwo dziecka na drodze”,

- „Rowerem bezpiecznie do celu”,
- „Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów”,
- happeningi edukacyjne w ramach „Drogi zaufania – program ochrony życia i zdrowia ludzi na drogach krajowych”,
- pikniki edukacyjne w ramach Narodowego Eksperymentu Bezpieczeństwa „Weekend Bez Ofiar”.

■ inne działania, za których organizację odpowiedzialne były instytucje lokalne takie jak: terenowe jednostki Policji, WORD-y, organizacje pozarządowe, organizacje samorządowe: fundacje i stowarzyszenia, przedszkola i szkoły:

- „Bezpieczny rowerzysta” – znakowanie rowerów oraz wyposażanie w dodatkowe elementy odblaskowe – woj. lubelskie,
- „Moje pierwsze kroki w drodze do szkoły” – wyposażanie najmłodszych uczniów w elementy odblaskowe – woj. lubelskie,
- „Jesteś widoczny, jesteś bezpieczny” – kampania promująca bezpieczeństwo dzieci na drodze – woj. lubelskie,
- „Odblaskowa Szkoła” – prowadzenie akcji i konkursu – woj. małopolskie,
- „Bezpieczeństwo tylko na zielonym” – woj. dolnośląskie,
- Program zaopatrywania dzieci w odblaski na tornister i opaskę samozaciskową na rękę – woj. wielkopolskie,
- „Bezpieczeństwo dziecka na drodze” – akcja organizowana wspólnie ze „Statoil” – woj. wielkopolskie,
- „Bezpieczna droga do szkoły” – woj. warmińsko-mazurskie.

Liczba przekazanych materiałów odblaskowych - ogółem ponad pół miliona szt.:

woj. małopolskie – 44 745 szt.; woj. lubelskie – 20 088 szt.; woj. lubuskie – 9 746 szt.; woj. świętokrzyskie – 9 330 szt.; województwo opolskie – 600 szt.; woj. wielkopolskie – brak danych ilościowych, poniesiono wydatki na odblaski w wysokości ok. 54 000 zł; woj. pomorskie – 28 882 szt.; woj. śląskie – 350 000 szt.; woj. łódzkie – 44 000 szt., woj. warmińsko-mazurskie – 6 000 szt.

Rekordzista – woj. śląskie – 350 000 szt.

6.2.3. Pasy bezpieczeństwa i foteliki dla dzieci

Działania mające na celu promowanie używania pasów bezpieczeństwa w pojazdach były realizowane m.in. poprzez programy edukacyjne, działania kontrolne Policji na drodze, festyny, kampanie oraz spotkania z przedszkolakami i dziećmi starszymi w szkołach, z wykorzystywaniem filmów, materiałów edukacyjnych, pokazów itd. Oprócz działań opisanych w punkcie 6.1.3. skierowanych do kierowców i pasażerów pojazdów, prowadzono aktywności ukierunkowane na odbiór przez najmłodszych uczestników ruchu drogowego oraz ich rodziców. Podczas trwania ogólnopolskich akcji prewencyjnych w zakresie brd podejmowano czynności kontrolne skierowane na ujawnianie i eliminowanie kierujących niekorzystających z urządzeń do przewożenia dzieci i pasów bezpieczeństwa. Szkolenia reedukacyjne dla kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego obejmowały także tematykę stosowania zabezpieczeń dla dzieci w pojeździe.

■ Działania ogólnopolskie

- **program edukacyjny** „Bezpieczna Droga z Radami Sponge Boba”,
- **działania kontrolne Policji:** „Bezpieczna droga do szkoły”, „Bezpieczny weekend”, „Bezpieczne Wakacje”, „Bezpieczne Ferie”, „Bezpieczna krajówka”.

Działania lokalne

-  „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego z Kabaretem Ani Mru Mru” – program edukacyjny – województwo lubelskie,
-  „Zapnij pasy i noga z gazu” – program edukacyjny brd – województwo podlaskie,
-  „ZZ – Zawsze Zapinam” – akcja promowania zapinania pasów bezpieczeństwa w samochodach rodziców przywożących dzieci do przedszkoli – województwo warmińsko-mazurskie,
-  „Dzień dziecka – chodzę i jeżdżę bezpiecznie” – woj. opolskie,
-  „Mamo jestem bezpieczny” – woj. opolskie.

Ponadto w Sekretariacie KRBRD przygotowano dokumentację i przeprowadzono procedury wyboru konsultanta realizującego kampanię społeczną promującą stosowanie pasów bezpieczeństwa i fotelików dla dzieci. Kampanie finansowane będą ze środków pożyczki Banku Światowego - III Projekt Utrzymania i Rehabilitacji 7384-POL i zostaną przeprowadzone w 2011 r.

6.2.4. Kaski rowerowe

Kaski rowerowe były promowane w czasie wszelkich akcji rowerowych organizowanych dla dzieci i młodzieży przez instytucje administracji rządowej i samorządowej oraz pozarządowe. Udział we wszelkich imprezach tego typu uwarunkowany był używaniem kasków przez wszystkich jego uczestników. Edukacja dotycząca używania kasków w połączeniu z promocją **„mody na kaski i odbłaski”** zwiększyła zainteresowanie wśród rowerzystów i przyczyniła się do odpowiedzialnego kierowania rowerem. Sekretariat KRBRD zakupił 2 tys. kasków rowerowych (1 000 dla dzieci oraz 1000 dla młodzieży i dorosłych). Kaski zakupione były na potrzeby działań Sekretariatu KRBRD związanych z promocją bezpieczeństwa wśród rowerzystów, jako niechronionych uczestników ruchu. W dużej części wykorzystane były podczas wiosennych rajdów rowerowych z okazji otwarcia sezonu rowerowego, akcji, którym patronował Sekretariat KRBRD, a także na nagrody w letnich i jesiennych akcjach promocyjno-edukacyjnych dotyczących brd. W polskim prawie kaski rowerowe nie są obowiązkowym elementem wyposażenia rowerzysty, stąd tak ważne jest dbanie o wyrobienie nawyku jego zakładania.

Wśród innych działań w zakresie brd, których elementem była między innymi popularyzacja używania kasków przez rowerzystów, takich jak:

 **akcje i kampanie policyjne** – „Bezpieczne wakacje”, „Rowerem bezpiecznie do celu”,

 **konkursy:**

-  „Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów”, „Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno – Wychowawczych”,
-  „Chodzę i jeżdżę bezpiecznie po Europie” – Warszawa,
-  „Bezpiecznie i pewnie z rowerem i na rowerze” – województwo dolnośląskie,
-  „Na rowerze tylko w kasku” – województwo lubuskie,
-  „Uczę się bezpiecznie żyć” – województwo dolnośląskie,
-  „Szkoła dbająca o bezpieczeństwo” – województwo dolnośląskie,

 **programy edukacyjne,**

 **programy telewizyjne i radiowe,**

 **festyny parafialne.**

6.2.5. Wychowanie komunikacyjne

Wychowanie komunikacyjne ma na celu przygotowanie dzieci do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Celem realizacji wychowania komunikacyjnego jest również podniesienie stanu bezpieczeństwa najmłodszych uczestników ruchu drogowego. Działania w tym zakresie są realizowane przez placówki oświatowe, a także przez szereg instytucji administracji rządowej, samorządowej i organizacje pozarządowe.

Zgodnie z harmonogramem wprowadzenia do szkół „nowej” podstawy programowej, wychowanie komunikacyjne jest realizowane w pierwszych i drugich klasach szkół podstawowych oraz pierwszych i drugich klasach gimnazjów - w ramach przedmiotu *zajęcia techniczne*. Zgodnie z tzw. „starą” podstawą programową (realizowaną w klasach od trzeciej do szóstej szkół podstawowych i trzeciej gimnazjów), nauczanie w zakresie wychowania komunikacyjnego odbywa się w ramach przedmiotu *technika*. W kuratoriach są wizytatorzy odpowiedzialni za Wychowanie Komunikacyjne. Jest zalecane, aby w szkołach powoływać liderów Wychowania Komunikacyjnego (jest to np. nauczyciel wf czy biologii). Ich zadaniem jest wskazywanie nauczycielom, co powinno się znaleźć w danym przedmiocie w zakresie brd oraz koordynacja przyznawania kart rowerowych.

W zakresie wychowania komunikacyjnego realizowane są następujące zadania:

- przekazanie wiedzy oraz kształtowanie i utrzymanie umiejętności niezbędnych do odpowiedniego uczestnictwa w ruchu drogowym,
- stworzenie warunków do uzyskania karty rowerowej i motorowerowej,
- pedagogizacja rodziców w zakresie brd,
- współpraca z rodzicami, władzami samorządowymi, społecznościami lokalnymi, instytucjami i organizacjami działającymi na rzecz brd,
- zapewnienie bezpiecznej drogi do szkoły.

W 2010 r. prowadzone były następujące działania wspomagające realizację szeroko pojętego wychowania komunikacyjnego:

- szkolenia dla nauczycieli i dyrektorów szkół:
 - warsztaty metodyczne na temat kształcenia najmłodszych uczestników ruchu drogowego,
 - warsztaty metodyczne dla nauczycieli techniki i wychowania do bezpieczeństwa w ramach wdrażania nowej podstawy programowej i projektów edukacyjnych w gimnazjach,
- szkolenie gminnych liderów wychowania komunikacyjnego,
- pedagogizacja rodziców przez dyrektorów szkół i placówek na zebraniach ogólnych na temat zasad bezpiecznego poruszania się po drogach publicznych,
- utworzenie Gminnych Centrów BRD,
- utworzenie i wyposażenie w pomoce dydaktyczne pracowni wychowania komunikacyjnego,
- zakup mobilnych miasteczek ruchu drogowego dla szkół podstawowych,
- realizacja programu budowy miasteczek ruchu drogowego,

Turniej BRD w miasteczku ruchu drogowego w Jaśle



- udział policjantów ruchu drogowego w prowadzeniu zajęć,
- udział policjantów ruchu drogowego, pracowników WORD, automobilklubów w przeprowadzeniu szkolenia i egzaminu na kartę rowerową i motorowerową,
- organizowanie turniejów brd, eliminacje klasowe, szkolne, międzyszkolne, gminne, powiatowe, wojewódzkie do „Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów” oraz „Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego dla szkół ponadgimnazjalnych” i „Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno – Wychowawczych”,
- realizacja programów edukacyjnych w szkołach na terenie całego kraju połączonego z dystrybucją materiałów edukacyjnych:
 - **„Razem bezpieczniej”** – rządowy program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań,
 - **„Bezpieczeństwo dla wszystkich. Droga i ja.”** – ogólnopolski program (IX edycja),
 - **„Bezpieczna droga z radami SpongeBoba”** – ogólnopolski program,
 - **„Wypadki na drogach – porozmawiajmy”** – ogólnopolski program (III edycja),
 - **„Bezpieczeństwo dla wszystkich”** – ogólnopolski program (X edycja),
- organizowanie i prowadzenie konkursów edukacyjnych zgodnie z programem wychowania komunikacyjnego:
 - **„Prędkość zabija. Włącz myślenie”** – konkurs plastyczny,
 - **„Chodzę i jeżdżę bezpiecznie po Europie”** – Warszawa,
 - **„Bezpiecznie w szkole w domu i na ulicy”**,
 - **„Wróć bezpiecznie z wakacji”**,
 - **„Uczę się bezpiecznie żyć”**,
 - **„Bezpieczny w ruchu z przepisami za pan brat”**,
- organizowanie zajęć edukacyjnych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród dzieci i młodzieży szkolnej w czasie ferii semestralnych oraz podczas wakacji,
- zajęcia dla dzieci i młodzieży podczas pikników edukacyjnych organizowanych w ramach takich akcji jak:
 - **„Weekend Bez Ofiar”** – w ramach „Narodowego Eksperymentu Bezpieczeństwa,
 - happeningów edukacyjnych w ramach **Programu „Drogi zaufania”**.

Minister Edukacji Narodowej Katarzyna Hall, w odpowiedzi na list dwóch Ministrów: Infrastruktury – Cezarego Grabarczyka oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji – Jerzego Millera, z dnia 24.06.2010 r., odnosząc się do propozycji przeprowadzenia w szkołach „Tygodnia wychowania komunikacyjnego”, zadeklarowała wsparcie tego przedsięwzięcia w nowym roku szkolnym.

