Data publikacji: 22-05-2018

SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX KADENCJA

Warszawa, dnia 14 maja 2018 r. **Druk nr 828**

PREZES RADY MINISTRÓW

Pan
Stanisław KARCZEWSKI
MARSZAŁEK SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Szanowny Panie Marszałku,

Zgodnie z dyspozycją art. 140e ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym przedkładam przyjęty przez Radę Ministrów dokument:

- Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2017 r.

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

Z poważaniem

(-) Mateusz Morawiecki

Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

2017

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2017 r.

SŁOWNIK POJĘĆ[1]

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

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

ZDARZENIE DROGOWE
Wypadek drogowy lub kolizja drogowa.

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO oraz działania realizowane w tym zakresie w 2017 r.

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

Spis treści

SŁOWNIK POJĘĆ **2**

WPROWADZENIE **6**

POLSKA NA TLE PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ **8**

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE W ROKU 2017 ..... **10**

DZIAŁANIA MAJĄCE WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO REALIZOWANE PRZEZ SEKRETARIAT KRBRD W 2017 ROKU **47**

INNE DZIAŁANIA MAJĄCE WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO REALIZOWANE W 2017 R. **57**

DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZA I PUBLIKACJE **69**

STAN WDROŻENIA REKOMENDACJI NA PRZYSZŁOŚĆ **77**

DZIAŁANIA ZREALIZOWANE W 2017 R. PRZEZ CZŁONKÓW KRAJOWEJ RADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA RZECZ POPRAWY STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO. **82**

ZAŁĄCZNIK 1. ANALIZA PORÓWNAWCZA STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWACH W 2017 R. **113**

ZAŁĄCZNIK NR 2. LICZBA ZDARZEŃ DROGOWYCH I ICH OFIAR ORAZ WIELKOŚĆ WSKAŹNIKA ZAGROŻENIA W ROKU 2017 ..... **147**

ZAŁĄCZNIK NR 3. ZESTAWIENIE PODSTAWOWYCH WSKAŹNIKÓW MONITOROWANIA NPBRD W 2010 I 2017 R. **148**

Dziś przedstawiam Państwu najważniejszy Raport w zakresie monitoringu i analizy realizacji polityki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Cel jaki sobie postawiliśmy w zakresie konsekwentnej redukcji najtragiczniejszych skutków wypadków drogowych przynosi konkretne rezultaty, co potwierdzają dane. Rok 2017 był najbezpieczniejszy na polskich drogach od 27 lat, a liczba ofiar śmiertelnych obniżyła się poniżej 3 tysięcy. Nieustannie dokonywany wysiłek inwestycyjny i prowadzenie działań z myślą o poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu w każdym obszarze pozwala z optymizmem patrzeć w przyszłość. Jednocześnie efekt, utwierdza nas w przekonaniu, że podjęte kierunki interwencji należy konsekwentnie i cierpliwie realizować tak, aby zachować trwałość poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach przez następne wiele lat.

Poczynione działania mające na celu szeroko rozumianą popularyzację problematyki BRD doprowadziły do poszerzania kręgu podmiotów zainteresowanych ową tematyką. Jest to pozytywne zjawisko wskazujące, że wypadki drogowe i ich konsekwencje, które jeszcze parę lat temu dla wielu ludzi były nieistotne, teraz postrzegane są (nawet przez małe społeczności), jako niepożądany element naszego życia.

W procesie poprawy BRD w Polsce bierze udział coraz więcej instytucji. Dla skutecznego działania instytucji rządowych warunkiem koniecznym jest dobra wymiana informacji, uzgadnianie i opiniowanie poszczególnych inicjatyw resortowych i określanie wspólnych kierunków podejmowanych przedsięwzięć. Podobnie inicjowanie odpowiednich działań społecznych, zarówno realizowanych przez organizacje pozarządowe, jak też przez lokalny samorząd terytorialny, możliwe jest jedynie przy wspólnym podejmowaniu decyzji i realizowaniu konkretnych projektów przez instytucje zainteresowane poprawą BRD.

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 i interesariuszy 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, media i wiele, wiele innych.

Raport KRBRD jest swoistym podziękowaniem im wszystkim za dotychczasowy wysiłek i zachętą do dalszej pracy. Z pokorą i odpowiedzialnością uznajemy tezę, że za zmagania z wypadkami drogowymi i ich konsekwencjami są wspólnie odpowiedzialni my wszyscy – obywatele (uczestnicy ruchu drogowego), a cała administracja ma swój udział w procesie poprawy BRD.

Teraz mamy wyjątkową okazję, aby zademonstrować swój potencjał i zmobilizować wszystkie siły do dalszych prac na rzecz polepszenia sytuacji na polskich drogach. Sukces lub niepowodzenie będą wpływać na nas wszystkich, ponieważ jest to obszar, który dotyczy każdego z nas.

Andrzej Adamczyk

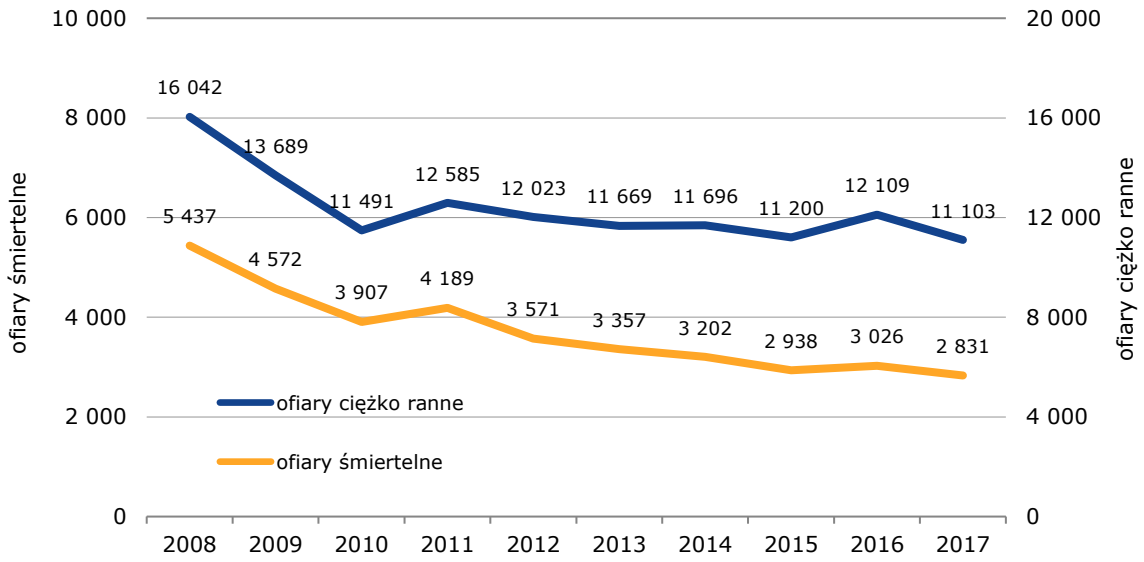
Przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Minister Infrastruktury

Wprowadzenie

Trendy

2017 był rokiem, w którym na polskich drogach odnotowano istotną poprawę bezpieczeństwa w stosunku do roku 2016. Dane odnoszące się do całego kraju wskazują na spadek liczby wypadków oraz ofiar śmiertelnych i rannych. Jednocześnie, po raz kolejny odnotowano wzrost liczby kolizji na drogach.



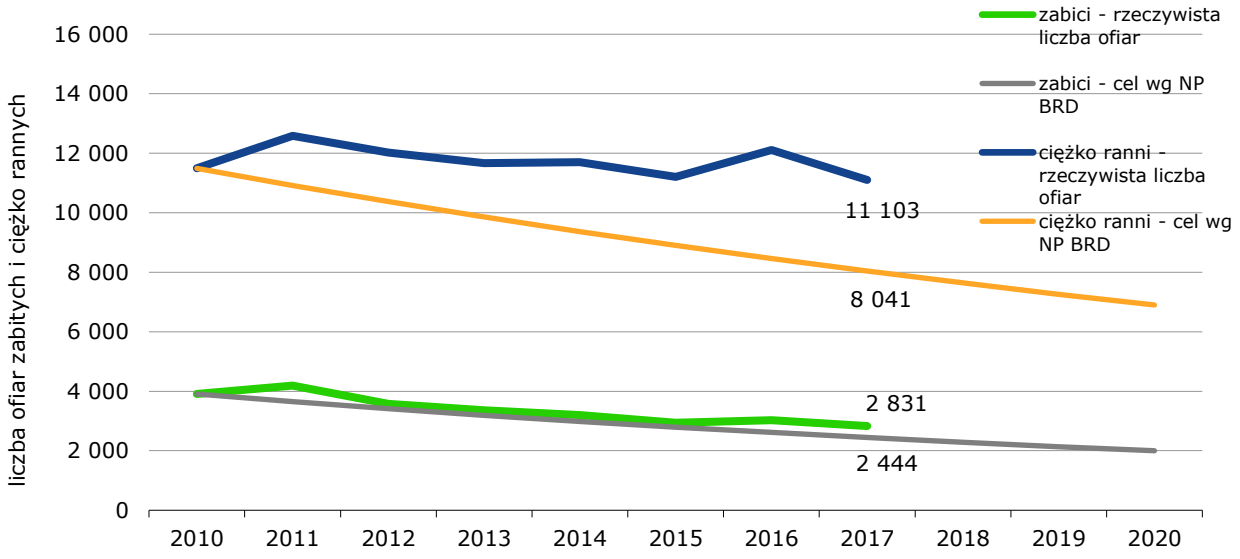
Rys. 1 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2008–2017 (źródło: KGP)

W ciągu ostatniej dekady odnotowano blisko 50% spadek liczby zabitych na polskich drogach oraz ponad 30% spadek liczby ofiar ciężko rannych. Tempo tych zmian, co widać wyraźnie na wykresie powyżej jest nadal niewystarczające.

Programowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Przyjęte w Narodowy Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 cele obniżenia o połowę liczby ofiar śmiertelnych i o 40% liczby ciężko rannych do 2020 roku oznaczają, że na polskich drogach ma ginąć nie więcej niż 2000 osób rocznie, a nie więcej niż 6 900 osób ma odnieść ciężkie obrażenia w wypadkach drogowych.
Dane zgromadzone przez KGP wskazują, że w 2017 roku odchylenie od założonego celu wynosi ok. 16% w stosunku do liczby zabitych i ok. 38% w stosunku do ciężko rannych. Mając na uwadze doświadczenia innych państw Unii Europejskiej w dziedzinie poprawy bezpieczeństwa na drogach zakładane cele są nadal realne do osiągnięcia, jednak wymagają intensyfikacji działań realizowanych w tym zakresie w poszczególnych filarach NPBRD. Przeprowadzone w 2017 r badanie ewaluacyjne NPBRD, opisane szerzej w kolejnych rozdziałach dokumentu, pozwoliło na kompleksową analizę dotychczas podejmowanych

działań oraz sformułowanie konkretnych rekomendacji. Znajdą one swoje zastosowanie w kolejnych Programach Realizacyjnych do NPBRD, co jak założono nie pozostanie bez wpływu na dynamikę zmian w zakresie poprawy BRD.



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

Badanie ewaluacyjne wskazało, że wdrożenie w życie działań zgodnych z kierunkiem NPBRD 2013-2020, a szczegółowo ujętych w Programach Realizacyjnych na okres 2013 r. oraz na lata 2014-2015 i 2015-2016, przyczyniło się (przynajmniej w niektórych aspektach) do poprawy BRD w Polsce.

Jak wskazano w raporcie z badania ewaluacyjnego analizując statystyki oraz różnego rodzaju opracowania (analizy) dotyczące BRD – w szczególności założenia przyjęte w NPBRD 2013-2020 oraz programach realizacyjnych – stwierdzić należy, że każde działanie zaprezentowane w ww. dokumentach ma pośredni lub bezpośredni wpływ na BRD w Polsce. Oznacza to, że każdy z uczestników ruchu drogowego powinien odczuwać pośrednio bądź bezpośrednio efekty działań podejmowanych przez rozmaite podmioty oraz instytucje.

Polska na tle państw Unii Europejskiej

Analiza statystyk dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2017 wskazuje, że drugi rok z rzędu liczba ofiar śmiertelnych w Unii Europejskiej spadła o około 2%. Z danych opublikowanych przez Komisje Europejską wynika, że w 2017 r. na unijnych drogach zginęło 25 300 osób, tj. o 300 osób mniej niż w roku 2016 (-2%) i 6 200 mniej niż w roku 2010 (-20%). W obrębie UE najlepsze wyniki w 2017 r. osiągnęły: Szwecja (25 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców), Wielka Brytania (27), Holandia (31) i Dania (32). W porównaniu z 2016 r. największy spadek liczby ofiar śmiertelnych zgłosiły Estonia (-32 proc.) i Słowenia (-20 proc.).