6.2.6. Wydawnictwa

W 2010 r. ukazało się wiele publikacji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego skierowanych do dzieci i młodzieży, bądź osób zajmujących się wychowaniem komunikacyjnym. Miały one postać:

- **materiałów drukowanych**, jak: broszury, ulotki, materiały dydaktyczne dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych,

■ **materiałów multimedialnych**, jak: filmy, gry, portale edukacyjne.

Materiały te były przygotowywane przez instytucje centralne (jak Sekretariat KRBRD, MSWiA, KGP) oraz lokalne jak (WORD-y, organizacje samorządowe i pozarządowe). Były przekazywane do szkół, jak również rozdawane w trakcie kampanii, akcji, festynów oraz spotkań z dziećmi, rodzicami i nauczycielami. Materiały były również zamieszczane na stronach internetowych różnych instytucji.

Szczegół ogólnopolski

■ **„Bezpieczna droga z radami SpongeBoba”** – płyta DVD z programem dydaktycznym oraz teledyskiem z piosenką dla dzieci, której treści także promują bezpieczeństwo.

■ **„Tworzenie i funkcjonowanie miasteczek ruchu drogowego”** – poradnik tematyczny MSWiA, KGP.

Szczegół lokalny

■ **materiały do prowadzenia zajęć z wychowania komunikacyjnego:**

- „Bezpieczne Maluchy”,
- „Wychowanie uczniów klas początkowych dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym”,
- „Wychowanie komunikacyjne” – zeszyt do kolorowania dla dzieci,
- „Zeszyt do wychowania komunikacyjnego”,
- „Bezpieczna droga. Kodeks Malucha”,
- „Zeszyt do wychowania komunikacyjnego dla uczniów klas I do IV”,
- „Znaki drogowe na wesoło”,
- „Nieznajomość prawa szkodzi”,
- „Moje pierwsze prawo jazdy”,
- „Bezpieczeństwo na drodze” - zeszyt przedmiotowy dla dzieci,
- „Znaki drogowe. Bądź bezpieczny na drodze” - kolorowanka,
- „Zasady ruchu drogowego. Znaki drogowe” – zestawy plansz,
- „Bezpieczeństwo na drodze” – scenariusze zajęć dla dzieci,
- „Kodeks rowerzysty i motorowerzysty” – poradnik dla nauczycieli z zakresu wychowania komunikacyjnego,
- „Karta Rowerowa i Motorowerowa” – podręcznik,
- „Wademekum rowerzysty i motorowerzysty”,
- „Bezpiecznie na rowerze” – ćwiczenia,
- „Nauka Jazdy 2”, „Poznajemy znaki drogowe”, „Szkółka ruchu drogowego”, „Wielki Wyścig”, „Bezpieczna podróż”, „Bezpieczne miasto”, karty do gry w Piotrusia ze znakami drogowymi – planszowe gry edukacyjne,

■ **materiały multimedialne:**

- „Bądź widoczny bądź bezpieczny” – płyta DVD,
- „Bezpieczne dzieci” – płyta edukacyjna dla dzieci,
- „Karta rowerowa i motorowerowa” – płyta CD, program z testami,
- „Snupek radzi jak być bezpiecznym na drodze” – film edukacyjny dla dzieci,

■ **inne:**

- plakaty promujące noszenie elementów odblaskowych,
- kalendarze o tematyce brd, z hasłem „Prawo jazdy to nie licencja na zabijanie”,
- kalendarze ścienne na rok 2011 z pracami laureatów konkursów plastycznych,

- plakaty dotyczące alkoholu i niechronionych,
- ulotki dot. prędkości, pasów, przejazdów kolejowych i rowerzystów.

6.3. Piesi

Piesi należą do najbardziej zagrożonej grupy uczestników ruchu drogowego, są najsłabsi na drodze, bo niechronieni konstrukcją pojazdu, pasami bezpieczeństwa, zagłówkami, poduszkami powietrznymi i innymi urządzeniami zwiększającymi bezpieczeństwo pasażerów pojazdu. Wśród tej grupy szczególnie narażone na ryzyko wypadku są dzieci, osoby starsze, niepełnosprawni i młodzież. Także konsekwencje wypadków z udziałem takich osób są znacznie poważniejsze niż u innych uczestników ruchu. Problem ten powinien być przedmiotem szeregu działań prewencyjnych i edukacyjnych mających na celu uświadomienie problemu wszystkim uczestnikom ruchu oraz kształtowanie odpowiednich zachowań na drodze.

Działania zrealizowane w 2010 r. miały charakter działań kontrolnych oraz edukacyjnych.

6.3.1. Działania ogólnopolskie

- **„Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego”** – ogólnopolskie działanie mające na celu zminimalizowanie ilości wypadków drogowych z udziałem między innymi pieszych, zostało zainicjowane przez KGP i było prowadzone 4 krotnie w terminach określonych w ogólnopolskim harmonogramie na 2010 r. W trakcie działań kontrolnych ujawniano wykroczenia kierujących oraz pieszych. Wykroczenia kierujących dotyczyły nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu oraz nieprawidłowego przejeżdżania przejść dla pieszych.
- KRBRD, po uzyskaniu informacji o planach działań WORD-ów w zakresie brd na 2010 r., przekazała materiały odblaskowe dla pieszych i rowerzystów. Wspierała także Oddziały Straży Miejskiej i Policji oraz organizacji pozarządowych w całej Polsce, które organizowały pogadanki, pikniki edukacyjne i konkursy dla najmłodszych.

6.3.2. Działania lokalne

- Popularyzacja i rozdawanie materiałów odblaskowych (zawieszki, opaski, kamizelki, torby ekologiczne, ulotki o konieczności ich stosowania) np. w ramach programów „Świeć przykładem na drodze”, „Z odblaskami żyje się dłużej”.
- Realizacja regionalnych kampanii, takich jak np. „Rok pieszego – ratujmy każdego – kolejny krok”, która była realizowana od 2009 r. w regionie śląskim.
- Przekazywanie ulotek na temat bezpieczeństwa pieszych podczas festynów rodzinnych.
- Prowadzenie działań edukacyjnych propagujących bezpieczne zachowania pieszych, ich prawa, ale również obowiązki, zasadę ograniczonego zaufania oraz wydłużoną drogę hamowania szczególnie w warunkach zimowych.
- Realizacja programów edukacyjnych wśród dzieci w ramach wychowania komunikacyjnego:
 - Program Certyfikat „Bezpiecznie przechodzę przez jezdnię” dla dzieci przedszkolnych,
 - Program Certyfikat „Bezpieczny pieszy” przeznaczony dla uczniów klas I do III.
- Prowadzenie pogadarek i konkursów wśród społeczności lokalnych, w placówkach oświatowych, np. pod hasłem „Bezpiecznie chce się żyć”.
- Inspirowanie artykułów w prasie na temat podstawowych zasad bezpiecznego zachowania pieszych szczególnie na początku roku szkolnego, czy okresu jesienno-zimowego (Dziennik Bałtycki).

- Emitowanie audycji radiowych
 - „Lato z radiem”,
 - „VIA” Katolickie Radio Rzeszów.
- Prowadzenie szkoleń dla:
 - przewodników wycieczek pieszych,
 - strażników szkolnych.

6.4. Motocykliści

6.4.1. Nauka jazdy

Nauka jazdy dla motocyklistów była prowadzona w dwóch obszarach:

- **szkolenia dla kandydatów na kierowców** na kategorię A1 i A w ośrodkach szkolenia kierowców,
- **szkolenia dla kierowców** prowadzone przez upoważnione ośrodki, w tym:
 - szkolenia dobrowolne mające na celu doskonalenie umiejętności motocyklistów.

Polski Związek Motorowy prowadzi specjalne szkolenia związane z doskonaleniem techniki jazdy na motocyklu. Praktyczne umiejętności bezpiecznego kierowania motocyklami nabywane są przez motocyklistów w klubach zrzeszonych w PZM. Można w nich zaczynać naukę jazdy na motorowerze i motocyklu już od 9. roku życia.

6.4.2. Reedukacja

Motocykliści, którzy uzbierali punkty karne, podobnie jak inni kierowcy mogą odbyć szkolenie w ramach kursów reedukacyjnych dla kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego. Szkolenia takie są organizowane w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego. Udział w szkoleniu pozwala zredukować kierowcy 6 punktów karnych. Szkolenia te są wspólne dla kierowców wszystkich kategorii. Nie ma specjalnych kursów reedukacyjnych skierowanych do motocyklistów.

6.4.3. Promocja bezpiecznych zachowań na drodze

Na terenie kraju organizowany jest cały szereg imprez kierowanych do miłośników motocykli takich jak rajdy, pikniki, festyny. Na początku i na końcu sezonu motocyklowego odbywają się zjazdy motocyklistów. Organizatorami tych imprez są stowarzyszenia motoryzacyjne, automobilkuby, fundacje. W ich organizację włączają się instytucje statutowo zajmujące się brd, jak Policja, instytuty naukowe. Przy okazji tych imprez promowane są zasady bezpiecznej jazdy na motocyklach oraz pokazywane skutki niebezpiecznych zachowań również w kontekście zdarzeń drogowych zaistniałych na terenie kraju. Imprezy motocyklowe odbywające się na drogach często mają na celu pokazanie sposobu bezpiecznego zachowania tej grupy uczestników oraz zwrócenie uwagi na zagrożenia, jakie wiążą się z udziałem motocyklistów w ruchu drogowym. Celem organizacji wielu imprez jest promocja sportów motocyklowych, jednak zawsze powinno się wskazywać na elementy bezpieczeństwa.

W 2010 r. odbyły się następujące imprezy organizowane specjalnie dla motocyklistów promujące bezpieczeństwo na drogach:

- „Dojedź motocyklem do końca sezonu” – festyn,
- „Nie zamieniaj jednoślada na wieloślad” – kampania społeczna,
- „Motoserce”,
- „Motocyklowa niedziela na stacjach BP”,

- „Dzień motocyklisty”,
- „Speed days”,
- „Motocyklowe Zaduszki”,
- „Bezpieczny Motocyklista”,
- „Super Motocyklista 2010 roku”.

W promocję bezpiecznych zachowań motocyklistów angażują się media. Przykładem może być produkcja programu edukacyjno-oświatowego „Motomania”, promującego zasady bezpiecznej jazdy na motocyklu, wielokrotnie emitowanego w telewizji kablowej WTK na terenie Wielkopolski i wybranych miast Polski.

6.4.4. Badania

Motocykliści są grupą uczestników ruchu, których zagrożenie wzrosło trzykrotnie na przestrzeni lat 2006 – 2009. Analizy statystyczne wskazują na coraz większe zagrożenie tej grupy uczestników ruchu, ale nie pozwalają na dokładne scharakteryzowanie przyczyn tego zjawiska. W związku z tym w 2010 r. ITS i KSP rozpoczęły realizację wspólnego projektu, którego celem było zebranie szczegółowych informacji o okolicznościach wszelkich zdarzeń drogowych z udziałem motocyklistów, jakie miały miejsce w Warszawie w 2010 r. Analiza zebranych danych pozwoli na dokładne opisanie przyczyn i okoliczności wypadków z udziałem tej grupy uczestników ruchu. Wyniki analizy będą stanowić podstawę do prowadzenia wszelkich działań prewencyjno-edukacyjnych mających na celu poprawę bezpieczeństwa motocyklistów.

6.5. Inne działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego

6.5.1. Targi

- **Infrastruktura 2010** – VIII odsłona Targów, w której przedsiębiorcy z kraju i zagranicy przedstawiali swoją ofertę skierowaną do władz samorządowych, firm wykonawczych, biur projektowych i innych podmiotów zainteresowanych tematami związanymi z infrastrukturą. Szczególnym wydarzeniem była pierwsza **Ogólnopolska Konferencja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** organizowana przez KRBRD oraz GDDKiA. W jej ramach zorganizowano **seminarium pt. „Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej”**, z udziałem m.in. przedstawicieli zarządców dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych. Konferencji towarzyszył **Salon BRD** – mający na celu promowanie dobrych praktyk w zakresie infrastruktury służącej bezpieczeństwu na drogach. Do udziału w Salonie zaproszone zostały wszystkie podmioty działające w obszarze brd. Pod hasłem „Włącz myślenie” na stoisku KRBRD członkowie Rady zaprezentowali przykłady swoich działań, w tym elementy promocyjne, wydawnictwa, materiały filmowe, ale także wiele mobilnych atrakcji jak: prezentacja roweru hybrydowego, alkoholigli czy symulatora zderzeń. Ważnym elementem była promocja roweru jako alternatywnego środka transportu oraz popularyzowanie odblaskowych elementów zwiększających bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego. W salonie brd można było porozmawiać z ekspertami poszczególnych jednostek odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na polskich drogach.
- **XV Targi Turystyki i Wypoczynku Lato 2010.** 24-25 kwietnia 2010 r. w Centrum Targowo-Kongresowym MT Polska w Warszawie, podczas XV Targów Turystyki i Wypoczynku Lato 2010, Sekretariat KRBRD przygotował wiele atrakcji dla najmłodszych, m.in. mobilne miasteczko ruchu drogowego - gdzie pod nadzorem przedstawicieli WORD z Łomży dzieci mogły sprawdzić swoje umiejętności jazdy na rowerze zgodnie z przepisami ruchu drogowego oraz wziąć udział w konkursach sprawnościowych na torze przeszkód. Podczas Targów KRBRD zaprezentowała także materiały dotyczące brd: elementy odblaskowe, kaski

rowerowe, apteczki samochodowe, plakaty i ulotki informacyjne dot. bezpiecznego poruszania się po drodze. Targom towarzyszyły inne atrakcje, m.in. symulacje teoretycznych i praktycznych egzaminów na prawo jazdy, prezentacje sprzętu policyjnego i strażackiego, czy pokazy pierwszej pomocy przedmedycznej.

6.5.2. Konferencje

Konferencje ogólnopolskie

- **„Problematyka bezpieczeństwa w ruchu drogowym - podsumowanie działań podejmowanych w 2009 r. i przedstawienie zadań planowanych do realizacji w roku 2010”** – konferencja organizowana przez MSWiA we współpracy z ITS.
- **„Międzynarodowe seminarium GAMBIT”** – cykl konferencji organizowanych przez Politechnikę Gdańską i Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej.
- **„II Międzynarodowa Konferencja „Ofiary Wypadków Drogowych – Nasza Wspólna Odpowiedzialność”** – odbyła się 22 listopada 2010 r. w Sejmie RP pod patronatem marszałka Sejmu RP Grzegorza Schetyny. W dwóch sesjach referatowych paneliści z poszczególnych resortów, eksperci ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz goście z krajów Unii Europejskiej mówili o doświadczeniach dotyczących sposobów ograniczenia liczby ofiar wypadków drogowych. Organizatorem konferencji był Minister Sprawiedliwości, a współorganizatorami: Ministerstwo Infrastruktury, MSWiA, Ministerstwo Zdrowia, ITS, „Alter Ego”- Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Kolizjach Drogowych, „Przejście” – Stowarzyszenie Pomocy Ofiarom Wypadków i Katastrof Komunikacyjnych.
- **„Europejski Projekt CLOSE TO”** – konferencja organizowana przez ITS.
- **„Europejski Atlas Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”** – konferencja organizowana przez PZM, Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej oraz Politechnikę Gdańską

Konferencje regionalne

- **„Bezpieczeństwo na drogach województwa wielkopolskiego”** – woj. wielkopolskie,
- **„Bezpieczeństwo na śląskich drogach – naszą wspólną sprawą”** – woj. śląskie,
- **„Bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu drogowym”** – woj. warmińsko-mazurskie,
- **Kongres brd** zorganizowany przez GDDKiA w ramach **Programu „Drogi zaufania – program ochrony życia i zdrowia ludzi na drogach krajowych”,**
- **Konferencja z udziałem wszystkich partnerów Narodowego Eksperymentu Bezpieczeństwa „Weekend Bez Ofiar”.**

Ponadto 11 marca 2010 r. Sekretariat KRBRD zorganizował konferencję **„Czego Jaś się nie nauczył, tego Jan nie będzie umiał”**. W konferencji udział wzięli psychologowie w dziedzinie wychowania dzieci: Małgorzata Ohme z Wyższej Szkoły Psychologii Społecznej, Dorota Zawadzka - pedagog i psycholog rozwojowy, znana również z cyklu odcinków telewizyjnych poświęconych psychologii dziecka pt. „Super Niania”. Uczestnikami panelu byli także przedstawiciele instytucji pozarządowych (Fundacji) oraz KGP, ITS oraz sygnatariusze Europejskiej Karty BRD. Głównym celem konferencji było poznanie środowiska psychologów dziecięcych i pozyskanie stałego konsultanta KRBRD ds. dzieci. Na konferencji poruszane były tematy związane z wczesną edukacją najmłodszych oraz jaki powinien być skuteczny przekaz do dzieci na „dorośły” temat jakim jest bezpieczeństwo ruchu drogowego? Prelegenci przedstawili tematy: *Zielone czy czerwone? Na pasach czy gdziekolwiek? W foteliku czy w bagażniku? – Czyli jak Jaś*

uczy się zasad drogowych? Dziecko na drodze – dane na temat zagrożeń i przyczyn wypadków z udziałem dzieci.

W sierpniu 2010 r. KRBRD zorganizowała konferencję prasową pn. **„Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach – nowe zadania”** dotyczącą nowych zadań w ramach czwartej edycji Programu oraz podsumowującą efekty realizacji tego Programu w latach 2005-2009. W ramach Programu finansowanego z pożyczek Banku Światowego (I edycja) i Europejskiego Banku Inwestycyjnego przebudowano 368 miejsc niebezpiecznych za łączną sumę 417,5 milionów złotych w 16 województwach. W drodze refundacji kosztów jednostki samorządu terytorialnego otrzymały 167 milionów złotych, co oznacza wykorzystanie środków przeznaczonych za refundację w 88,2%. W celu wykorzystania pozostałych środków finansowych w 2010 r. w kwocie 19,5 mln zł, dobrane zostały nowe zadania do realizacji z listy rezerwowej Programu na kwotę ponad 40 mln zł. Podczas konferencji podpisane zostały Porozumienia o finansowaniu inwestycji przewidzianych do realizacji w roku bieżącym pomiędzy Ministrem Infrastruktury a Wojewodami. Na konferencji wystąpili m.in.: Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury - Radosław Stępień i wicewojewoda mazowiecki - Dariusz Piątek. *(Więcej informacji na temat Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach Samorządowych znajduje się w rozdziale 1.3.2).*

21 października 2010 r. Spółka Tramwaje Warszawskie, pod honorowym patronatem Prezydent m.st. Warszawy, Ministerstwa Infrastruktury, KRBRD i KSP, zorganizowała konferencję prasową w ramach II edycji kampanii społecznej pod hasłem **„Bądźmy razem bezpieczni”**. Jej celem było zmniejszenie liczby wypadków tramwajowych z udziałem pieszych i kierowców samochodów osobowych. Punktem kulminacyjnym spotkania była symulacja zderzenia samochodu z tramwajem, po której odbył się pokaz działania służb ratunkowych: Pogotowia Energetycznego, Nadzoru Ruchu Tramwajowego, Policji, Straży Pożarnej, Pogotowia Ratunkowego.

18 września 2010 r. przed siedzibą Polskiego Radia w Warszawie odbył się piknik w ramach **Dnia Otwartego Polskiego Radia** z okazji 85-lecia tej stacji. Tematem wiodącym pikniku było bezpieczeństwo ruchu drogowego, dlatego KRBRD była partnerem tego wydarzenia. Dziennikarze Polskiego Radia oraz eksperci KRBRD prezentowali w 4 programach tej stacji działania podejmowane w celu zapobiegania wypadkom, promując w szczególności II odsłonę kampanii „Prędkość zabija. Włącz myślenie”, a także popularyzowali ideę brd wśród słuchaczy, budowali wizerunek świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego oraz zwiększenie skuteczności działań prowadzonych na rzecz poprawy brd w Polsce. Można było odwiedzić redakcję Radia Kierowców, a najmłodsi mieli okazję wziąć udział w imprezie edukacyjnej z zakresu wychowania komunikacyjnego pn. „Moje pierwsze prawo jazdy”. Dorośli goście mogli w symulatorach, dostarczonych przez ITS zapoznać się z wrażeniami, jakie towarzyszą zderzeniom i dachowaniom, a także przetrenować udzielanie pierwszej pomocy pod okiem dr. Adama Pietrzaka, instruktora ratownictwa, członka Zespołu ds. Ratownictwa Drogowego PZM. Instruktorzy z PIMOT pokazywali jak bezpiecznie zapinać dzieci w fotelikach. Na miejscu była również wystawa GDDKiA pt. „Polska po drodze”, obrazująca skalę inwestycji drogowych oraz działania mające na celu zapewnienie na nich bezpieczeństwa i ochronę środowiska. Na stoisku KRBRD każdy mógł przekonać się, jak działają alkogogle, a dla najmłodszych przeprowadzane były kon-

Stoisko KRBRD podczas Dnia Otwartego Polskiego Radia



kursy plastyczne z cennymi nagrodami. Zarówno Polskie Radio, jak i KRBRD są sygnatariuszami Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, będącej wezwaniem Komisji Europejskiej do wszystkich organizacji oraz instytucji do działania na rzecz bezpieczeństwa na drogach całej Europy.

W 2010 r. Sekretariat KRBRD zorganizował 1 posiedzenie plenarne KRBRD oraz 3 posiedzenia Prezydium KRBRD, które swoją tematyką obejmowały między innymi:

- plany działań i rekomendacje KRBRD na rok 2010,
- informacje o stanie prac nad tzw. ustawą fotoradarową i ustawą o kierujących pojazdami,
- zainicjowanie prac nad przygotowaniem nowej formuły dorocznego sprawozdania KRBRD,
- omówienie koncepcji i propozycji działań nad stworzeniem Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2012-2020 w oparciu o nowy projekt Europejskiego Programu Działań w zakresie BRD na lata 2011-2020,
- omówienie planów działań promocyjno-edukacyjnych w zakresie brd na 2011 r.,
- rozpoznanie możliwości przeprowadzenia badań z zakresu stosowania odcinkowej kontroli prędkości,
- analizę różnych koncepcji działań związanych z realizacją idei powszechnego kursu zdobywania karty rowerowej,
- rozpatrywanie propozycji zgłaszanych do Sekretariatu KRBRD dotyczących podjęcia współpracy z organizacjami i instytucjami działającymi w obszarze brd.

6.5.3. Pierwsza pomoc

Wiele działań prewencyjno-edukacyjnych prowadzonych w 2010 r. dotyczyło pierwszej pomocy przedlekarskiej dla ofiar wypadków drogowych. Wiele WORD-ów włączyło się w popularyzację i rozwijanie społecznego ruchu ratownictwa drogowego. Popularyzacja zasad ratownictwa drogowego była również niezmiernie ważnym aspektem działalności regionalnych stowarzyszeń i organizacji społecznych.

Podejmowane działania miały charakter:

■ konferencji

- **„Edukacja dla bezpieczeństwa, a nauczanie pierwszej pomocy. Zintegrowane działania służb ratowniczych i placówek oświatowych”** – woj. kujawsko-pomorskie,

■ kampanii

- **Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa – „Weekend bez ofiar”** – pokaz ratownictwa drogowego, pokaz technik związanych z udzielaniem pierwszej pomocy przedmedycznej – kampania ogólnopolska,
- **„Światowy Dzień Pierwszej Pomocy Przedmedycznej”** – woj. podlaskie,
- **„Nie bój się ratować życia innym”** – woj. małopolskie,

■ zawodów

- **Mistrzostwa Europy w Ratownictwie Medycznym.** W dniach 30 sierpnia – 4 września 2010 r. w Olsztynie odbyły się I Mistrzostwa Europy w Ratownictwie Medycznym. Przedsięwzięcie wysokim patronatem objął John Dalli - członek Komisji Europejskiej ds. Zdrowia i Polityki Konsumenckiej. Honorowego patronatu udzieliła Minister Zdrowia - Ewa Kopacz, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji - Jerzy Miller oraz Ministerstwo Infrastruktury – Sekretariat KRBRD. Zawody zorganizowały: Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego i Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego.