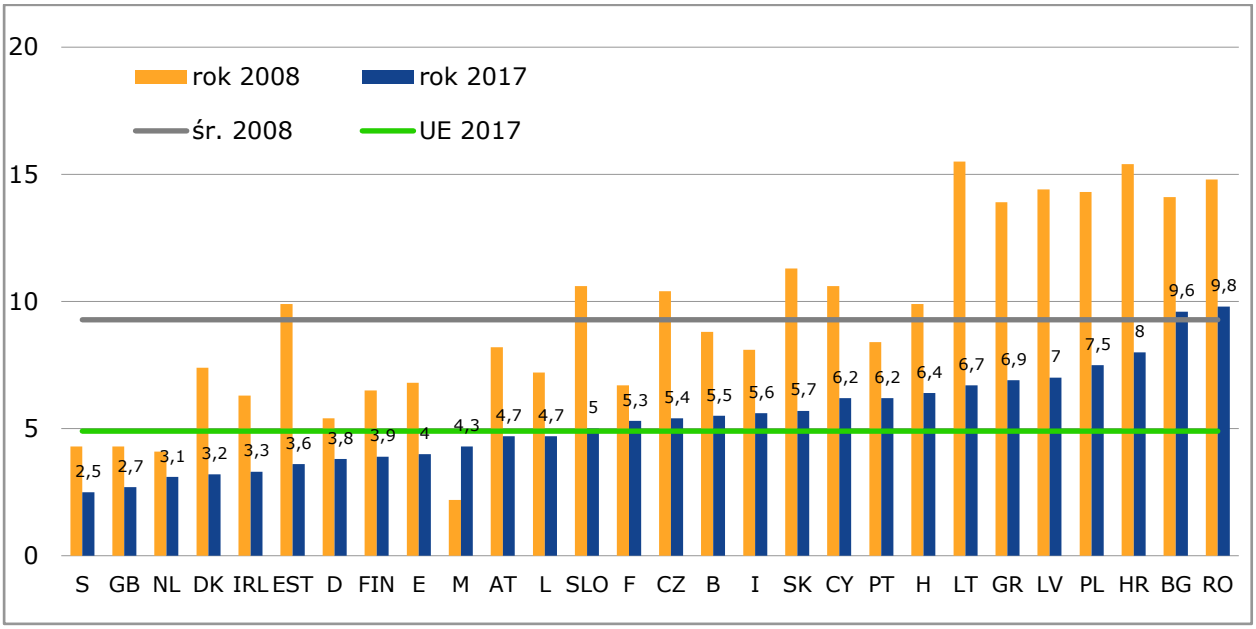
Rys. Liczba ofiar śmiertelnych na drogach w przeliczeniu na milion mieszkańców. Wstępne dane statystyczne dla poszczególnych krajów za 2017 r.[1] *(źródło: Komisja Europejska)*

	2010	2016	2017	2016–2017[2]	2010–2017
Belgia	77	56	55	-3%	-26%
Bułgaria	105	99	96	-4%	-12%
Czechy	77	58	54	-6%	-28%
Dania	46	37	32	-13%	-28%
Niemcy	45	39	38	-1%	-13%
Estonia	59	54	36	-32%	-39%
Irlandia	47	39	33	-15%	-25%
Grecja	112	76	69	-10%	-41%
Hiszpania	53	39	40	2%	-25%
Francja	64	54	53	-1%	-13%
Chorwacja	99	73	80	8%	-22%
Włochy	70	54	56	3%	-18%
Cypr	73	54	62	15%	-12%
Łotwa	103	80	70	-14%	-38%
Litwa	95	66	67	0%	-36%
Luksemburg	64	56	47	-13%	-25%
Węgry	74	62	64	3%	-16%
Malta	31	51	43	-17%	46%
Holandia	32	31	31	0%	-1%
Austria	66	50	47	-5%	-25%
Polska	102	80	75	-6%	-28%
Portugalia	80	54	62	14%	-31%
Rumunia	117	97	98	1%	-19%
Słowenia	67	63	50	-20%	-25%
Słowacja	65	51	57	12%	-13%
Finlandia	51	47	39	-18%	-22%
Szwecja	28	27	25	-6%	-5%
Wielka Brytania	30	28	27	-5%	-7%
UE	**63**	**50**	**49**	**-2%**	**-20%**

[1] Dane liczbowe za 2017 r. są danymi wstępnymi; ostateczne dane dotyczące poszczególnych państw mogą się od nich nieznacznie różnić.

[2] Procentowa zmiana liczby ofiar śmiertelnych

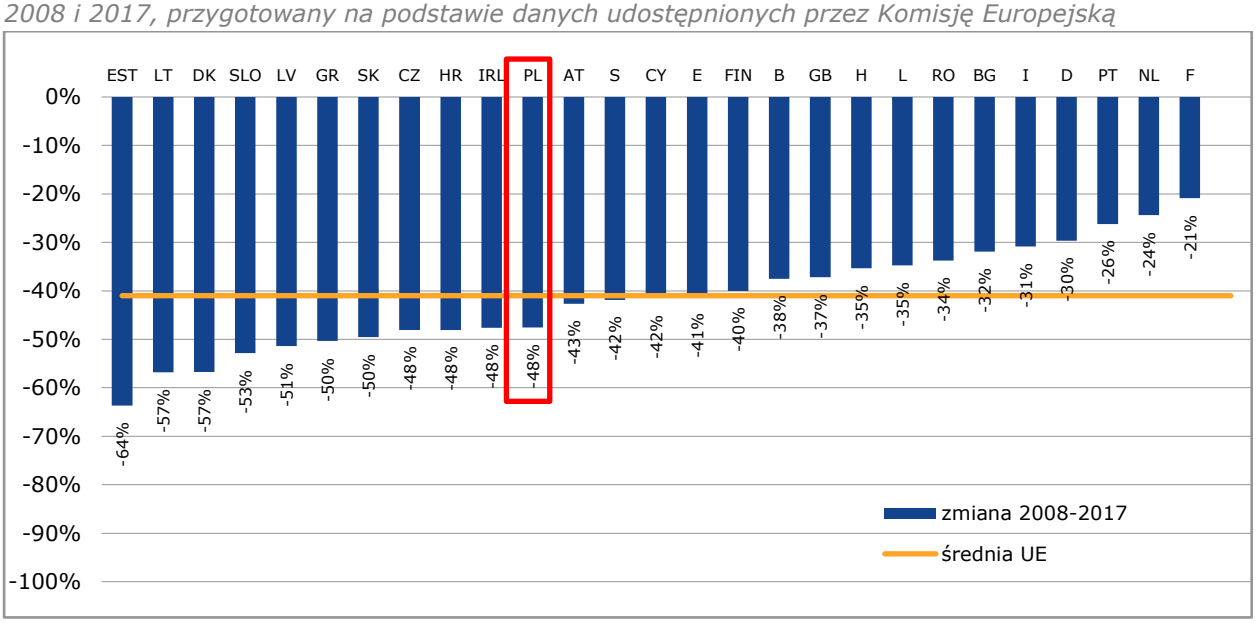
Rys. Wskaźnik demograficzny: liczba zabitych/100 tys. mieszkańców w krajach UE w roku 2008 i 2017, przygotowany na podstawie danych udostępnionych przez Komisję Europejską



Europejskie drogi, ze średnio 49 ofiarami śmiertelnymi wypadków drogowych na milion mieszkańców, utrzymały w 2017 r. status zdecydowanie najbezpieczniejszych na świecie. W dalszym ciągu jednak Polska znajduje się w gronie państw o najwyższym zagrożeniu życia i zdrowia w ruchu drogowym. W podobnej sytuacji są Chorwacja, Bułgaria i Rumunia.

Od 2008 roku ryzyko śmierci w wypadkach drogowych zmniejszyło się w naszym kraju o 48%. Postęp poczyniony na przestrzeni ostatniej dekady nie może być powodem do pełnej satysfakcji, gdyż dynamika pozytywnych zmian oscyluje w okolicy średniej osiągniętej przez kraje UE, co oznacza że szybkie dogonienie czołowych pod względem bezpieczeństwa krajów Europy wymaga zdecydowanych działań.

Rys. Zmiana wskaźnika demograficznego: liczba zabitych/100 tys. mieszkańców w krajach UE w roku 2008 i 2017, przygotowany na podstawie danych udostępnionych przez Komisję Europejską



Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w roku 2017

Przedstawione poniżej analizy zostały opracowane na podstawie danych pochodzących z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji prowadzonego przez Komendę Główną Policji. Dokładne analizy danych statystycznych, wyników badań i analiz dot. zachowań uczestników ruchu drogowego oraz oceny ryzyka bycia ofiarą wypadku drogowego prezentowane w dokumencie pozwalają na określenie głównych profili sprawców, ofiar oraz przyczyn zdarzeń drogowych. Dane dotyczące wypadkowości w 2017 roku zostały porównane z zeszłorocznymi danymi, a także ujęte w trendzie obserwowanym na przestrzeni ostatnich 10 lat.
Dodatkowo w ostatniej części działu zawarto wykresy oraz mapy obrazujące zestaw wskaźników zagrożeń dla różnych kategorii wypadków drogowych we wszystkich województwach w 2017 roku. Daje to możliwość łatwego porównania województw między sobą.

Informacje podstawowe

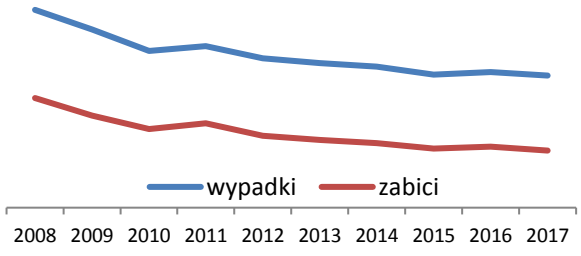
POLSKA

Liczba mieszkańców	38 422,3 tys.
Powierzchnia	312 679 km^2
Długość dróg publicznych	420 236 km
Zarejestrowane pojazdy[3]	28 601 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII[4]		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ
krajowe	19 388 km	4,6%
wojewódzkie	28 920 km	6,9%
powiatowe	124 945 km	29,7%
gminne	246 983 km	58,8%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH[5]		
wypadki	**32 760**	↘
zabici	**2 831**	↘↘
ranni	**39 466**	↘
ciężko ranni	**11 103**	↘↘
kolizje	**436 469**	↗↗

TRENDY



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

[3] GUS Transport - wyniki działalności w 2016 r., GUS, 2017 r.
[4] GUS Transport - wyniki działalności w 2016 r. – suplement, GUS, 2017 r.
[5] Dane SEWIK wg stanu na dzień 11 lutego 2018 r.

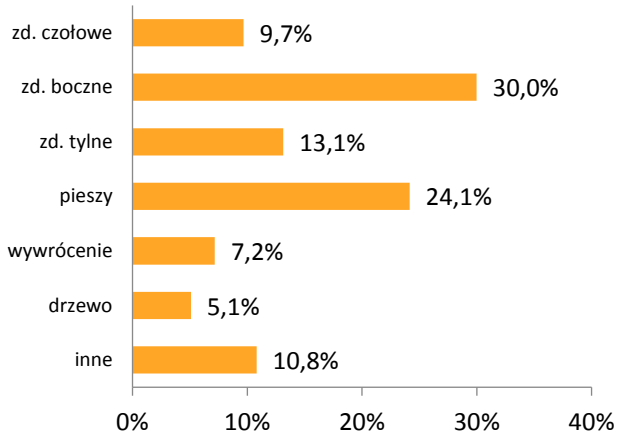
W 2017 r. w Polsce odnotowano 32 760 wypadków drogowych, tj. o 904 (-2,7%) mniej niż w roku 2016. W wypadkach tych zginęło 2 831 osób, tj. o 195 (-6,4%) mniej niż w roku 2016. Liczba rannych również uległa zmniejszeniu i wyniosła 39 466, tj. o 1300 (-3,2%) rannych mniej niż rok wcześniej, a ciężko rannych o 1006 (-8,3%) mniej. W porównaniu do 2016 r. struktura udziału wypadków nie zmieniła się znacząco, jednak w każdej grupie wypadków odnotowano niewielką tendencje spadkową.

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA

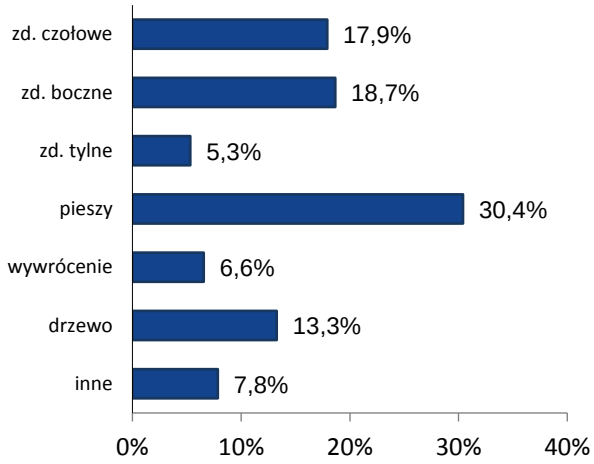
Wskaźnik demograficzny I	**85,3**	wypadków / 100 tys. mieszk.
Wskaźnik demograficzny II	**7,4**	zabitych / 100 tys. mieszk.
Ciężkość wypadków	**8,6**	zabitych / 100 wypadków
Gęstość wypadków	**7,8**	wypadków / 100 km

RODZAJE WYPADKÓW

STRUKTURA WYPADKÓW



STRUKTURA ZABITYCH



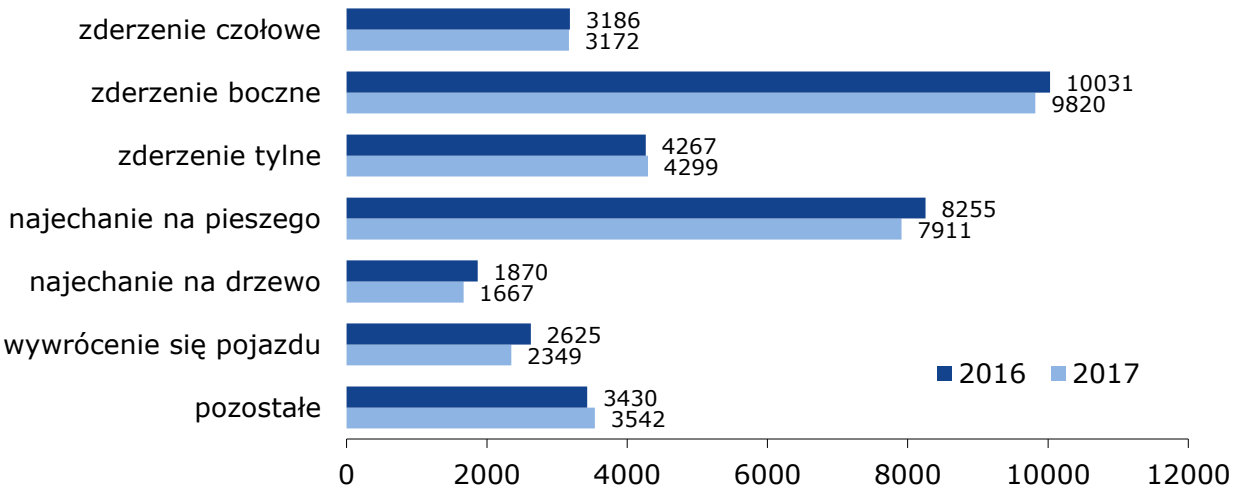
UDZIAŁ WYPADKÓW

	2016	2017
Z udziałem pieszych	**25,1%**	**25%**
Spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu	**21,4%**	**20,9%**
Spowodowanych przez młodych[6] kierowców	**17,3%**	**16,9%**
Z udziałem rowerzystów	**14,1%**	**12,9%**
Z udziałem nietrzeźwych	**8,8%**	**8,5%**
Z udziałem motocyklistów	**6,8%**	**6,8%**
W wyniku najechania na drzewo	**5,6%**	**5,1%**

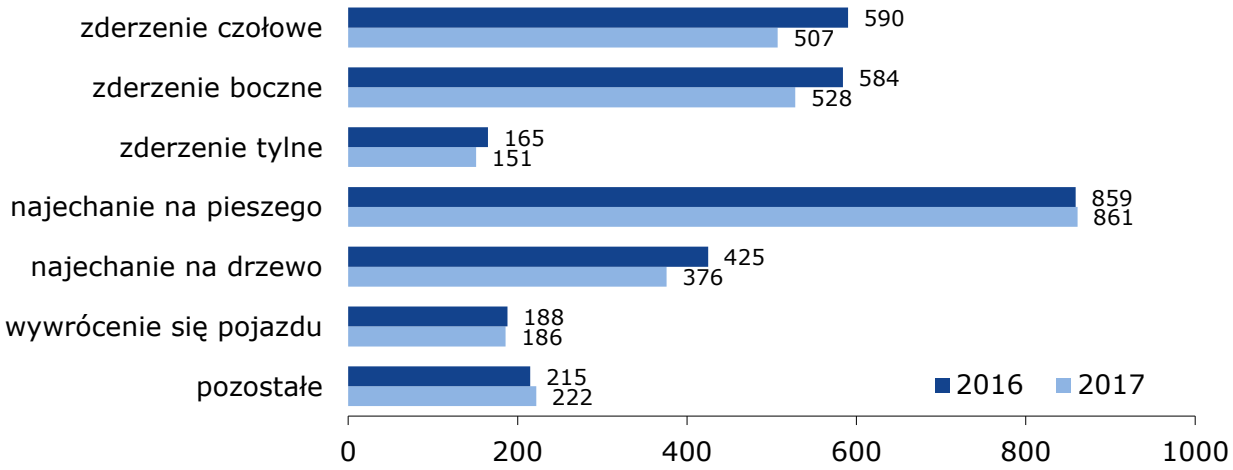
[6] W wieku 18-24 lat

Rodzaje wypadków

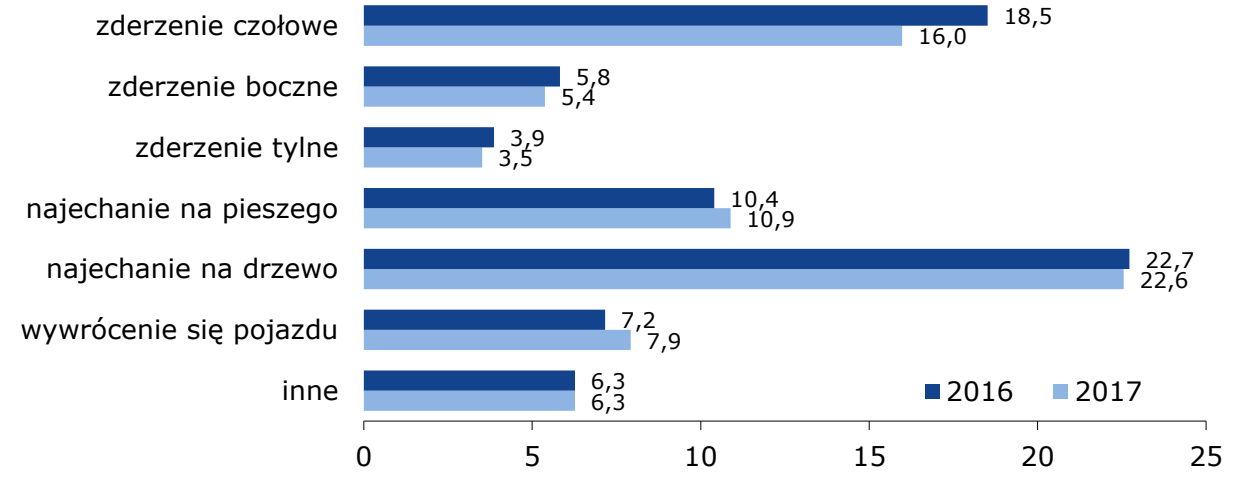
...ile było wypadków?



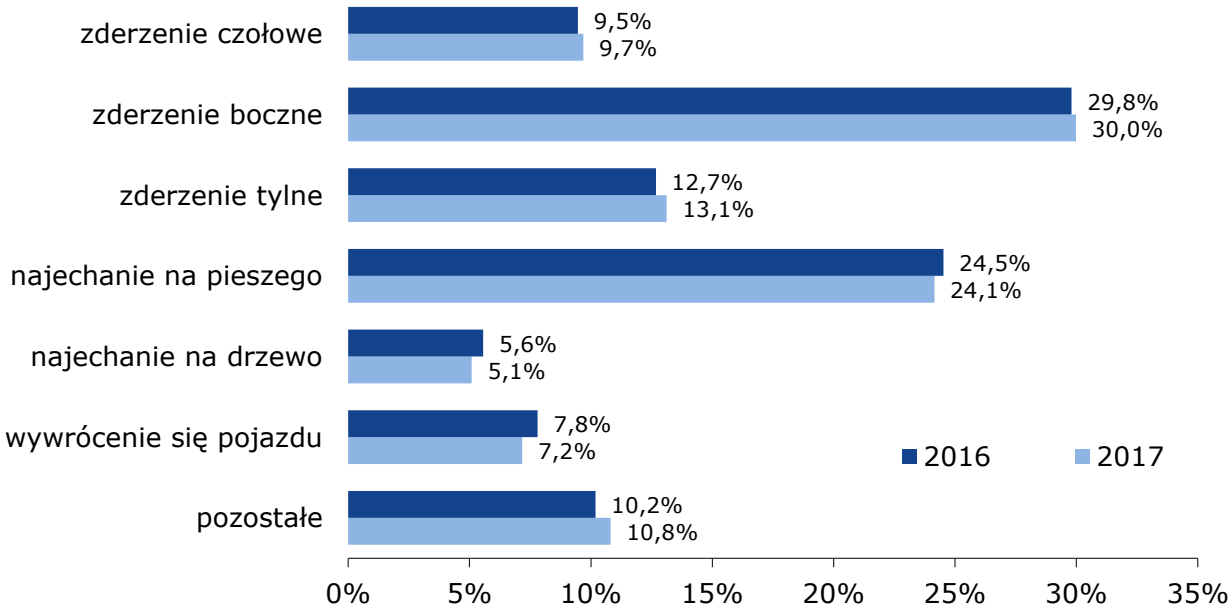
...ile było ofiar śmiertelnych wypadków ?



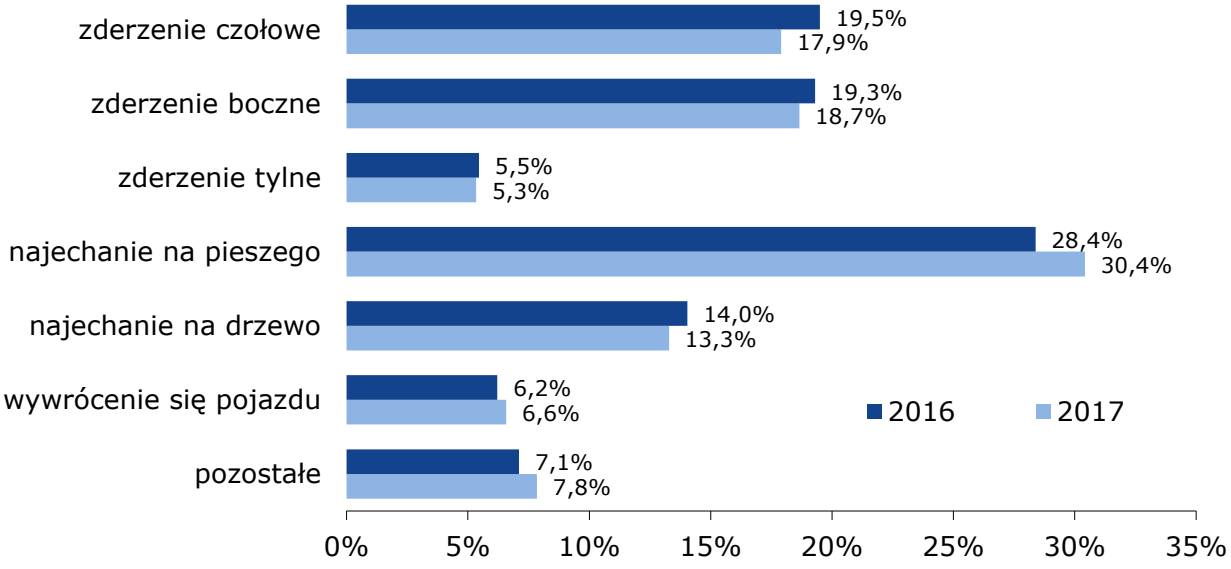
... ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



… jaki był udział poszczególnych rodzajów wypadków?



… jaki był udział ofiar śmiertelnych w poszczególnych rodzajach wypadków?

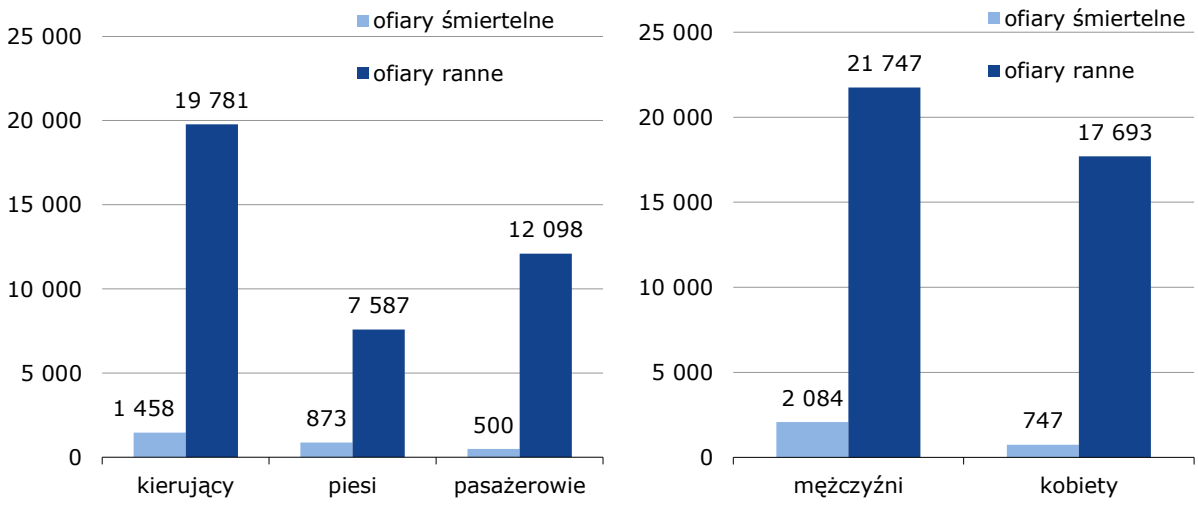


W 2017 r. w odniesieniu do danych za rok 2016 odnotowano nieznaczne zmniejszenie liczby zderzeń bocznych oraz czołowych pojazdów w ruchu (odpowiednio o -2,1% i -0,4%). Niewielkie różnice w liczbach poszczególnych rodzajów wypadków przyniosły dość duże różnice w liczbach ofiar śmiertelnych – zarówno w liczbach bezwzględnych, jak i odniesionych do danych z roku 2016. W 2017 r. w zderzeniach czołowych zginęły o 83 osoby mniej (tj. -14,1%) niż rok wcześniej, a w zderzeniach bocznych było to o 56 osób mniej (tj. -9,6%). Zmiany te pokazują, że nawet względnie niewielka poprawa w zakresie zmniejszenia liczby wypadków może przynieść dość istotną redukcję liczby ofiar tych zdarzeń.