W zawodach udział wzięło 50 zespołów z krajów europejskich oraz gościnnie zaproszonych zespołów spoza Europy. Zawody zostały rozegrane w Olsztynie: w centrum miasta oraz na terenie Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Kortowie. W trakcie Mistrzostw rozegranych zostało kilka konkurencji medycznych i techniczno-sprawnościowych. Na olsztyńskim Starym Mieście został zorganizowany festyn dla ok. 1000 dzieci w wieku szkolnym pn. „Z nami bezpieczniej” pod patronatem i przy współpracy Ministerstwa Infrastruktury i Sekretariatu KRBRD, podczas którego najmłodsi uczestnicy ruchu drogowego poznali m.in. zasady bezpiecznego zachowania na drogach, pierwszej pomocy w razie wypadku drogowego, działania grup ratownictwa drogowego, bezpiecznego podróżowania środkami komunikacji publicznej, zachowania się jako świadek wypadku.

6.5.4. Projekty badawcze

■ **„Kierowca 50+ Pakiet Edukacyjny”** – organizator: ITS – szczegółowy opis projektu znajduje się w rozdziale 6.1.1.

■ **„EuroRAP”** – Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach (European Road Assessment Programme), który umożliwia niezależną ocenę poziomu zagrożenia zdrowia i życia uczestników ruchu – organizatorzy: PZM, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej oraz Politechnika Gdańska.

■ **„DRUID”** – alkohol, narkotyki i leków – badanie skali zjawiska w całej Europie i stworzenie rekomendacji dla Komisji Europejskiej z zakresu polityki unijnej wobec zagrożeń jakie niosą za sobą te środki w ruchu drogowym. – organizator: ITS.

■ **„SHLOW”** – przeprowadzenie europejskiego konkursu dla studentów polegającego na opracowaniu rozwiązań z zakresu zarządzania prędkością – organizator: ITS.

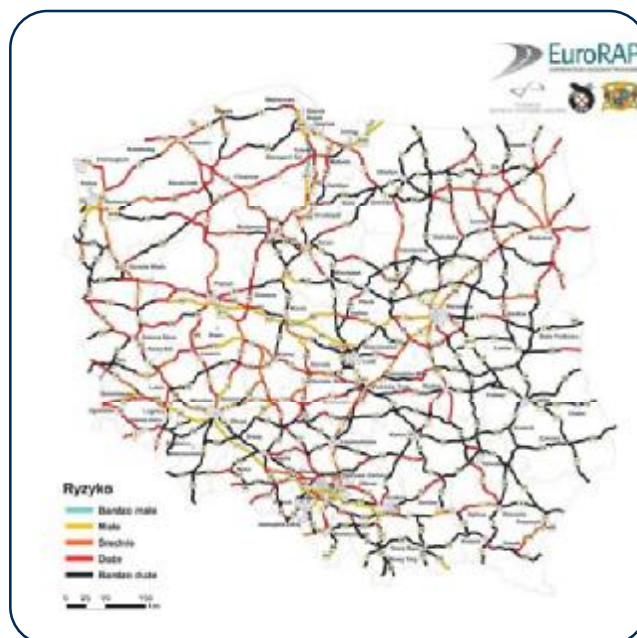
■ **„Dakota”** – doskonalenie europejskiego systemu zbierania, opracowywania i udostępniania danych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (zebranie w całość badań w bezpieczeństwie ruchu drogowego) – organizator: ITS.

■ **„SAFE WAY 2 SCHOOL”** – tworzenie założeń dla bezpiecznej drogi do szkoły „od drzwi do drzwi” przy wykorzystaniu inteligentnych systemów transportowych – organizator: ITS.

■ **„MODULE CLOSE TO”** – opracowanie i pilotaż nowego modułu edukacyjnego w szkoleniu kierowców polegającego na konfrontacji kandydatów na kierowców ze sprawcą wypadku drogowego – organizator: ITS.

■ **„ERIC”** – opracowanie i przeprowadzenie pilotażu multimedialnych programów komputerowych dla kierowców zawodowych (dwa tematy zmęczenie i fizyka jazdy) – organizator: ITS.

Ryzyko indywidualne na drogach krajowych w Polsce w latach 2007-2009 wg Programu EuroRAP



- „**SARTRE IV**” – czwarta edycja cyklicznego projektu Komisji Europejskiej badającego postawy i zachowania kierowców w Europie – organizator: ITS.
- „**SOL**” – aktywizacja społeczności lokalnych do działań poprawiających brd w swoim regionie poprzez szkolenia i pomoc merytoryczną specjalistów z zakresu brd – organizator: ITS.
- „**ISEMOA**” – tworzenie poradnika jak zapewnić większy dostęp przestrzeni publicznej i transportu publicznego dla osób z ograniczoną mobilnością – organizator: ITS.
- „**BESTPOINT**” – stworzenie rekomendacji dla Komisji Europejskiej dot. ujednolicenia systemu punktów karnych dla kierowców w Europie – organizator: ITS.
- „**ICARUS**” – badanie opinii, postaw i zachowań młodych uczestników ruchu drogowego (17 – 25 lat) – organizator: KGP, ITS.

6.5.5. Obserwatoria BRD

W 2010 r. rozpoczęto budowę **Krajowego Obserwatorium BRD** ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Celem utworzenia Obserwatorium jest doskonalenie polskiego systemu zbierania danych o brd poprzez pozyskiwanie danych, prowadzenie analiz, propagowanie najlepszych rozwiązań, wskazywanie kierunków dalszych działań rozpowszechnianie wiedzy na temat brd. Utworzona w ten sposób baza pozwoli na określenie skali zagrożeń dla poszczególnych kategorii użytkowników i dróg.

Jednocześnie w czerwcu 2010 r. zakończono I etap budowy **Warmińsko-Mazurskiego Regionalnego Obserwatorium BRD**.

7. Współpraca międzynarodowa

W 2010 r. prowadzono szeroko zakrojoną współpracę międzynarodową związaną z wymianą doświadczeń, najlepszych praktyk, podejmowaniem wspólnych działań na rzecz poprawy brd, a także przyjmowano plany działań na kolejne lata.

Udział w posiedzeniach Grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. transportu lądowego dot. Konkluzji Rady UE. Jedno z najważniejszych przedsięwzięć, w które zaangażowany był Sekretariat KRBRD w 2010 r., to udział w posiedzeniach Grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. transportu lądowego dot. konkluzji Rady UE. Sukcesem zakończyły się starania o doprowadzenie do zmiany zapisów tak, aby odzwierciedlały one polskie interesy związane z przyszłością polityki transportowej, a konkretnie potrzebą stworzenia spójnego systemu transportowego w całej Unii Europejskiej (co będzie korzystne dla gospodarek państw członkowskich UE) oraz o wprowadzenie w konkluzjach Rady UE zapisu, kładącego nacisk na wagę budowy i rozwoju infrastruktury drogowej dla poprawy brd.

W 2010 r. w kompetencji Sekretariatu KRBRD znalazło się także przygotowanie stanowiska Rządu odnośnie komunikatu COM (2010) 389. W lipcu 2010 r. Komisja Europejska przyjęła IV Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w latach 2011 - 2020 (komunikat COM (2010) 389). Celem głównym Programu jest zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w ciągu nadchodzącej dekady. W komunikacie Komisja Europejska określiła sposoby realizacji tego ambitnego zamierzenia. Rząd Rzeczypospolitej Polskiej w oficjalnym stanowisku poparł działania na rzecz poprawy brd i przychylił się do generalnych kierunków wskazanych w ww. komunikacie.

Udział w spotkaniu Grupy Wysokiego Szczebla ds. BRD działającej przy Komisji Europejskiej. Sekretarz KRBRD wzięła udział w spotkaniu Grupy Wysokiego Szczebla ds. BRD, działającej przy Komisji Europejskiej. Członkami High Level Group są przedstawiciele wszystkich państw członkowskich UE. Spotkanie koncentrowało się wokół najważniejszych obecnie wyzwań stojących przed Komisją Europejską oraz państwami członkowskimi UE. Ustalono zostały wytyczne do budowy nowego programu – IV Programu BRD UE oraz odbyła się ewaluacja ex-post III Programu BRD UE (2001-2010). Dyskutowane były przyczyny wypadków z udziałem motocyklistów i wypadków drogowych w związku z wykonywaną pracą oraz sposoby im przeciwdziałania. Omówione zostały także najnowsze ustalenia ekspertów dotyczące wpływu alkoholu, narkotyków i leków na zdolność do kierowania pojazdem.

Uczestnictwo Sekretariatu KRBRD oraz GDDKiA w seminariach polsko-szwedzkich dot. „Wizji Zero”. W 2010 r. odbyły się 2 seminaria polsko-szwedzkie poświęcone bezpieczeństwu ruchu drogowego. Ich celem było zaprezentowanie inicjatywy „Wizja Zero” oraz wymiana wiedzy i doświadczeń w dziedzinie rozwiązań na polu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i Szwecji. Poruszono następujące tematy: bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego - ich szkolenie i edukacja, projektowanie dróg, rozwiązania dla bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym, brd w kontekście zarządzania i nadzoru ruchu oraz technologia pojazdów. Seminaria zorganizowane zostały przez Szwedzką Administrację Drogową, Ambasadę Szwecji i Biuro Rady Handlowego Ambasady Szwecji w Warszawie. KRBRD była partnerem strategicznym przedsięwzięcia.

Udział w III Okrągłym Stole ds. brd dla Europy Środkowej i Wschodniej. We wrześniu 2010 r. Sekretariat KRBRD uczestniczył w Trzecim Okrągłym Stole ds. brd dla Państw Europy Środkowej i Wschodniej. Okrągły Stół jest cyklicznym spotkaniem specjalistów brd z sektora władzy publicznej. Głównymi tematami dyskusji były: narodowe programy brd na następną dekadę, bezpieczeństwo rowerzystów w ruchu drogowym, prowadzenie pod wpływem alkoholu (pro-

gramy rehabilitacyjne, efektywne sposoby pomiaru) oraz zarządzanie prędkością. Okrągły Stół zorganizowany został przez Słoweńską Radę BRD we współpracy z Austriacką Radą BRD.

Organizacja wydarzeń w związku z inauguracją Dekady Działań na rzecz Brd 2011-2020, ogłoszoną przez ONZ. Sekretariat KRBRD włączył się w prace Grupy Inicjatywnej, która pod przewodnictwem posłanki Beaty Bublewicz, organizuje w Polsce inaugurację Dekady Działań na rzecz brd 2011-2020, ogłoszonej przez Organizację Narodów Zjednoczonych. Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych ogłosiło lata 2011-2020 Dekadą Działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (Decade of Action for Road Safety). Jej celem będzie zmniejszenie liczby śmiertelnych wypadków na drogach w skali globalnej poprzez intensyfikację działań prowadzonych na szczeblu krajowym, regionalnym i globalnym. 3 marca 2010 r. odbyła się debata Zgromadzenia ONZ na temat światowego kryzysu bezpieczeństwa ruchu drogowego, podczas której przyjęto rezolucję na temat poprawy światowego bezpieczeństwa drogowego. Polska znalazła się w gronie sygnatariuszy rezolucji.

Współorganizacja konferencji z Bankiem Światowym pn.: „Czy jesteśmy na dobrej drodze? – o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście raportu Banku Światowego na temat stanu bezpieczeństwa drogowego w Europie Centralnej i Wschodniej”. W marcu 2010 r. KRBRD i Bank Światowy zorganizowały wspólną konferencję pt.: „Czy jesteśmy na dobrej drodze?”. Podczas konferencji przedstawiono dwa opracowania: raport **Confronting „Death on Wheels”: Making Roads Safe in Europe and Central Asia**, dotyczący zagadnień z zakresu bezpieczeństwa dróg w Europie i Azji Centralnej, oraz część raportu „Transport Policy Note for Poland”, która zawiera analizę systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce oraz podpowiada sposoby jego poprawy.