Odrębną kategorią są wypadki z udziałem pieszych, a zwłaszcza polegające na najechaniu na pieszego. Zagrożenie tej grupy niechronionych użytkowników dróg stanowi od wielu lat w Polsce jeden z największych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rok 2017 przyniósł zmniejszenie liczby wypadków tego rodzaju o 344 (-4,2%) w odniesieniu do 2016 r., ale wzrost liczby ofiar śmiertelnych o 2 osoby (+0,2%). Oznacza to, że ciężkość wypadków, w których piesi giną w wyniku najechania przez pojazd, liczona liczbą ofiar śmiertelnych na 100 wypadków wzrosła z 10,4 do 10,9, a udział ofiar śmiertelnych przekroczył już 30% (wzrost o 2 punkty procentowe w stosunku do 2016 r.). Zatem nadal należy skupiać się na działaniach zaradczych służących rozwiązywaniu tego problemu.
Innym problemem charakterystycznym dla bezpieczeństwa ruchu na polskich drogach są wypadki wskutek których pojazdy najeżdżają na drzewo. W 2017 roku było ich o 203 mniej (-10,9%) niż w roku 2016 i pociągnęły one za sobą o 49 mniej (-11,5%) ofiar śmiertelnych. Wprawdzie udział ofiar śmiertelnych dla tego rodzaju wypadków nieznacznie się zmniejszył (z 14,0% do 13,3%), to jednak spadek liczby ofiar śmiertelnych był na tyle proporcjonalny w stosunku do spadku liczby tych wypadków, że wskaźnik ciężkości poprawił się zaledwie o 0,1.
Należy zwrócić uwagę na niewielkie zwiększenie liczby zderzeń tylnych (+0,7%) oraz udziału tej grupy wypadków wśród ogółu wypadków (+0,4%). Wprawdzie wzrosty te nie pociągnęły za sobą zwiększenia liczby ofiar śmiertelnych – w tej kategorii odnotowano o 14 ofiar śmiertelnych mniej (tj. -8,5%) niż w 2016 r., ale należałoby przeprowadzić pogłębioną analizę tego zagadnienia, gdyż **wzrost udziału zderzeń tylnych może wskazywać na utrzymywanie zbyt małej odległości pomiędzy pojazdami (np. przy jednoczesnej zbyt szybkiej jeździe), a także na rozproszenie uwagi prowadzących pojazdy (np. przez telefony komórkowe czy inne urządzenia)**.

Ofiary i sprawcy wypadków

... kto był ofiarą?



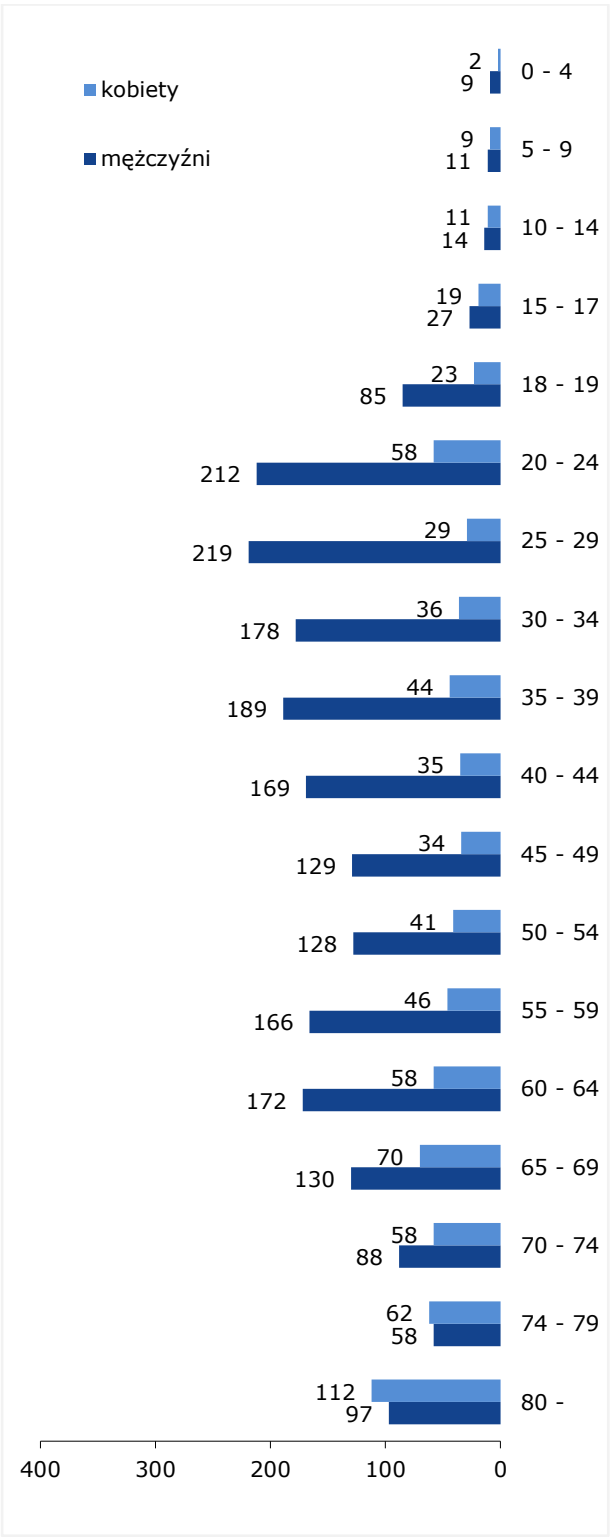
Rok 2017 był bardziej bezpieczny dla kierujących pojazdami niż rok 2016 – w tej kategorii uczestników ruchu drogowego zginęło o 86 osób mniej (-5,6%), a o 658 osób mniej (-3,2%) zostało rannych. Znacząco poprawiło się bezpieczeństwo pasażerów pojazdów. W 2017 r. zginęło ich o 114 osób mniej (-18,6%), a o 255 osób mniej (-2,1%) zostało

rannych. Niestety nie można tego samego powiedzieć o pieszych – wprawdzie rannych w tej grupie było mniej o 387 osób (-4,9%) niż w roku poprzednim, ale o 5 osób (+0,6%) zwiększyła się liczba ofiar śmiertelnych. Wskazuje to na konieczność podejmowania nowych działań zapobiegawczych mających na celu poprawę bezpieczeństwa tej najsłabiej chronionej grupie uczestników ruchu drogowego oraz nieustannego prowadzenia szeroko zakrojonych akcji edukacyjno-informacyjnych poruszających ten problem.
W 2017 r. zginęło o 185 mężczyzn i 10 kobiet mniej (odpowiednio: -8,2% i -1,3%) w porównaniu z rokiem 2016. Liczba rannych zmniejszyła się w porównywanym okresie o 4,4% w przypadku mężczyzn i 1,8% w przypadku kobiet.

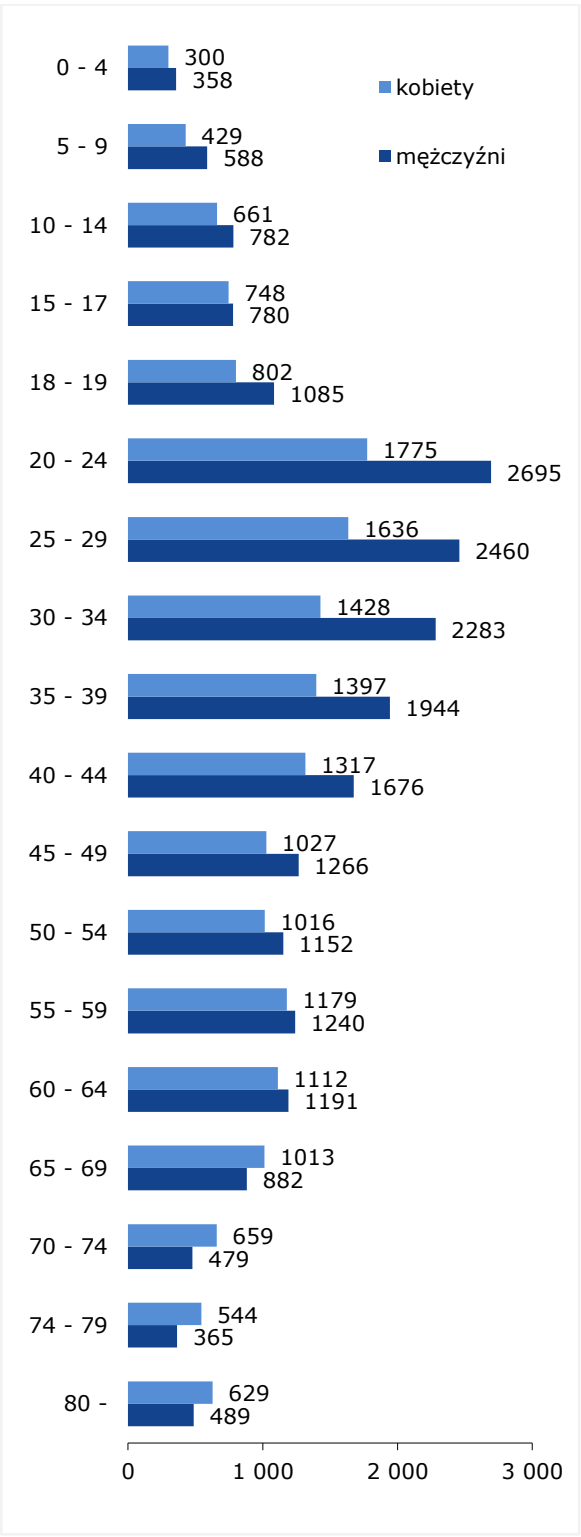
W 2017 r. w prawie wszystkich kategoriach pojazdów najczęściej biorących udział w wypadkach drogowych odnotowano zmniejszenie (w stosunku do roku 2016) liczb zarówno ofiar śmiertelnych, jak i rannych. Liczba ofiar śmiertelnych w samochodach osobowych zmalała o 8,6%, a wśród motocyklistów o 5,3%. Największą poprawę odnotowano w grupie motorowerzystów, których zginęło o 22 mniej (-28,6%) i rowerzystów – 51 ofiar śmiertelnych mniej (18,8%). Również wśród rannych motorowerzystów i rowerzystów zaobserwowano duże spadki liczby ofiar wynoszące odpowiednio 13,1% i 11,0%. Natomiast wśród kierujących i pasażerów samochodów ciężarowych zarejestrowano wzrost liczby ofiar śmiertelnych o 12 osób tj. o 10,5% w stosunku do roku ubiegłego i 4,1% spadek liczby rannych. W 2017 r. zmniejszyły się również liczby rannych w samochodach osobowych o 298 osób (-1,4%) i rannych motocyklistów o 35 osób (-1,7%). Poprawa bezpieczeństwa w grupie użytkowników jednośladów (zwłaszcza napędzanymi silnikami) jest tym bardziej istotna, że w ubiegłym roku w tej grupie użytkowników dróg odnotowano znaczący wzrost liczby ofiar śmiertelnych. Należy jednak zauważyć, że udział wypadków z udziałem motocyklistów nie zmienił się w stosunku do 2016 r., co przy wzroście popularności tego środka transportu wymaga już podejmowania na szeroką skalę działań profilaktycznych i edukacyjnych.

… w jakim wieku były ofiary?

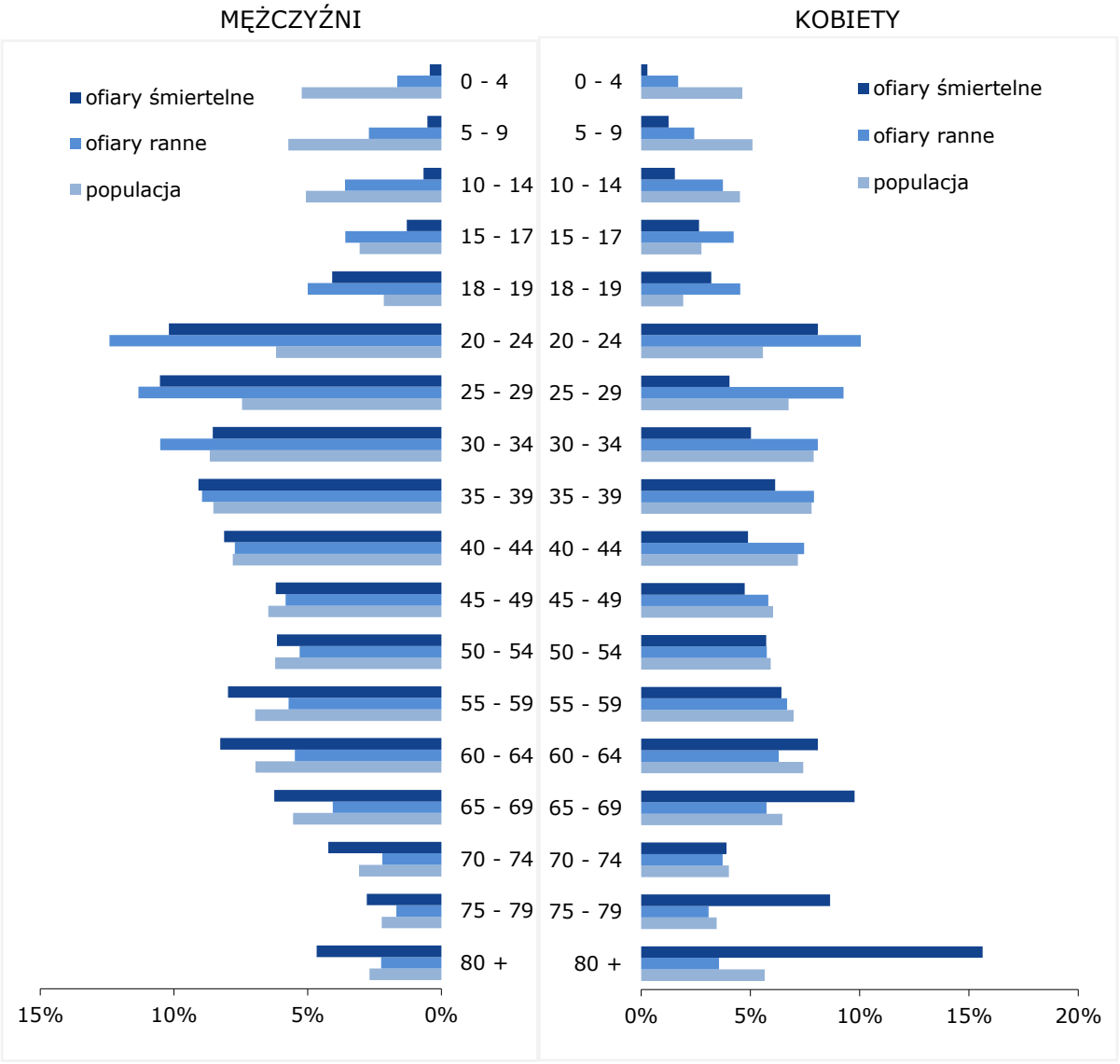
OFIARY ŚMIERTELNE



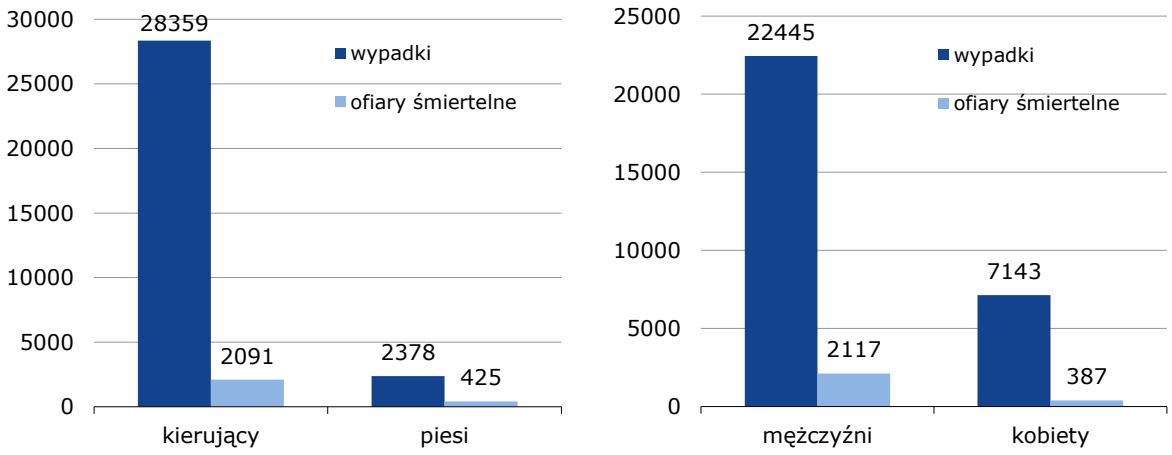
OFIARY RANNE



… jakiej płci były ofiary? (udział w populacji)

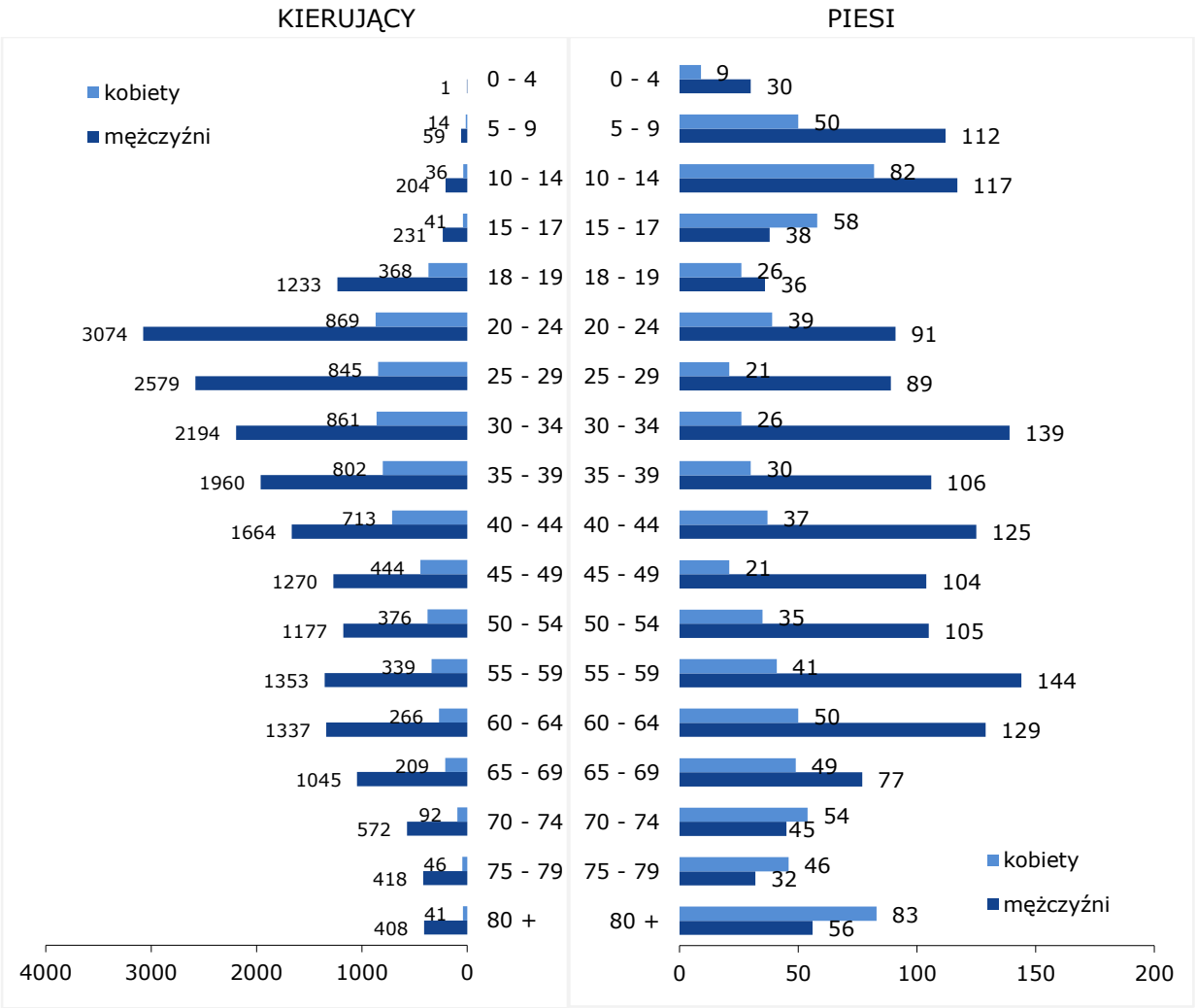


… kto był sprawcą?

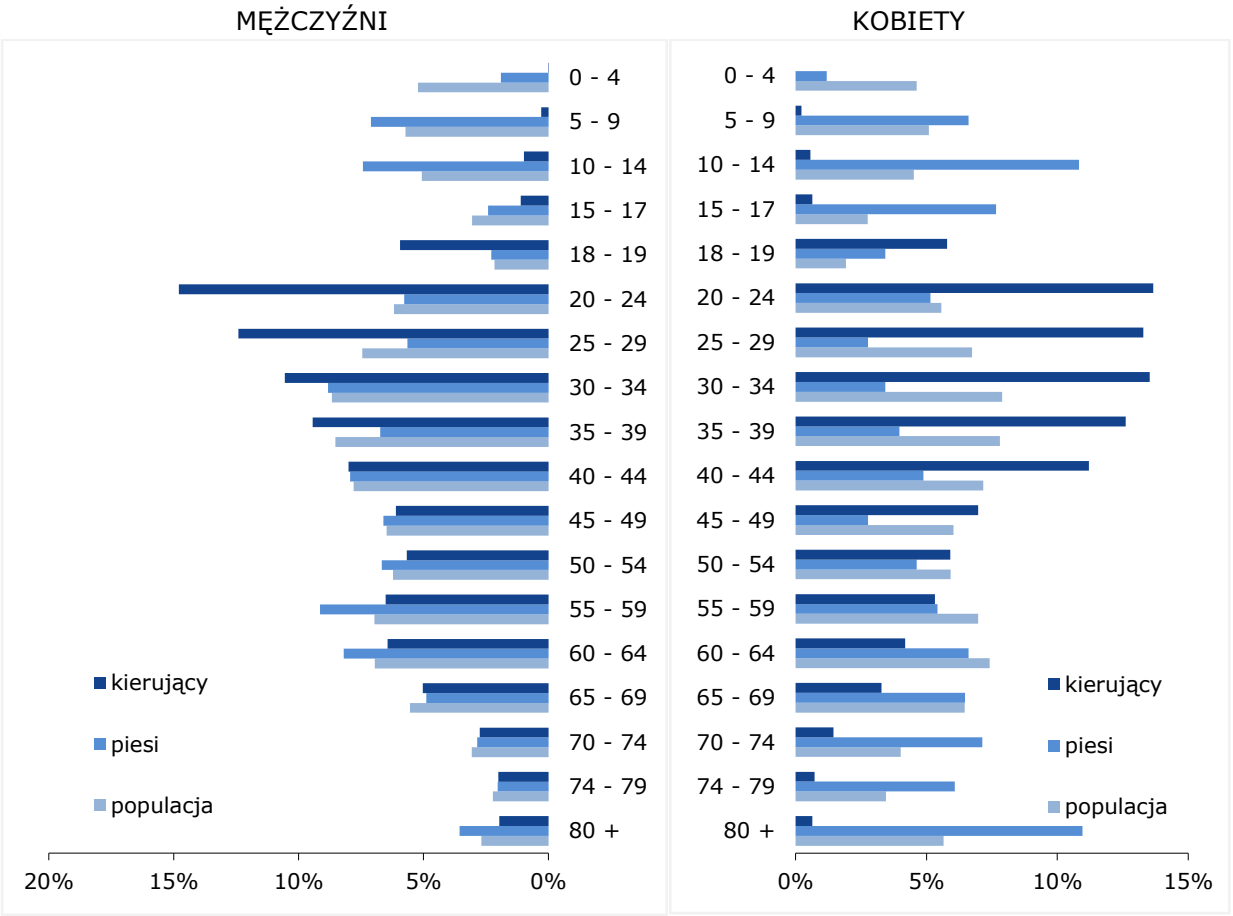


W 2017 r. w 28 359 wypadkach spowodowanych przez kierujących zginęło 2 091 osób, a w 2 378 wypadkach, których sprawcami byli piesi śmierć poniosło 425 osób. W 2017 r. odnotowano istotny spadek (w porównaniu do roku 2016) o 2,5% liczby wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami, który przyniósł również spadek liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków – o 8,5%.
Jednocześnie w porównywanym okresie odnotowano spadek o 2,9% liczby wypadków spowodowanych przez pieszych przy jednoczesnym dość dużym, wynoszącym 6,5%, wzroście liczby ofiar śmiertelnych wypadków, których sprawcami byli piesi.
W przeciwieństwie do roku 2016, rok 2017 charakteryzował się wyraźnym wzrostem liczby ofiar śmiertelnych wypadków powodowanych przez pieszych, przy jednoczesnym spadku liczby ofiar śmiertelnych wypadków powodowanych przez kierujących pojazdami. Podobnie jak w latach ubiegłych sprawcami jak i najbardziej poszkodowaną grupą w tym zakresie byli mężczyźni, lecz w porównaniu z danymi za rok 2016 zarówno liczba wypadków powodowanych przez mężczyzn, jak i przez kobiety zmniejszyła się (odpowiednio o -2,2% i 3,6%), ale tylko w przypadku mężczyzn liczba ofiar śmiertelnych tych wypadków została zredukowana (o -8,3%). W wypadkach powodowanych przez kobiety w 2017 r. zginęły o 22 osoby więcej (+6,0%) w odniesieniu do roku poprzedniego.

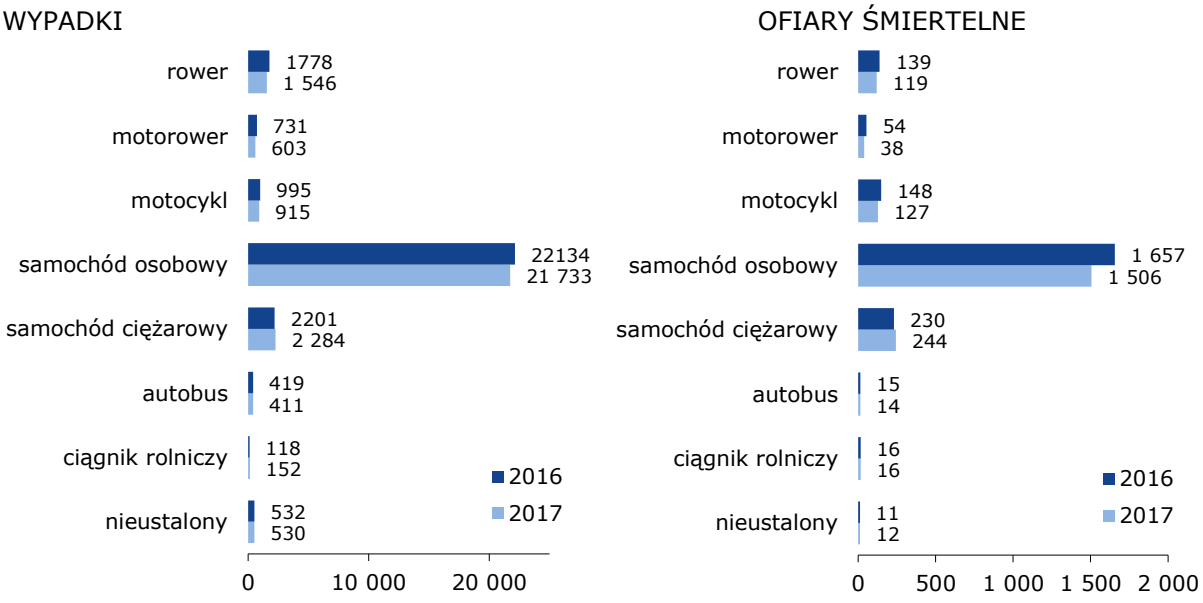
… w jakim wieku byli sprawcy?