W swojej bieżącej działalności Sekretariat KRBRD **udzielał także informacji partnerom zagranicznym** odnośnie: stanu brd w Polsce, „driving distractions”, multi-disciplinary crash investigation, inicjatywy harmonizacji regulacji prawnych dot. kamizelek odblaskowych w Europie, możliwości rejestracji pojazdów z kierownicą po prawej stronie, organizacji zaangażowanych w działania na rzecz brd w Polsce etc. Sekretariat KRBRD **udzielał także informacji partnerom krajowym i obywatelom** na następujące tematy: instytuty badawcze brd w Europie, współpraca na polu bezpieczeństwa ruchu drogowego z Wielką Brytanią, Holandią, Azerbejdżanem, Niemcami, Belgią, etc. Przedstawiciele Sekretariatu KRBRD **uczestniczyli w licznych spotkaniach z reprezentantami organizacji zagranicznych i międzynarodowych** w sprawie wymiany doświadczeń i możliwości współpracy np.: z Global Road Safety Partnership. Sekretariat odpowiadał także za **przygotowanie organizacyjne i merytoryczne Kierownictwa MI na spotkania za granicą**, w tym np. przygotowanie wkładu do instrukcji dla przedstawiciela Polski na posiedzenie Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii. Sekretariat KRBRD uczestniczył także w wewnętrzz-resortowych **pracach grupy roboczej ds. transportu lądowego H1 ws. priorytetów Prezydencji polskiej w Radzie UE**, gdzie opiniował m.in. propozycje odnośnie do nowych regulacji dot. mocowania ładunków.

8. Źródła finansowania

W Polsce nie istnieje obecnie stały, jednolity system finansowania działań na rzecz brd. Źródła finansowania działań prowadzonych w 2010 r. w tym obszarze pochodziły z:

- budżetu państwa,
- środków unijnych (m.in. Europejskiego Banku Inwestycyjnego),
- budżetów samorządów wojewódzkich, powiatowych i gminnych,
- Krajowego Funduszu Drogowego,
- Banku Światowego,
- Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych,
- środków przeznaczanych przez instytucje pozarządowe i organizacje społeczne.

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

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

- marszałka województwa,
- wojewodę,
- PZM,
- automobilklubu,
- Kuratorium Oświaty,
- Straż Pożarną.

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

W ramach rezerwy celowej corocznie, na realizację rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań „Razem bezpieczniej” zabezpieczana jest kwota 3 mln zł na aktywizację społeczności lokalnych. Kwota ta jest przekazywana do budżetów wojewodów na zadania realizowane przez organizacje pozarządowe i jednostki samorządu terytorialnego. W latach 2007 – 2009 na projekty o charakterze prewencyjno-profilaktycznym w obszarze bezpieczeństwa w ruchu drogowym przekazano łącznie prawie 1,5 mln zł. Natomiast w 2010 r. w obszarze ruchu drogowego wytypowano do dofinansowania 5 projektów na sumę ponad 405 tys. zł.

9. Podstawa działania: polskie i europejskie programy bezpieczeństwa ruchu drogowego

9.1. Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005 – 2007 – 2013 GAMBIT 2005

Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005 – 2007 – 2013 GAMBIT 2005 to program opracowany przez Ministerstwo Infrastruktury i przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 19 kwietnia 2005 r. Program stanowi diagnozę i ocenę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce uwzględniającą polskie i europejskie warunki programowania brd. Program GAMBIT 2005 to działania mające na celu realizację celu głównego i celów szczegółowych przyjętej przez Polskę Wizji ZERO do roku 2013. Jest to program działań administracji rządowej w zakresie brd, które w sposób bezpośredni lub pośredni ukierunkowane są na aktywność w zakresie zarządzania brd w regionach, powiatach i gminach. Program stwarza strukturalnym samorządowym warunki do skutecznego działania w zakresie brd.

■ **Cel główny:** zmniejszenie do roku 2013 liczby ofiar śmiertelnych o ponad 50% w stosunku do roku 2003, tj. nie więcej niż 2800 ofiar śmiertelnych rocznie.

■ **Cele etapowe,** kontrolne realizacji strategii:

- rok 2007 - nie więcej niż 4300 ofiar śmiertelnych,
- rok 2010 - nie więcej niż 3500 ofiar śmiertelnych.

■ **Cele szczegółowe:**

- stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd,
- kształtowanie bezpiecznych postaw uczestników ruchu drogowego,
- ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów,
- budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej,
- zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych.

■ **Czas realizacji:** 2003-2013 w trzech perspektywach czasowych:

- wizja bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2025,
- strategia bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2013,
- program operacyjny brd na lata 2005 – 2007.

9.2. III Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

III Europejski Program Działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego to program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, dla którego wyjściowym dokumentem jest Biała Księga, w której KE wyznaczyła cel: **zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do roku 2010**. Poprawa brd nastąpi poprzez zachęcanie użytkowników dróg do poprawnego zachowania na drodze, poprawę bezpieczeństwa pojazdów, poprawę infrastruktury drogowej.

■ **Cel główny:** zmniejszenie o 50% ofiar śmiertelnych w roku 2010. Osiągnięcie wartości nie więcej niż 20 tys. zabitych we wszystkich krajach Unii w roku 2010.

■ **Cele szczegółowe/obszary działania:**

- skłanianie użytkowników dróg do poprawy zachowań,
- wykorzystanie postępu technicznego do poprawy bezpieczeństwa pojazdów,
- zachęcanie do poprawy stanu infrastruktury drogowej,
- bezpieczeństwo w komercyjnych przewozach osób i towarów,
- służby ratownictwa i udzielanie pomocy ofiarom wypadków drogowych,
- gromadzenie, analiza i rozpowszechnianie danych o wypadkach.

■ **Czas realizacji: 2003-2010.**

■ **Uczestnicy: wszystkie kraje członkowskie UE.**

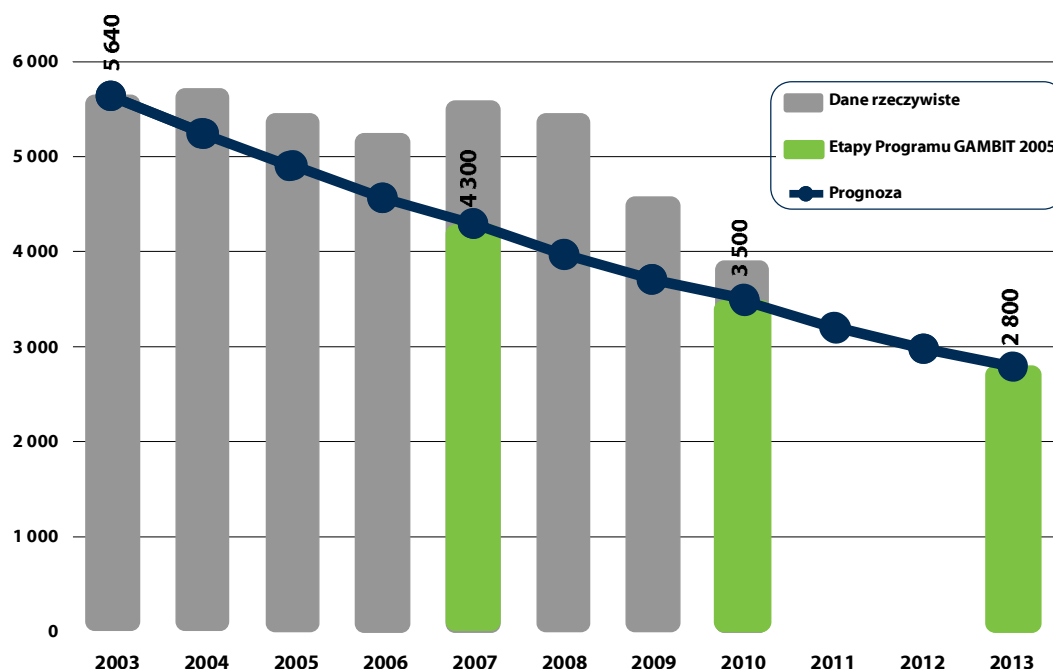
■ **Realizacja programu:**

- ocena postępów w osiąganiu założonego celu za pomocą odpowiednich wskaźników kontrolnych na poziomie Wspólnoty i na poziomie krajowym,
- zachęcanie wszystkich zainteresowanych stron do podpisania Europejskiej Karty BRD,
- monitorowanie przestrzegania zobowiązań złożonych przez sygnatariuszy.

10. Stan realizacji Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005

Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013 GAMBIT 2005 określił kierunki i zakres zadań koniecznych do zmniejszenia zagrożeń na polskich drogach (patrz: Rozdział 9). Zgodnie z zaleceniami zawartymi w „Polityce Transportowej UE do roku 2010 – Czas na decyzję” oraz w „III Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego UE”, za cel strategiczny Programu przyjęto zmniejszenie do roku 2013 liczby ofiar śmiertelnych o ponad 50% w stosunku do roku 2003, tj. nie więcej niż 2800 ofiar śmiertelnych rocznie.

*Prognoza liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce do roku 2013
(wg Programu GAMBIT 2005)*



Podjęmowane działania miały koncentrować się na:

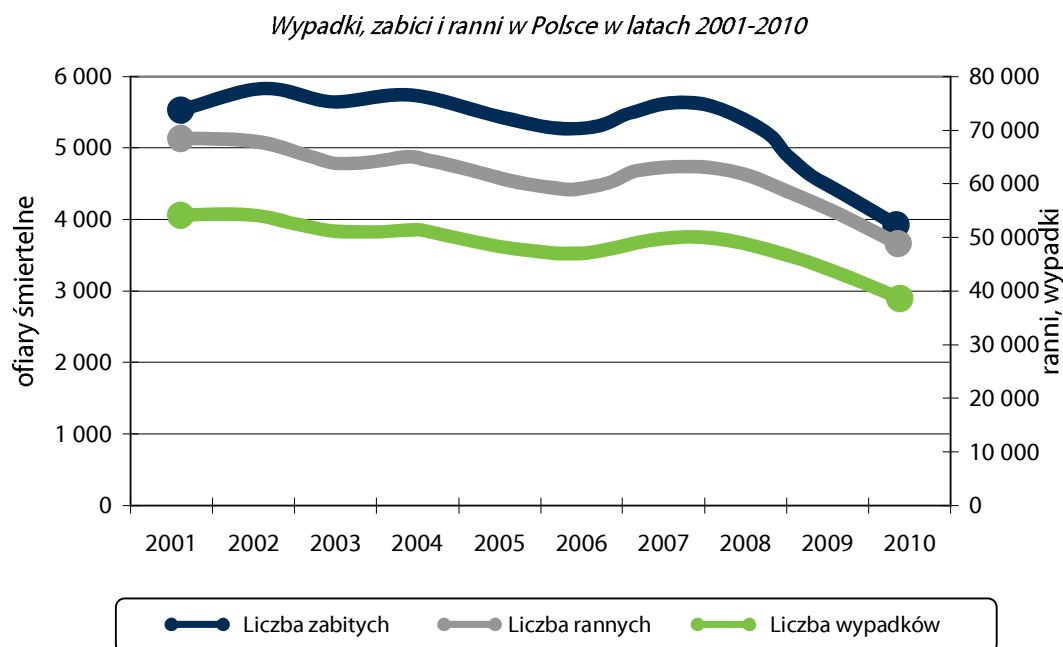
- budowie systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego (prawo, system finansowania, badania naukowe, systemy informacyjne, zarządzanie),
- kształtowaniu prawidłowych zachowań w ruchu drogowym (przestrzeganie ograniczeń prędkości, stosowanie pasów bezpieczeństwa, trzeźwość uczestników ruchu drogowego, edukacja, komunikacja ze społeczeństwem),
- ochronie pieszych i rowerzystów, budowie i utrzymaniu bezpiecznej infrastruktury drogowej (hierarchizacja sieci dróg i ulic, nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym, audyt brd projektów drogowych),
- zmniejszaniu ciężkości wypadków (urządzenia bezpieczeństwa w pojeździe, "miękkie" otoczenie dróg, działania ratownicze).