… jakiej płci byli sprawcy? (udział w populacji - kierujący)



… jakim pojazdem się poruszali?



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

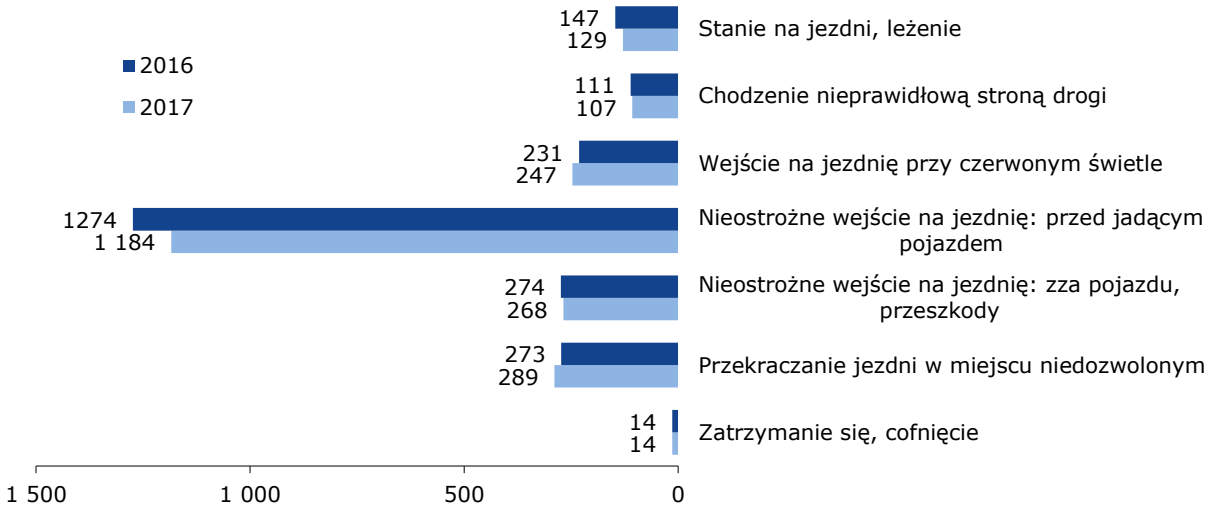
Porównując liczbę wypadków w 2017 r., których sprawcami byli kierujący samochodami osobowymi, to w odniesieniu do roku 2016 odnotowano spadek o 1,8%, a liczba śmiertelnych ofiar tych wypadków zmalała o 9,1%.
Liczba wypadków w 2017 r., których sprawcami byli kierujący samochodami ciężarowymi w odniesieniu do danych z roku 2016 wzrosła o 3,8%, a liczba śmiertelnych ofiar tych wypadków wzrosła o 6,1%.
W odniesieniu do roku 2016, odnotowano znaczny spadek (o 13,0%) liczby wypadków spowodowanych przez rowerzystów, a liczba śmiertelnych ofiar tych wypadków zmalała aż o 14,4%.
Odnotowano spadek o 8,0% liczby wypadków spowodowanych przez motocyklistów, a liczba śmiertelnych ofiar tych wypadków zmniejszyła się aż o 14,2%.
W 2017 roku odnotowano bardzo duży wzrost (o 28,8%) liczby wypadków spowodowanych przez kierujących ciągnikami rolniczymi.
Znaczący wzrost został zanotowany w odniesieniu do wypadków spowodowanych przez kierujących samochodami ciężarowymi oraz liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków. W celu wyjaśnienia tych niekorzystnych zmian konieczna jest pogłębiona analiza tego problemu[7].

[7] Jednocześnie należy wyjaśnić, że w zarządzeniu nr 31 KGP, które weszło w życie 1 listopada 2015 r. zmieniony został podział samochodów ciężarowych: z przyczepą i bez przyczepy na o DMC do 3,5 t i powyżej 3,5 t. Poprzednio podział budził wątpliwości jak kwalifikować np. tzw. samochody dostawcze, dlatego też wprowadzono nowy podział, który ponadto jest stosowany w bazach danych międzynarodowych. Porównując lata 2015-2016 różnice w danych dotyczących wypadkowości dla tej grupy pojazdów były zauważalne, jednakże trudno oszacować w jakim stopniu wpływ na to miała zmiana w sposobie gromadzenia danych. Obecnie, porównując statystyki za lata 2016-2017 różnice nie są aż tak znaczące.

Okoliczności wypadków

… jakie było zachowanie pieszego?

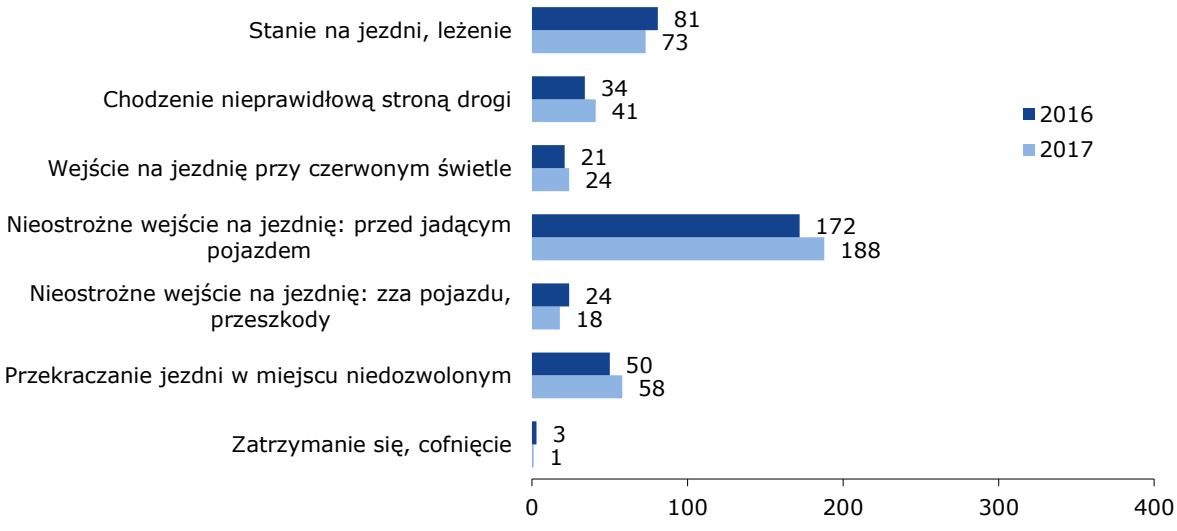
WYPADKI



Głównymi przyczynami wypadków spowodowanych w 2017 r. przez pieszych było:

- nieostrożne wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 1 184 wypadki; spadek w porównaniu z 2016 r. o 7,1%,
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 289 wypadków; wzrost w porównaniu z 2016 r. o 5,9%,
- wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody – 268 wypadków; spadek w porównaniu z 2016 r. o 2,2%,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 247 wypadków; wzrost w porównaniu z 2016 r. o 6,5%.

OFIARY ŚMIERTELNE

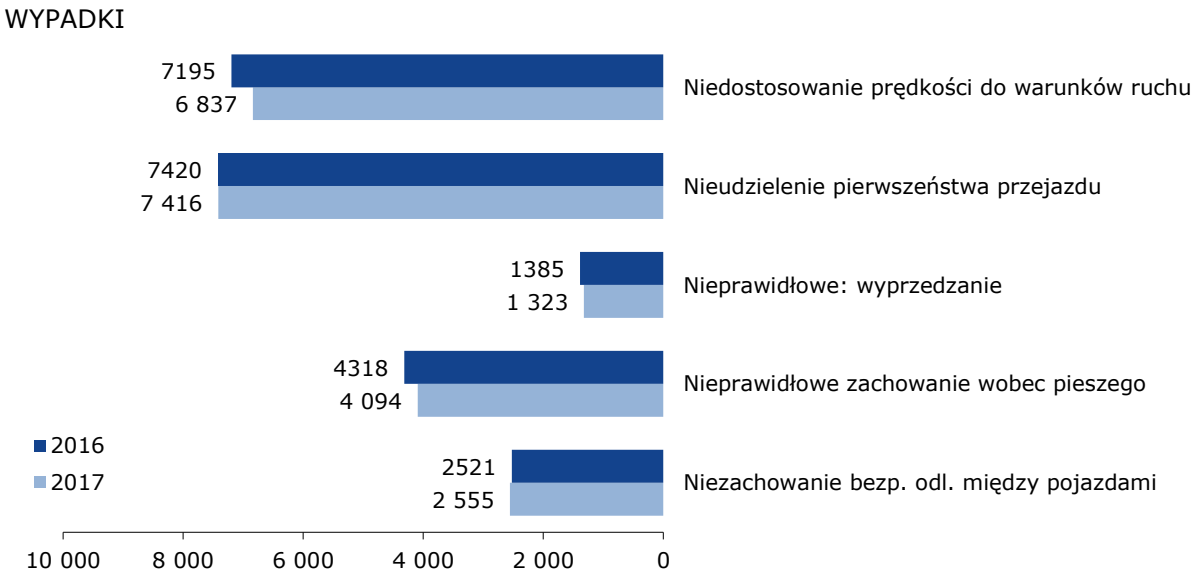


Najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych w 2017 r. przez pieszych było wynikiem:

- nieostrożnego wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 188 ofiary śmiertelne; wzrost w porównaniu z 2016 r. o 9,3%,
- stania lub leżenia na jezdni – 73 ofiary śmiertelne; spadek w porównaniu z 2016 r. o 9,9%,
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 58 ofiar śmiertelnych; wzrost w porównaniu z 2016 r. o 16,0%,
- chodzenia nieprawidłową stroną drogi - 41 ofiar śmiertelnych; wzrost w porównaniu z 2016 r. o 20,6%,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 24 ofiary śmiertelne; wzrost w porównaniu z 2016 r. o 14,3%.

Rok 2017 był kolejnym rokiem, w którym dość istotnie wzrosła liczba wypadków spowodowanych przez pieszych wchodzących na jezdnię przy czerwonym świetle, co pociągnęło za sobą wzrost (o 14,3%) liczby ofiar śmiertelnych tych zdarzeń. Zatem jest to problem, na który należy w najbliższym czasie zwrócić szczególną uwagę przy programowaniu działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa tej grupy uczestników ruchu drogowego.

… jakie było zachowanie kierującego?

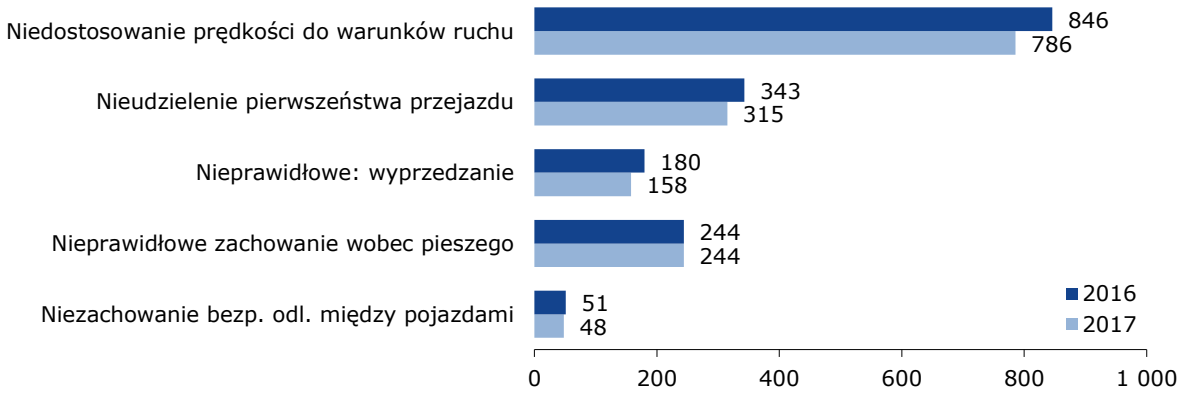


Główne przyczyny wypadków, których sprawcami byli w 2017 r. kierujący pojazdami to:

- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – 7 416 wypadków; spadek w porównaniu z 2016 r. o 0,1%,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 6 837 wypadków; spadek w porównaniu z 2016 r. o 5,0%,
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego – 4 094 wypadki; spadek w porównaniu z 2016 r. o 5,2%,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 2 555 wypadków; wzrost w porównaniu z 2016 r. o 1,3%,
- nieprawidłowe wyprzedzanie – 1 323 wypadki; spadek w porównaniu z 2016 r. o 4,5%.