Z danych z lat 2003-2010 wynika, że chociaż sytuacja w tym okresie była zmienna, a w 2007 r. zanotowano znaczny wzrost zagrożenia, to jednak udało się utrzymać tendencje spadkowe, a na przestrzeni 8 lat:

- liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 31%,

- liczba wypadków i rannych zmniejszyła się o 24%.

Wyjątkowo pozytywne zmiany nastąpiły w ostatnich dwóch latach, w których liczba ofiar śmiertelnych spadła do 4 572 w 2009 r. i do 3 907 w roku 2010. Tak niskiego zagrożenia jeszcze nie odnotowano.



Wciąż jednak nie udało się osiągnąć głównego celu Programu GAMBIT. W 2010 r. liczba zabitych była większa od zakładanej o 407 osób.

Do uzyskania tak pozytywnych efektów przyczyniły się podejmowane od lat działania. W latach 2006-2007 funkcjonował Program Realizacyjny, który bardzo precyzyjnie określał zadania do wykonania. Dla kolejnych lat takiego szczegółowego programu realizacyjnego nie opracowywano. Pomimo to w latach 2008-2010 podjęto szereg inicjatyw zgodnych z kierunkami określonymi w Programie GAMBIT 2005, w tym:

- zrealizowano cykl kampanii społecznych („Włącz myślenie”, „Drogi Zaufania”, „Użyj wyobraźni”),
- znacznie zintensyfikowano nadzór nad ruchem drogowym (działania Policji, ITD, Straży Miejskich),
- przeprowadzono liczne działania edukacyjne (szkolenia, konkursy, festyny, pogadanki, ulotki),
- zrealizowano inwestycje drogowe mające na celu uspokojenie ruchu (np. kompleksowe uspokojenie ruchu na odcinku drogi wojewódzkiej 824 w Puławach wraz z budową instruktażowego terenu uspokajania ruchu „Miasteczko Holenderskie”, „Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach Samorządowych”, „Program Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych na Drogach Krajowych”),
- wdrożono szereg regulacji prawnych służących poprawie brd, w tym rozpoczęto tworzenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, który będzie zdalnie obsługiwać fotoradary, a docelowo również i inne urządzenia samoczynnie rejestrujące wykroczenia drogowe (np. przejazd na czerwonym świetle),
- pozyskano fundusze UE i Banku Światowego na inwestycje i inicjatywy lokalne,
- rozpoczęto budowę Polskiego Obserwatorium BRD.

W wyniku koordynacji działań i konsekwentnego dążenia do realizowania założeń Programu GAMBIT 2005 osiągnięto:

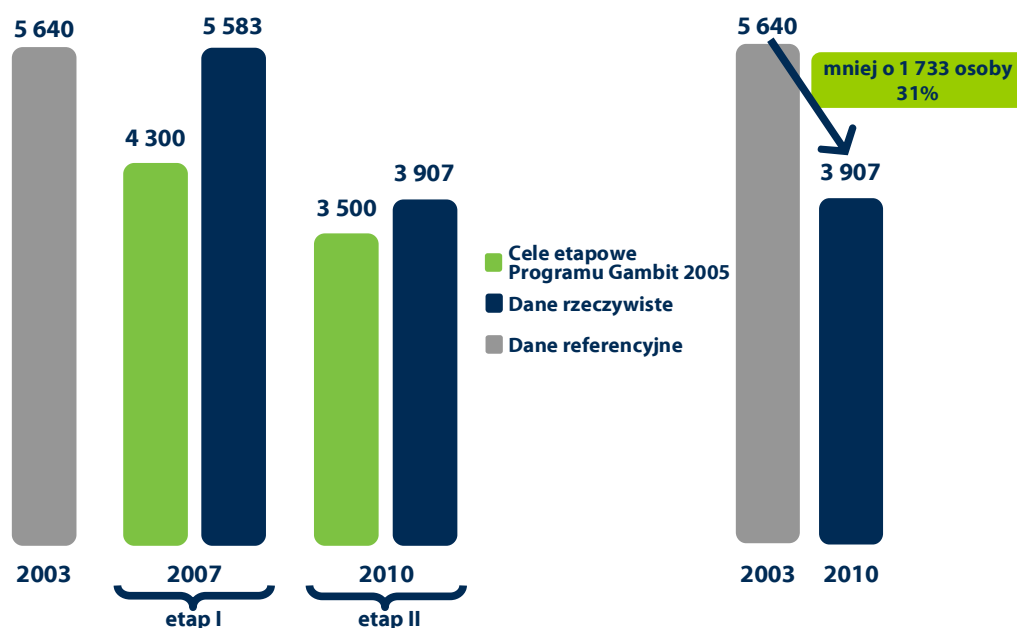
- trwały, nienotowany od lat na taką skalę, spadek liczby wypadków drogowych oraz liczby ofiar śmiertelnych i rannych w ich wyniku,
- wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznego zachowania się na drodze,
- zmniejszenie kosztów zdarzeń drogowych,
- aktywizację samorządów, mobilizację funduszy i skanalizowanie wysiłków na konkretne działania redukujące zagrożenia w ruchu drogowym,
- rozwój współpracy między organami administracji rządowej z samorządami i organizacjami pozarządowymi.

W trakcie realizacji Programu napotkano także na problemy takie jak:

- brak wyraźnego lidera Programu,
- brak systemowego zarządzania Programem,
- brak kolejnych (oprócz pierwszego - na lata 2006 – 2007) programów realizacyjnych,
- brak określenia finansowych potrzeb dla realizacji poszczególnych działań w kolejnych latach przyjętego programu,
- zbyt małe zaangażowanie członków KRBRD i WRBRD,
- niezadowalająca współpraca pomiędzy organami rządowymi i samorządowymi,
- niewystarczająca akceptacja społeczna dla działań na rzecz brd.

Jednak najpoważniejszą przeszkodą dla osiągnięcia wszystkich celów Programu GAMBIT jest brak stabilnego systemu finansowania brd, zbyt małe środki do realizacji poszczególnych działań. Z tego też powodu nie udało się osiągnąć celów etapowych określonych w Programie, ale duże spadki liczby zabitych w wypadkach drogowych w latach 2009 i 2010 pozwoliły znacząco przybliżyć się do wyznaczonego celu.

Realizacja celów etapowych Programu Gambit 2005



11. Wnioski i rekomendacje na rok 2011

11.1. Wnioski

Wnioski ogólne

Zadania, które udało się zrealizować:

- ukończenie prac nad zmianą systemu szkolenia kierowców,
- zakończenie sukcesem działań mających na celu budowę systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

Wnioski WRBRD

Sprawozdania WRBRD pozwalają stwierdzić, że działania zrealizowane na szczeblu regionalnym w 2010 r. przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niewątpliwy wpływ na to miała rosnąca świadomość społeczna w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zaangażowanie coraz większej liczby partnerów na szczeblu regionalnym i lokalnym. Wiąże się to z konsekwentnie prowadzoną szeroką edukacją brd.

11.2. Rekomendacje

- Stworzenie systemu finansowania inwestycji w brd.
- Konsekwentna kontynuacja działań świadomościowych: edukacja w zakresie zasad ruchu drogowego oraz promocja bezpiecznych zachowań na drodze, ze szczególnym uwzględnieniem:
 - grup docelowych: kierowcy w różnych grupach wiekowych, niechronieni uczestnicy ruchu drogowego w różnych grupach wiekowych, w tym rowerzyści, dzieci i seniorzy;
 - problemów: jazdy z prędkością niedostosowaną do warunków ruchu, brawury, prowadzenia pojazdu po spożyciu alkoholu, jazdy bez zapiętych pasów bezpieczeństwa, niestosowania materiałów odblaskowych przez pieszych i rowerzystów podczas poruszania się po drodze,
 - zagadnień: system fotoradarowy, nowe zasady szkolenia kierowców.
- Usprawnianie form i kanałów komunikacji ze społeczeństwem w zakresie brd, m.in. poprzez Internet (media społecznościowe, portal prawny „Prawo o ruchu drogowym w orzecznictwie organów administracji”, Inteligentne Systemy Transportowe, wydarzenia informacyjno – edukacyjne, uczestnictwo w akcjach organizowanych przez partnerów zewnętrznych).
- Promocja alternatywnych środków transportu: komunikacji miejskiej, P+R (Park and Ride), roweru.
- Edukacja zarządców dróg w zakresie metod i środków uspokojenia ruchu.
- Popularyzacja tematyki brd w programach studiów, na przykład prawniczych i pedagogicznych.
- Sukcesywne wdrażanie wychowania komunikacyjnego w szkołach i innych instytucjach oświatowych.
- Aktywizacja dzieci i młodzieży do lat 16 - najmłodszych uczestników ruchu drogowego, poprzez konkursy, akcje edukacyjne, miasteczka ruchu drogowego.
- Inicjowanie współpracy i wspieranie różnorodnych organizacji zaangażowanych w poprawę brd.

- Kontynuowanie realizacji Regionalnych Programów Poprawy BRD i zachęcania do ich tworzenia aż do szczebla powiatu i gminy.
- Szkolenia dla kadr zajmujących się brd w instytucjach odpowiedzialnych za jego stan.
- Inicjowanie zmian legislacyjnych na rzecz poprawy brd, m.in. ustawy Prawo o ruchu drogowym (rozszerzenie dostępności do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców dla celów badawczych).
- Inicjowanie działań na rzecz stworzenia polityki rowerowej – budowa porozumienia społecznego i opracowanie zasad.
- Promowanie dobrych praktyk w zakresie brd.
- Rozwój kontaktów międzynarodowych w celu zdobywania wiedzy, korzystania z doświadczeń i pozyskiwania funduszy zagranicznych na rzecz poprawy brd w Polsce, poprzez m.in.: organizowanie wizyt studyjnych dla partnerów zagranicznych, opracowanie programów współpracy z innymi państwami, udzielanie partnerom zagranicznym informacji o stanie brd i rozwiązaniach na tym polu w Polsce.
- Udział w przygotowaniach do polskiej prezydencji w Radzie UE w II połowie 2011 r. oraz włączenie się w jej prace, w tym udział w grupach roboczych Rady UE i tworzenie instrukcji dla przedstawicieli Polski.
- Inicjowanie działań własnych i uczestnictwo w wydarzeniach organizowanych przez partnerów brd, związanych z Dekadą Działań na rzecz brd w latach 2011-2020, ogłoszoną przez Organizację Narodów Zjednoczonych.
- Zakończenie prac nad Krajowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2012-2020.
- Prowadzenie wzmożonych kontroli pojazdów przewożących osoby pod kątem eliminowania przewozów z nadmierną liczbą pasażerów, a także prowadzenie akcji informacyjnej skierowanej do podróżnych, aby korzystali z usług sprawdzonych, cieszących się dobrą opinią przewoźników.

12. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – misja, historia, kierownictwo, członkowie

Misją KRBRD jest kształtowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego prawo na drogach i szanującego prawa innych. Wzorując się na doświadczeniach krajów-liderów w bezpieczeństwie ruchu drogowego, KRBRD zdecydowała się wprowadzić podobną politykę – politykę spójnych działań, prowadzonych we współpracy administracji rządowej z władzami regionalnymi, samorządami terytorialnymi, sektorem prywatnym oraz organizacjami pozarządowymi. Podstawowym założeniem jest, że działania te, aby były skuteczne, powinny mieć zintegrowaną koncepcję i zbliżony przekaz. Funkcję koordynatora tych działań spełnia KRBRD.

Historia skoordynowanych, multidyscyplinarnych działań mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce sięga 1993 r.:

- 21 października 1993 r. - powołanie międzyresortowego zespołu koordynacyjnego pod nazwą „Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego” uchwałą nr 92/93 Rady Ministrów,
- 6 października 1998 r. - reaktywowanie Rady BRD zarządzeniem nr 71/98 Prezesa Rady Ministrów (Rada nie posiadała umocowania ustawowego, co ograniczało jej potencjał w procesie poprawy brd),
- **1 stycznia 2002 r. - powołanie** międzyresortowego organu pomocniczego Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego - **Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** na mocy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 129, poz. 1444 i Nr 154, poz. 1798, z 2002 r. Nr 216, poz. 1825 oraz z 2003 r. Nr 149, poz. 1452).

Przewodniczącym KRBRD jest minister właściwy ds. transportu – obecnie Minister Infrastruktury (MI), a jego zastępcami są sekretarze lub podsekretarze stanu w MI i w MSWiA.

Członkami KRBRD są – zgodnie z ustawą - Prawo o ruchu drogowym - wskazani przez Premiera przedstawiciele: Ministra Obrony Narodowej, Ministra Sprawiedliwości oraz ministrów właściwych do spraw: administracji publicznej, budżetu, finansów publicznych, gospodarki, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, oświaty i wychowania, środowiska, transportu, wewnętrznych, pracy oraz Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Pożarnej, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz wojewodowie.

Jednostką wykonawczą KRBRD jest Sekretariat, który działa w strukturze organizacyjnej Ministerstwa Infrastruktury (sekretariat@krbrd.gov.pl).

KRBRD określa kierunki i koordynuje działania administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań KRBRD należy między innymi:

- proponowanie kierunków polityki państwa, opracowywanie programów poprawy brd,
- zlecanie badań naukowych,
- inicjowanie oraz opiniowanie aktów prawnych w dziedzinie brd,
- inicjowanie współpracy zagranicznej jak również działalności edukacyjno-informacyjnej,
- współpraca z organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi,
- analizowanie i ocena podejmowanych działań.

Jednocześnie z KRBRD w każdym z szesnastu województw utworzona została Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która działa przy marszałku województwa jako wojewódzki zespół koordynacyjny działań administracji publicznej w sprawach brd. Przewodniczą-

cym WRBRD jest marszałek województwa, jego zastępcami są: wojewoda i wojewódzki komendant Policji. Członkowie WRBRD to przedstawiciele zarządu województwa, zarządów powiatów i gmin, komendanta wojewódzkiego Policji, Komendanta Państwowej Straży Pożarnej, oddziału GDDKiA, zarządu dróg wojewódzkich, zarządów dróg powiatowych i wojewódzkiego kuratora oświaty. Do zadań WRBRD należy między innymi opracowywanie regionalnych programów poprawy brd, opiniowanie aktów prawa miejscowego w zakresie brd, szkolenie kadr w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, inicjowanie współpracy międzywojewódzkiej, współpraca z organizacjami społecznymi i pozarządowymi, inicjowanie działalności edukacyjno-informacyjnej, oraz analizowanie i ocena działań brd na terenie województwa.

KRBRD ma obowiązek składania sprawozdań dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie na podstawie sprawozdań WRBRD i poszczególnych resortów. Sprawozdanie to składane jest corocznie Premierowi, Sejmowi, Senatowi i Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej.

Lista rzeczywistych członków KRBRD:

- Ministerstwo Edukacji Narodowej,
- Ministerstwo Finansów,
- Ministerstwo Gospodarki,
- Ministerstwo Infrastruktury,
- Ministerstwo Obrony Narodowej,
- Ministerstwo Sprawiedliwości,
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji,
- Ministerstwo Środowiska,
- Ministerstwo Zdrowia,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
- Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej,
- Komenda Główna Policji.

Lista instytucji o charakterze doradczym:

- Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- Instytut Transportu Samochodowego,
- Polski Związek Motorowy,
- Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
- Związek Ochotniczych Straży Pożarnych RP.

13. Partnerzy

13.1. Partnerzy zagraniczni

- Komisja Europejska – European Commission – DG MOVE (Directorat-General Mobility&Transport)

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm

Informacje na portalu dotyczą najistotniejszych obszarów zagrożeń (alkohol, nadmierna prędkość, zabezpieczeń w pojeździe, piesi, młodzi kierowcy, rowerzyści, zagadnienia prawne, statystyka, przewodniki i najlepsze praktyki).

- Organizacja Narodów Zjednoczonych – United Nations Organization – UN

<http://www.un.org/en>

Organizacja angażuje się w bezpieczeństwo ruchu drogowego UE wydając Rezolucje Zgromadzenia Ogólnego ONZ (na wniosek Europejskiej Komisji Gospodarczej - ECE) w zakresie organizacji obchodów, akcji i wydarzeń o tematyce brd w Europie.

- Światowa Organizacja Zdrowia – World Health Organization – WHO

<http://www.who.int/roadsafety/en/>

Organizator działań na rzecz brd, w szczególności programu „Dekada na rzecz brd 2011-2020”.

- Europejska Komisja Gospodarcza EKG ONZ – United Nations Economic Commission for Europe - UNECE

<http://www.unece.org/Welcome.html>

Organizator działań na rzecz brd, wydaje europejskie regulaminy dotyczące dróg i pojazdów.

- Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju – Organization for Economic Co-operation and Development - OECD

http://www.oecd.org/home/0,2987,en_2649_201185_1_1_1_1_1_1,00.html

OECD to organizacja międzynarodowa o profilu ekonomicznym skupiająca 33 wysoko rozwinięte i demokratyczne państwa, aktywnie działająca na rzecz ujednolicenia aspektów regulacji przepisów prawnych bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w państwach członkowskich.

13.2. Partnerzy krajowi

13.2.1. Szczebel centralny

- Parlamentarny Zespół ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- Komenda Główna Policja,
- Żandarmeria Wojskowa,
- Straż Graniczna,
- Polski Komitet Olimpijski,
- Automobilklub Polski,
- Polski Związek Motorowy.

13.2.2. Instytuty naukowe

- Instytut Transportu Samochodowego,
- Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- Przemysłowy Instytut Motoryzacji.

13.2.3. Organizacje

Fundacje i stowarzyszenia:

- Fundacja Krzysztofa Hołowczyca – „Kierowca Bezpieczny”,
- Fundacja im. Doktora Piotra Janaszka PODAJ DALEJ,
- Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego,
- Stowarzyszenie Aktywność Lokalna "Młodzi - Aktywni",
- Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Nysa,
- Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej,
- Mazovia MTB Maraton - Stowarzyszenie „Zielony Szlak”,
- Krajowe Centrum BRD,
- Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego "DROGA I BEZPIECZEŃSTWO",
- Alter Ego – Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Kolizjach Drogowych.

13.2.4. Media

- Program I Polskiego Radia „Lato z radiem”.

13.3. Partnerzy lokalni

13.3.1. Instytucje samorządowe i pozarządowe

- Urzędy Miast,
- Polski Czerwony Krzyż,
- Straż Miejska,
- Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa,
- Kuratoria Oświaty,
- Szkoły,
- Zarządy Dróg Wojewódzkich,
- Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego.

13.3.2. Inne

- Akademia Muzyczna we Wrocławiu,
- Wydział Radia i Telewizji Uniwersytetu Śląskiego,
- Zakłady Linii Kolejowych PKP PLK S.A.,
- Bank Gospodarki Żywnościowej,
- Arkus&Romet,
- Radio Kraków,
- Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego w Kielcach,
- LOTOS,
- Stołeczna Estrada,
- Renault Polska,

- Gdańsk Transport Company,
- Miejska Rada BRD w Gdańsku,
- Telewizja SFERA z Rudy Śląskiej,
- Automobilklub Wielkopolski.

13.3.3. Media

- Telewizja kablowa WTK na terenie Wielkopolski i wybranych miast Polski.
- Radio Kraków

13.4. Polscy sygnatariusze Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

- | | |
|--|--|
| 1. SHELL Polska | 31. Fundacja Proventus |
| 2. PKN ORLEN | 32. Job Safety |
| 3. Magazyn Zmotoryzowanych MOTO | 33. Szkoła Językowa High |
| 4. AXEL SPINGER | 34. Automobilklub Polski |
| 5. Grupa Kapitałowa LOTOS | 35. Road Sign Design |
| 6. DHL Polska | 36. Fundacja Optimo Modo |
| 7. Polska Izba Spedycji i Logistyki | 37. Zespół Szkół Samochodowych i Licealnych nr 2 w Warszawie |
| 8. Warszawska Masa Krytyczna | 38. Wydział Ruchu Drogowego KSP Warszawa |
| 9. Centrum szkolenia kierowców Dora i Piotr | 39. Instytut Transportu Samochodowego |
| 10. Polkomtel | 40. Test & Training Safety |
| 11. Unilever | 41. Autostrada Eksploatacyjna |
| 12. EKKOM | 42. Miasto Chorzów |
| 13. Alstom Power | 43. Miasto Szczecin |
| 14. Związek Miast Bałtyckich | 44. Miasto Kalisz |
| 15. Politechnika Łódzka | 45. Miasto Poznań |
| 16. Szkoła Podstawowa nr 32 Lublin | 46. Miasto Radom |
| 17. Security Training and Consulting | 47. Miasto Kraków |
| 18. Towarzystwo Przyjaciół Dzieci | 48. Miasto Olsztyn |
| 19. Przedszkole nr 50 Lublin | 49. Miasto Gdynia |
| 20. Polskie Radio SA | 50. Gmina Zakopane |
| 21. IV LO Lublin | 51. Warszawskie Tramwaje |
| 22. Portal Ekokierowcy.pl | 52. Polskie Drogi |
| 23. Fundacja Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy | 53. FHU Sakowska |
| 24. Auto Klub Dziennikarzy Polskich | 54. PZU |
| 25. Wydawnictwo Rondo | 55. Agencja Wydawnicza BIS |
| 26. TER Enterprises | 56. Ratmed.pl |
| 27. Motoryzacyjna Akademia Kierowców SJC | 57. Polski Czerwony Krzyż |
| 28. Fundacja Krzyś | 58. Szkoła Nauki Jazdy SJS |
| 29. Przedszkole nr 9 Warszawa | 59. Internet Prasa Radio |
| 30. Grupa Image | 60. ABB Poland |
| | 61. Stalexport Autostrada Małopolska |

- | | |
|---|--|
| 62. Toruńska Akademia Jazdy | 73. PKS Ostrowiec Św. |
| 63. Szkoła Jazdy Rajder | 74. Stowarzyszenie na rzecz poprawy brd,
droga i bezpieczeństwo |
| 64. Browary Polskie | 75. PKP |
| 65. Ogólnopolska Federacja Młodzie-
żowych Samorządów Lokalnych | 76. Hi London School |
| 66. Akademia Bezpiecznej Jazdy | 77. Biuro Inżynierskie |
| 67. ZMPD | 78. Przedszkole nr 18 Warszawa |
| 68. Fundacja Kierowca Bezpieczny | 79. Wydawnictwo FORUM |
| 69. Polskie Drogi | 80. Przedszkole nr 11 Mikółów |
| 70. Długi Język Centrum Języków | 81. Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Dro-
gowego |
| 71. 3M Poland | 82. Motor Engel Central Europe |
| 72. Polskie Stowarzyszenie Motorowe
Doskonalenia Techniki i Bezpiecznej
Jazdy | 83. Szkoła nr 16 Tarnów |

14. Słownik

[1]	[2]
Termin lub skrót (wg alfabetu)	Rozwinięcie skrótu / Opis terminu
Bezpieczeństwo bierne	Wyposażenie pojazdu mające na celu zmniejszenie skutków (ciężkości) zaistniałej kolizji lub wypadku drogowego.
Bezpieczeństwo czynne	Inaczej: bezpieczeństwo aktywne – elementy konstrukcji i wyposażenie pojazdu zmniejszające ryzyko zaistnienia kolizji lub wypadku drogowego.
Bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD/brd)	Bezpieczeństwo ruchu drogowego – ogół działań edukacyjno-informacyjnych, inżynierskich, kontrolnych, prawnych zmierzających do obniżenia liczby wypadków drogowych i ich ofiar.
CEPIK	Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców – jest systemem informatycznym obejmującym centralną bazę danych gromadzącą dane i informacje o pojazdach, ich właścicielach i posiadaczach oraz osobach posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami. Ewidencja jest prowadzona w systemie teleinformatycznym.
Ciężkość wypadków	Liczba zabitych na 100 wypadków drogowych.
Diagnostyka	Ocena stanu technicznego pojazdu użytkowanego na drogach publicznych.
Dyrektywa Unijna	Akt prawa Unii Europejskiej, którego mocą prawodawcy państw członkowskich Unii zostają zobowiązani do wprowadzenia określonych regulacji prawnych, służących osiągnięciu wskazanego w dyrektywie, pożądanego stanu rzeczy.
Edukacja brd	Ogół oddziaływań i środków obejmujących zarówno nauczanie jak i wychowanie podejmowanych w celu wyeliminowania lub maksymalnego ograniczenia zagrożeń na drogach.
EBI	Europejski Bank Inwestycyjny – powstał na mocy Traktatu Rzymskiego jako bank Unii Europejskiej udzielający długoterminowych pożyczek. Bank zajmuje się udzielaniem pożyczek dla sektora publicznego i prywatnego na projekty europejskie. Bank działa na terenie UE oraz w około 140 krajach na całym świecie, z którymi UE zawarła umowy o współpracy.
Fotoradar	Stacjonarne urządzenie rejestrujące, ujawniające i zapisujące za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami (głównie nadmierną prędkość).
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest centralnym urzędem administracji rządowej obsługującym Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad i wykonującym zadania zarządu dróg krajowych. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych, do którego należy m.in. wykonywanie zadań zarządcy dróg krajowych i realizacja budżetu państwa w zakresie dróg krajowych.
GITD	Główny Inspektor Transportu Drogowego jest centralnym organem administracji rządowej podległym ministrowi właściwemu do spraw transportu. Główny Inspektor kieruje Inspekcją przy pomocy podległego mu Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Inspekcja Transportu Drogowego powołana jest do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie transportu drogowego i niezarobkowego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi.
GUS	Główny Urząd Statystyczny – urząd administracji rządowej obsługujący Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego i działający pod jego bezpośrednim kierownictwem. Prezes Głównego Urzędu Statystycznego jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach statystyki.