Porównując dane za rok 2017 do danych za rok 2016 o liczbie ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych przez kierującego, to w zakresie wyżej wymienionych, głównych przyczyn tych wypadków, odnotowano dość dużą poprawę bezpieczeństwa. Największy spadek dotyczył liczby śmiertelnych ofiar wypadków spowodowanych nieprawidłowym wyprzedzaniem, w których zginęło 158 osób, tj. o 12,2% mniej niż w roku 2016. Wypadki spowodowane nieudzieleniem pierwszeństwa przejazdu pociągnęły za sobą o 8,2% mniej ofiar. Poprawę odnotowano również w zakresie zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków, w których główną przyczyną było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (o 7,1% zabitych mniej), czy niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami (o 5,9% zabitych mniej). Jedynie dla wypadków, w których kierujący pojazdami zachowali się nieprawidłowo wobec pieszego nie zarejestrowano żadnej zmiany, tzn. ani poprawy, ani pogorszenia bezpieczeństwa.
Jeżeli przedstawiona powyżej poprawa będzie utrzymywała się w kolejnych latach i przyjmie charakter trwałego trendu, to będzie można uznać, że kierunki podejmowanych działań zaradczych zostały przyjęte prawidłowo, a same działania skutkujące zmniejszeniem liczby ofiar śmiertelnych są prowadzone efektywnie. Jednakże zaprezentowane statystyki wskazują, że pomimo ograniczenia liczby wypadków spowodowanych nieprawidłowym zachowaniem wobec pieszego, nie zmalała liczba ofiar śmiertelnych tych wypadków. Zatem dotychczasowe działania ochronne ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa pieszych powinny zostać zintensyfikowane oraz dodatkowo wzmocnione nowymi inicjatywami, aby zapewnić większą skuteczność oddziaływania.

OFIARY ŚMIERTELNE



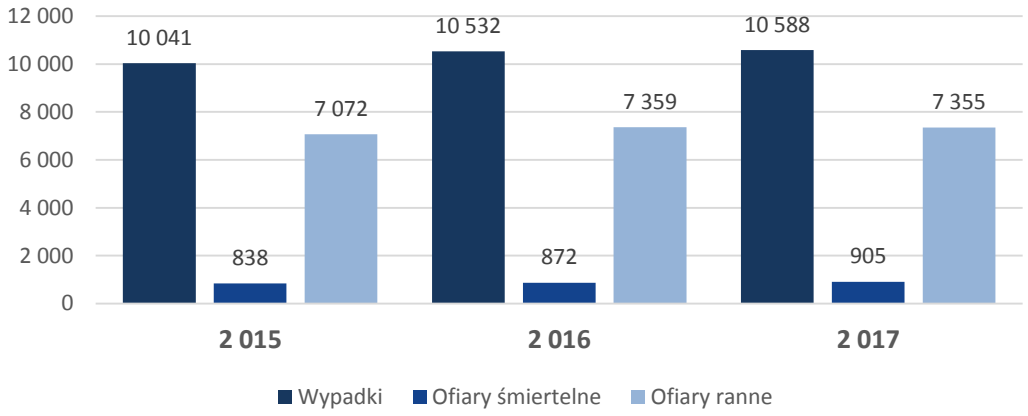
... ile było wypadków z udziałem nietrzeźwych oraz jakie były ich konsekwencje ?

W 2017 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg (kierujący, piesi, pasażerowie) uczestniczyli w 2 788 wypadkach drogowych, w których zginęło 341 osób, a 3150 osób zostało rannych. W porównaniu z ubiegłym rokiem odnotowano spadek liczby wypadków o 6,0%, zabitych o 11,0% i rannych o 7,1%. Do zdarzeń drogowych z udziałem osób będących pod działaniem alkoholu najczęściej dochodziło w ostatnich dniach tygodnia: soboty (19,8%) i niedziele (21,3%). W grupie kierujących będących pod działaniem alkoholu, największe zagrożenie bezpieczeństwa stanowili kierujący samochodami osobowymi, którzy spowodowali 1097 wypadki (68,4% wypadków spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu). Wskaźnik ten jest niższy niż w roku ubiegłym. W wypadkach zawinionych przez nietrzeźwych kierujących samochodami osobowymi zginęły 155 osoby, tj. 78,3% śmiertelnych ofiar zdarzeń

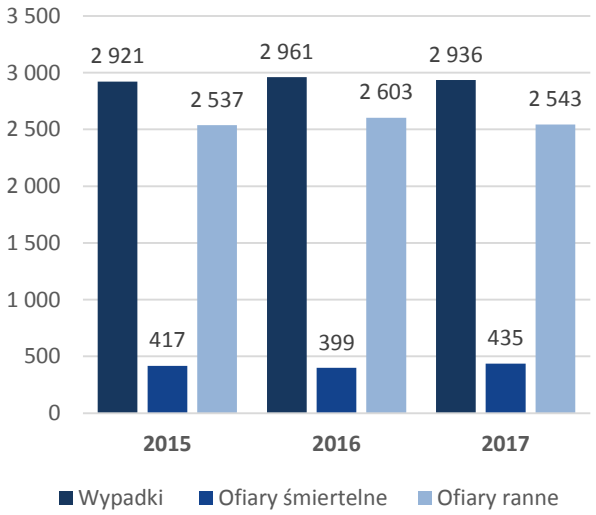
spowodowanych przez kierujących pod działaniem alkoholu (2016 rok – 75,6%), a rannych w tych wypadkach zostało 1 423 osób tj. 73,5% (2016 rok – 73,6%).
W 2017 roku odnotowano 518 wypadki spowodowane przez pieszych będących pod działaniem alkoholu, w wyniku których śmierć poniosły 71 osoby, a 454 zostały ranne. W porównaniu do roku 2016 nastąpił spadek liczby wypadków spowodowanych przez tę grupę uczestników ruchu o 55 (-9,6%), jak również zmniejszyła się o 10 (-12,3%) liczba ofiar śmiertelnych oraz o 46 (-9,2%) liczba osób rannych.
Kierujący pojazdami będący pod działaniem innego niż alkohol zabronionego środka byli sprawcami 52 wypadków, w których 19 osób zginęło, a 71 zostało rannych. W 2017 r. w grupie wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami, będących pod działaniem innych środków działających podobnie do alkoholu, w porównaniu z rokiem 2016, odnotowano wzrosty zarówno liczby wypadków (+15,5%), jak i ich ofiar śmiertelnych (+35,7%) oraz rannych (+29,1%). Do głównych przyczyn tych wypadków zaliczamy: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (30 wypadków, 13 osób zabitych, 45 osób rannych), a także nieprawidłowe omijanie (4 wypadki, 1 osoba zabita, 5 osoby ranne) i nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (4 wypadki, 2 osoby zabite, 2 osoby ranne).

jak kształtuje się wypadkowość w grupie wiekowej 60+ ?

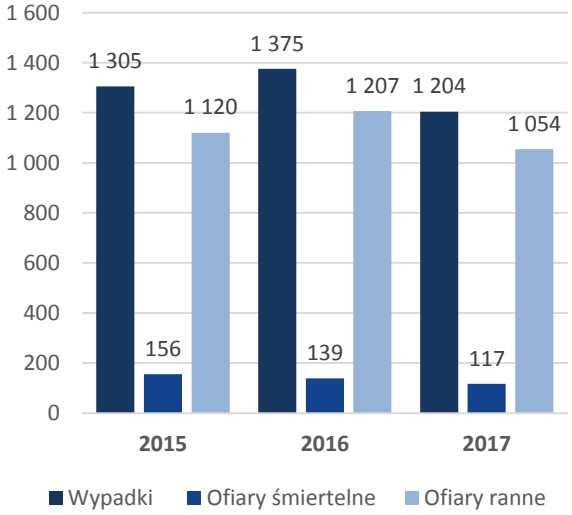
WYPADKI Z UDZIAŁEM UCZESTNIKÓW RUCHU W WIEKU 60+



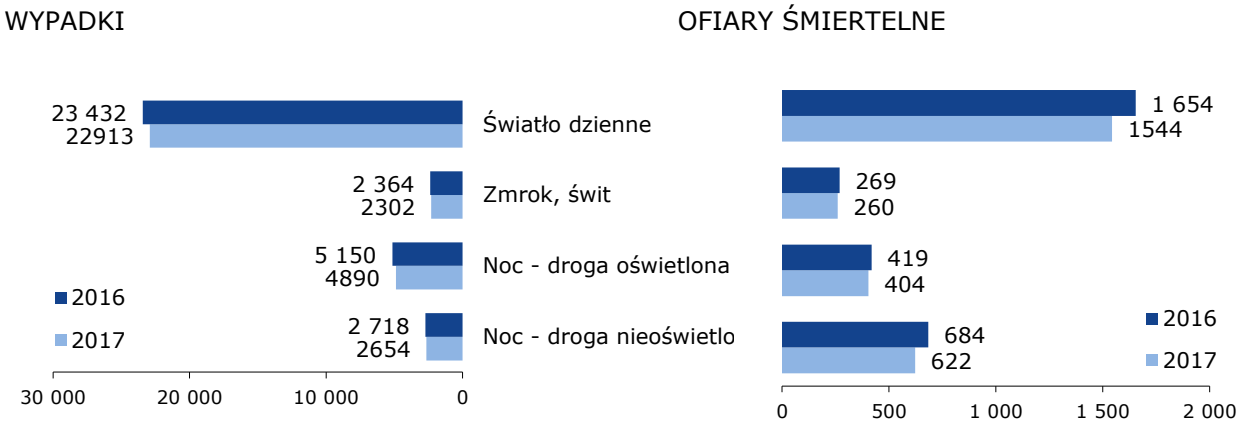
WYPADKI Z UDZIAŁEM PIESZYCH W WIEKU 60+



WYPADKI Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW W WIEKU 60+



… przy jakim oświetleniu?

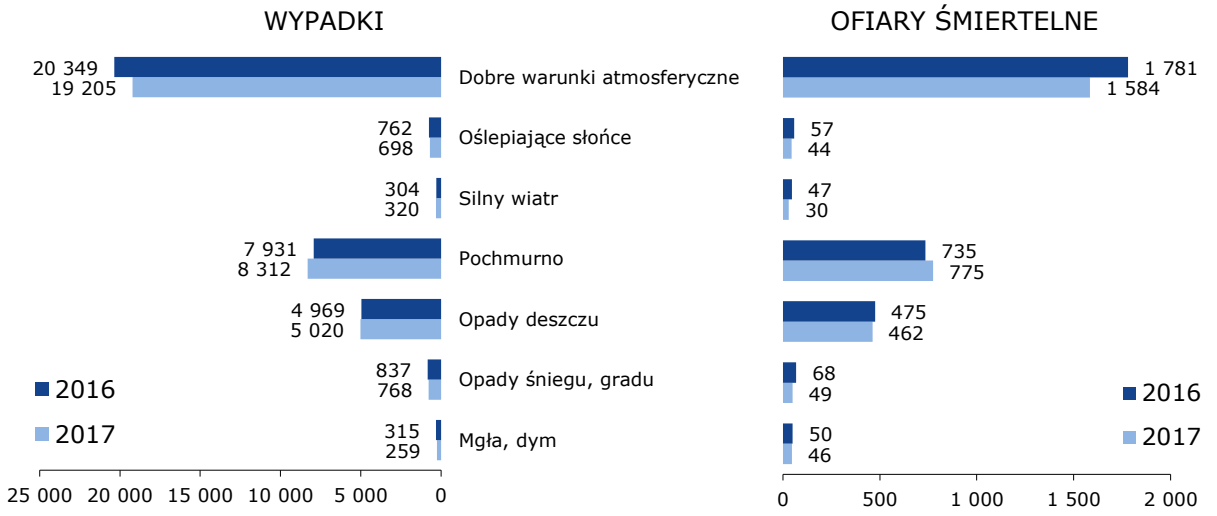


Ponieważ największy ruch na drogach odbywa się przy świetle dziennym, to również w tej porze doby odnotowywana jest największa liczba wypadków oraz ich ofiar. Natomiast wypadki, które wydarzają się w nocy charakteryzują się największą ciężkością.

W 2017 r. w 100 wypadkach, które miały miejsce w nocy na drodze nieoświetlonej (a większość takich dróg znajduje się poza obszarami zabudowanymi) zginęły średnio 23 osoby, na drogach oświetlonych 8. W porach przejściowych czyli o świcie lub zmierzchu wskaźnik ten wyniósł 11 zabitych na 100 wypadków, a przy świetle dziennym 7.

Porównując dane z roku 2017 do danych z roku 2016 we wszystkich porach doby zmniejszyła się zarówno liczba wypadków, jak i ich ofiar śmiertelnych. Największą poprawę (-5,0%) w zakresie liczby wypadków odnotowano dla zdarzeń, które miały miejsce w nocy na drogach oświetlonych. Natomiast w zakresie liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków, największą poprawę odnotowano dla zdarzeń, które miały miejsce w nocy na drogach nieoświetlonych i w dzień – odpowiednio mniej o -9,1% i -6,7% niż w roku 2016.