[1]	[2]
k.p.s.w.	Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenie. Normy postępowania w sprawach o wykroczenie określają prawa i obowiązki organów procesowych (sądu, prokuratora - w postępowaniu przygotowawczym), stron i innych uczestników tego postępowania oraz warunki i formy ich działania, które muszą mieć określoną formę zawierającą się w ramach określanych przez ustawę.
Kampania społeczna	Zestaw działań zaplanowanych w konkretnym czasie, skierowanych do określonej grupy docelowej, której celem jest wywołanie zmian społecznie pożądanых poprzez wzrost wiedzy, kształtowanie prawidłowych postaw. Kampania społeczna może stosować narzędzia i techniki reklamowe.
KE	Komisja Europejska – organ wykonawczy UE, który składa wnioski legislacyjne, egzekwuje przestrzeganie prawa oraz reprezentuje i chroni wspólne interesy Europy. Komisja opracowuje projekty nowych aktów prawnych i zarządza na bieżąco wdrażaniem polityki UE i wydatkowaniem unijnych funduszy. Czuwa również nad przestrzeganiem postanowień traktatów i przepisów prawa europejskiego.
KGP	Komenda Główna Policji – jednostka organizacyjna Policji, przy pomocy której Komendant Główny Policji realizuje zadania określone w ustawach. Komendant Główny Policji jest centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego, podległym ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych.
Kierowca	Osoba uprawniona do kierowania pojazdem silnikowym.
Kierujący	Osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osoba, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie
KMP	Komenda Miejska Policji.
Kolizja	Zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą wyłącznie straty materialne .
KPP	Komenda Powiatowa Policji.
KRBRD	Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, działający przy ministrze właściwym do spraw transportu. KRBRD określa kierunki i koordynuje działania administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.
KSP	Komenda Stołeczna Policji.
KWP	Komenda Wojewódzka Policji.
Nadzór nad ruchem drogowym	Całokształt przedsięwzięć mających na celu eliminację uczestników ruchu drogowego nieprzestrzegających prawa i stwarzających zagrożenie. Działalność ta skoncentrowana jest na ograniczeniu do minimum negatywnych zjawisk, które stanowią o poziomie zagrożenia na drogach.
Niechroniony uczestnik ruchu drogowego	Uczestnicy ruchu drogowego niekorzystający z technicznych zabezpieczeń, takich jak karoseria pojazdu czy pasy bezpieczeństwa (piesi, rowerzyści, motorowerzyści).
p.r.d.	Ustawa Prawo o ruchu drogowym – ustawa regulująca przepisy i zasady obowiązujące uczestników ruchu drogowego. "Kodeks drogowy" to wspólna nazwa wszystkich aktów prawnych, regulujących zasady ruchu drogowego w państwie.
POliŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko – jeden z programów operacyjnych będących podstawowym narzędziem do osiągnięcia założonych w nich

[1]	[2]
	celów przy wykorzystaniu środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. W ramach programu realizuje się duże inwestycje infrastrukturalne w zakresie ochrony środowiska, transportu (w tym brd), energetyki, kultury i dziedzictwa narodowego, ochrony zdrowia oraz szkolnictwa wyższego.
Pojazd silnikowy	Pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem motoroweru i pojazdu szynowego.
PSP	Państwowa Straż Pożarna.
PZM	Polski Związek Motorowy – związek stowarzyszeń działający na podstawie Prawa o Stowarzyszeniach (ustawa z dnia 7.04.1989 r.), zrzeszający członków sympatyków motoryzacji w kilkuset automobilklubach i klubach motorowych oraz turystycznych.
Ranny	Osoba poszkodowana w wyniku wypadku drogowego: ■ ciężko ranny - osoba, która doznała ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej lub znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zespечения lub zniekształcenia ciała oraz urazów w postaci np. złamań, uszkodzeń organów wewnętrznych, poważnych ran ciętych i szarpanych; ■ lekko ranny – osoba, która poniosła uszczerbek na zdrowiu inny niż ciężko ranny, naruszający czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia na okres trwający nie dłużej niż 7 dni, stwierdzony przez lekarza.
Regionalne Centrum BRD	Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – wdraża i realizuje szereg projektów ukierunkowanych na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie województwa warmińsko - mazurskiego.
Ręczny miernik prędkości	Przenośne urządzenie ujawniające naruszenia ograniczeń prędkości przez kierujących pojazdami.
Sekretariat KRBRD	Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wykonuje swoje zadania przy pomocy Sekretariatu, który działa jako wewnętrzna jednostka organizacyjna ministra właściwego do spraw transportu.
SEWIK	System Ewidencji Wypadków i Kolizji Drogowych - w systemie rejestrowane są wszystkie zdarzenia drogowe zaistniałe na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania zgłoszone Policji, które pociągnęły za sobą ofiary w ludziach (wypadki drogowe) bądź wyłącznie straty materialne (kolizje drogowe). Dane do systemu wprowadzane są na podstawie „karty zdarzenia drogowego”.
System informacji o brd	System służący rozpowszechnianiu wiedzy i informacji o brd, wykorzystujący Internet, ale także wydawnictwa, czasopisma, biuletyny itp.
Światła do jazdy dziennej	Rodzaj oświetlenia samochodowego przeznaczonego do jazdy w ciągu dnia o znacznie mniejszym natężeniu światła i mniejszym zużyciu energii. Od 7 lutego 2011 r. UE wprowadziła obowiązek wyposażania w światła do jazdy dziennej wszystkie nowo wyprodukowane pojazdy.
Uczestnik ruchu drogowego	Uczestnik ruchu to pieszy, kierujący oraz każda inna osoba przebywająca w pojeździe lub na pojeździe, na drodze. Uczestnik ruchu ma obowiązek stosować się do zasad ruchu drogowego.
UE	Unia Europejska – związek demokratycznych państw europejskich będący efektem wieloletniego procesu integracji politycznej, gospodarczej i społecznej zapoczątkowanej po drugiej wojnie światowej. Jako organizacja międzynarodowa funkcjonuje od 1 grudnia 2009.
Umowa ADR	Europejska umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych, sporządzona w Genewie 30 września 1957 r., opracowana i wydana przez Europejski Komitet Transportu Wewnętrzny, ratyfikowana przez Polskę w 1975 r.

[1]	[2]
Vacatio legis	Termin prawny oznaczający okres między ogłoszeniem aktu prawnego a jego wejściem w życie.
WHO	Światowa Organizacja Zdrowia (ang. <i>World Health Organization</i>) – jedna z organizacji działających w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ), zajmująca się ochroną zdrowia. Jej siedzibą jest Genewa
Wideorejestrator	Urządzenie rejestrujące, zainstalowane w pojeździe, ujawniające i zapisujące za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami.
WITD	Wojewódzki inspektor transportu drogowego - organami Inspekcji Transportu Drogowego są: Główny Inspektor oraz wojewoda działający za pośrednictwem wojewódzkiego inspektora transportu drogowego, jako kierownika wojewódzkiej inspekcji transportu drogowego wchodzącej w skład wojewódzkiej administracji zespolonej. Podział organizacyjny inspekcji pokrywa się z podziałem administracyjnym kraju.
Włącz myślenie!	Hasło kampanii organizowanych przez Sekretariat KRBRD.
WORD	Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego – Zarząd województwa tworzy, po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego na obszarze województwa. WORD jest samorządową wojewódzką osobą prawną. Zarząd województwa sprawuje nadzór nad ośrodkiem. Do zadań ośrodka należy organizowanie egzaminów państwowych sprawdzających kwalifikacje osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz kierujących pojazdami. Ośrodek może wykonywać inne zadania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
WRBRD	Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – działa przy marszałku województwa jako wojewódzki zespół koordynacyjny w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.
WRD	Wydział Ruchu Drogowego w Komendach Policji.
Wychowanie komunikacyjne	Świadoma działalność społeczna mająca na celu ukształtowanie odpowiednich motywacji etycznych, postaw społecznych oraz pożądanych zachowań na drogach, będących integralnym składnikiem ogólnej kultury człowieka.
Wypadek drogowy	Zdarzenie, które miało początek na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu, które pociągnęło za sobą ofiary w ludziach, w tym także u sprawcy tego zdarzenia.
Wypadek z pasażerem	Wypadek, w którym obrażenia odniósł pasażer, na skutek: np. wypadnięcia z pojazdu w czasie jazdy, przyciśnięcia drzwiami autobusu w trakcie wsiadania lub wysiadania.
Zabity/ofiara śmiertelna	Osoba zmarła na miejscu wypadku lub w ciągu 30 dni od dnia wypadku na skutek doznanych obrażeń ciała.
Zagrożenie mieszkańców	Liczba zabitych na 100 tys. lub 1 mln mieszkańców.
Zarządzanie ruchem	Zarządzanie ruchem to ogół podejmowanych czynności organizacyjno - technicznych, takich jak: opracowywanie, rozpatrywanie i zatwierdzanie projektów organizacji ruchu, przekazywanie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu do realizacji, nadzór nad zgodnością organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem oraz nadzór i analiza istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności, a także nadzór nad zarządzaniem ruchem.
Zdarzenie drogowo	Zdarzenie zaistniałe lub mające początek na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu.

15. Zbiór sprawozdań częściowych członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*

* Zbiór sprawozdań częściowych członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego za 2010 r. znajduje się do wglądu w sekretariacie Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, w sekretariacie Komisji Gospodarki Narodowej oraz w sekretariacie Komisji Praw Człowieka, Praworządności i Petycji.

- 1** Stan brd w Polsce
- 2** Zmiany w przepisach dotyczących brd w 2010 r. oraz ich cele
- 3** System nadzoru nad ruchem drogowym
- 4** Bezpieczeństwo transportu drogowego
- 5** System informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego
- 6** Działania prewencyjne i edukacyjne
- 7** Współpraca międzynarodowa
- 8** Źródła finansowania
- 9** Podstawa działania: polskie i europejskie programy brd
- 10** Stan realizacji Krajowego Programu BRD GAMEIT 2005
- 11** Wnioski i rekomendacje na kolejny rok
- 12** Krajowa Rada BRD – misja, historia, kierownictwo, członkowie
- 13** Partnerzy
- 14** Słownik
- 15** Zbiór sprawozdań częściowych członków KRBRD i WRBRD

**Opracowano
w Sekretariacie Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
(Ministerstwo Infrastruktury)
przy współpracy
Instytutu Transportu Samochodowego**

Warszawa 2011 r.

.....

Tłoczono z polecenia Marszałka Senatu

.....