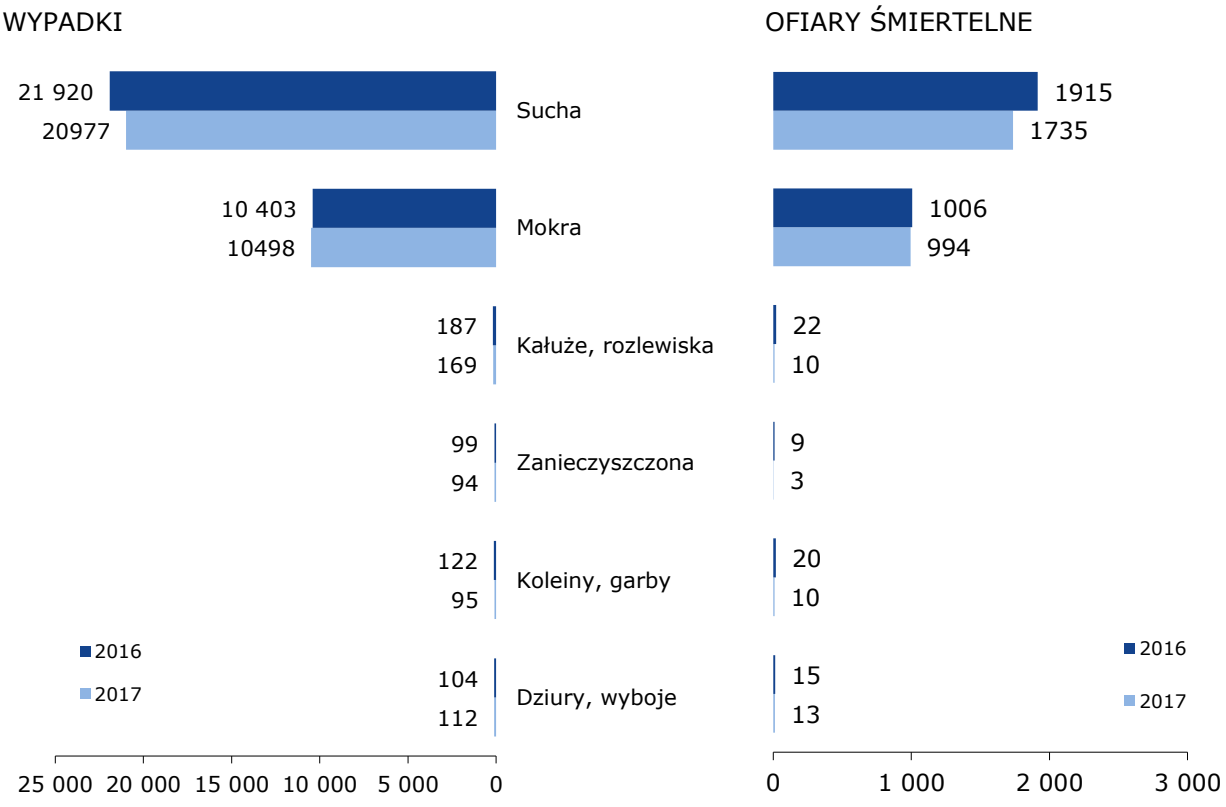
… podczas jakiej pogody?



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

Rok 2017 charakteryzował się w Polsce dość trudnymi i zmiennymi warunkami pogodowymi. Kraj bardzo często nawiedzały gwałtowne zjawiska pogodowe (silne wiatry, nawałnice, burze, podtopienia, mrozy, upały). Analiza danych o wypadkach drogowych w 2017 r., wskazuje, że w porównaniu z rokiem 2016 zwiększyła się liczba zdarzeń drogowych zaistniałych w trudniejszych warunkach pogodowych, takich jak wiatr (o 5,3% więcej wypadków), chmury (o 4,8% więcej wypadków) czy deszcz (o 1,0% więcej wypadków). Natomiast zmniejszyła się liczba wypadków przy dobrej pogodzie i w dniach słonecznych – odpowiednio o 5,6% i o 8,4%. Wzrost liczby wypadków w dni pochmurne pociągnął za sobą wzrost liczby ofiar śmiertelnych tych zdarzeń o 5,4%. Przy innych warunkach pogodowych nastąpiło zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych (nawet pomimo wzrostu liczby wypadków), co może wskazywać na zachowanie przez uczestników ruchu drogowego większej ostrożności przy pogorszeniu aury.

… na jakiej nawierzchni?



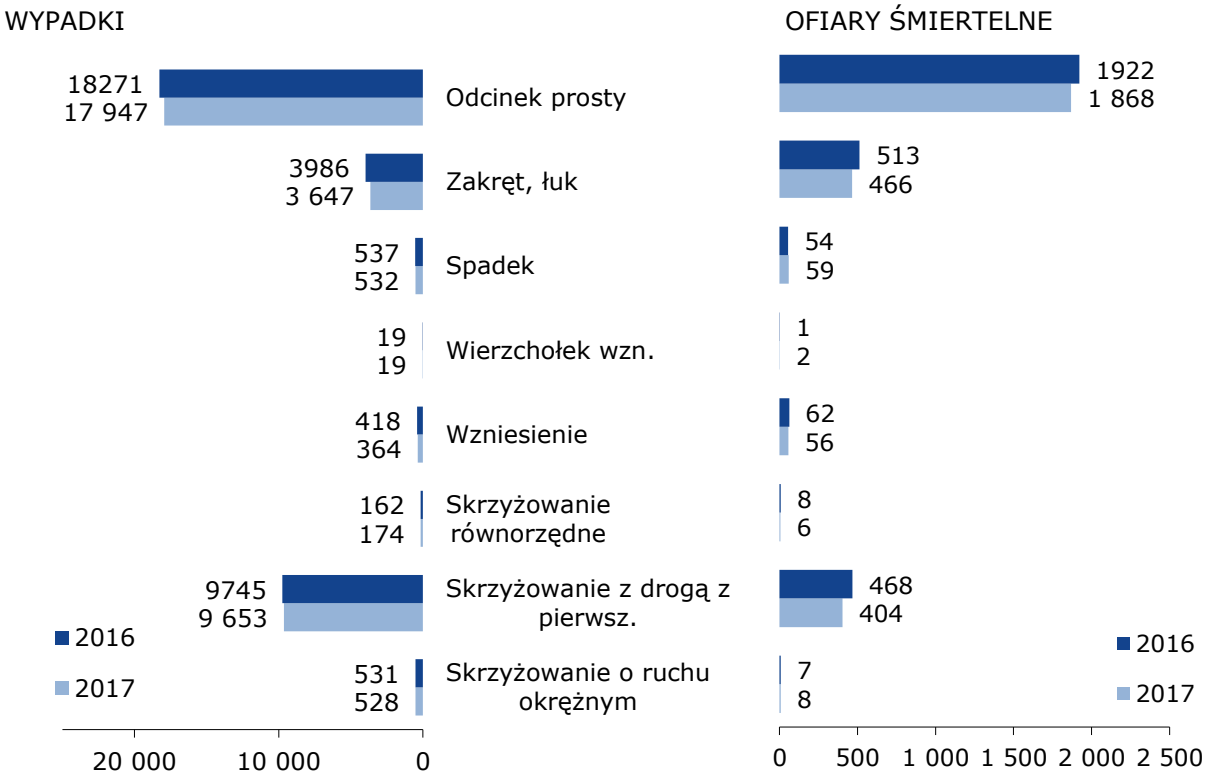
*W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

Miejsca powstawania wypadków

... na jakim obszarze?

Obszar	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ofiary ranne		Ciężkość wypadku (ofiar śmiert. / 100 wypadków)
	ogółem	%	ogółem	%	ogółem	%	
Zabudowany	23 262	71,1	1 238	43,7	27 014	68,4	5,32
Niezabudowany	9 498	28,9	1 593	56,3	12 452	31,6	16,8
O g ó ł e m	**32 760**	**100**	**2 831**	**100**	**39 466**	**100**	**8,6**

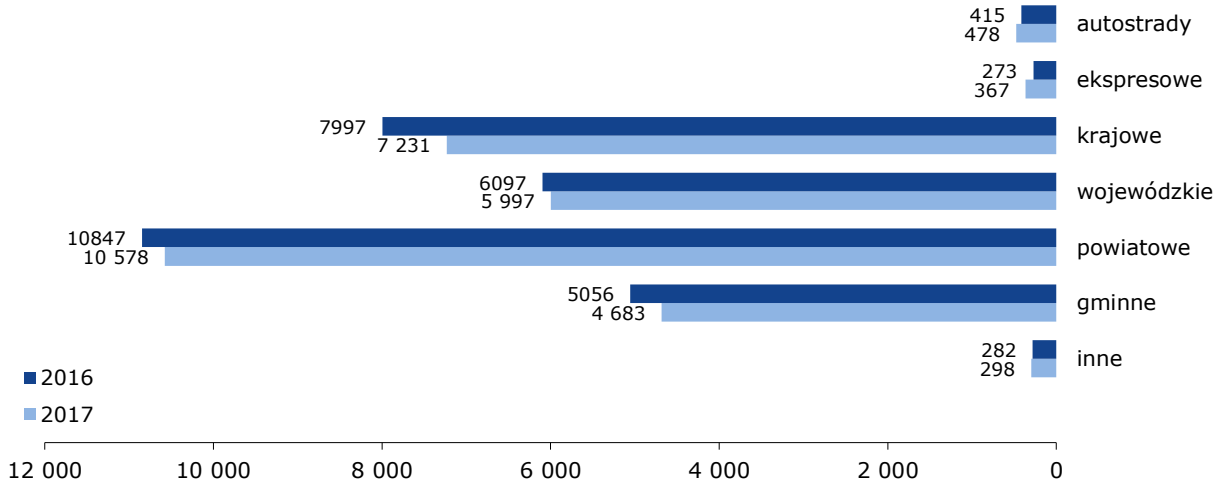
... na jakim odcinku drogi?



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

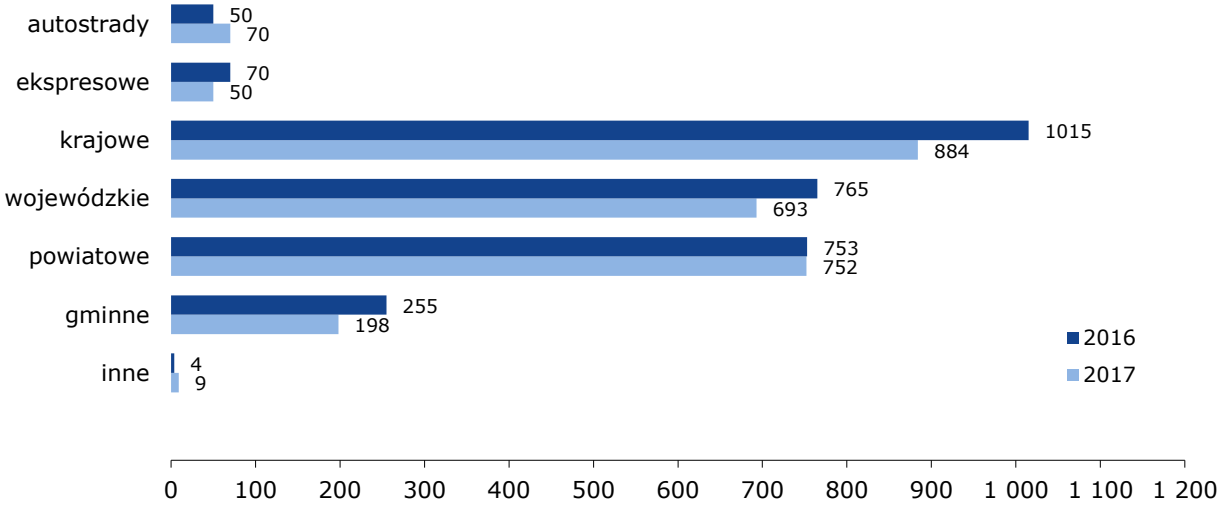
… na drodze jakiej kategorii?

WYPADKI



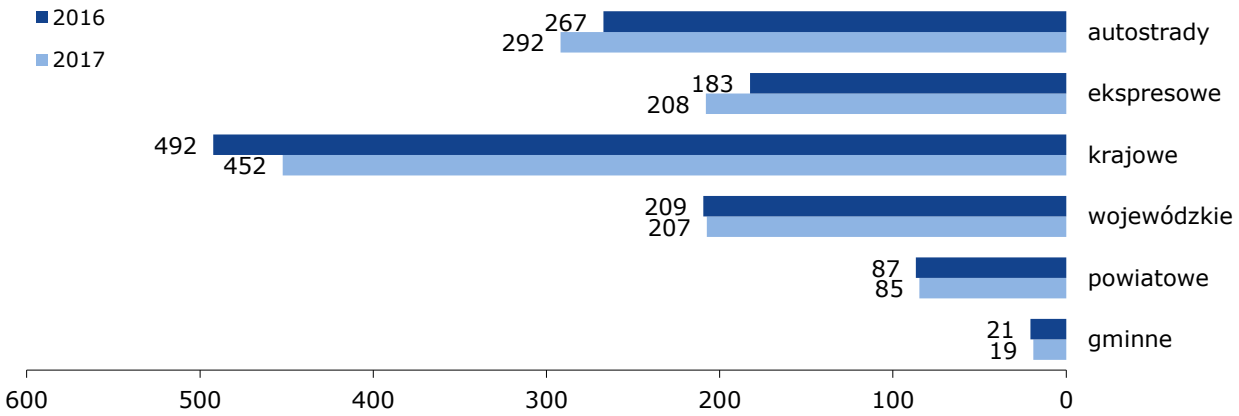
W 2017 roku odnotowano zmniejszenie liczby wypadków z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad. Na autostradach liczba wypadków wzrosła o 15% a na drogach ekspresowych aż o 34% w stosunku do roku 2016. Podobnie jak w poprzednich latach najwięcej wypadków wydarzyło się na drogach powiatowych, pomimo, że stanowią one niespełna 30% długości wszystkich dróg w Polsce. Największy spadek liczby wypadków w 2017 roku zanotowano na drogach krajowych (-9,5%), a najmniejszy na drogach wojewódzkich – wyniósł on 1,6%.

OFIARY ŚMIERTELNE



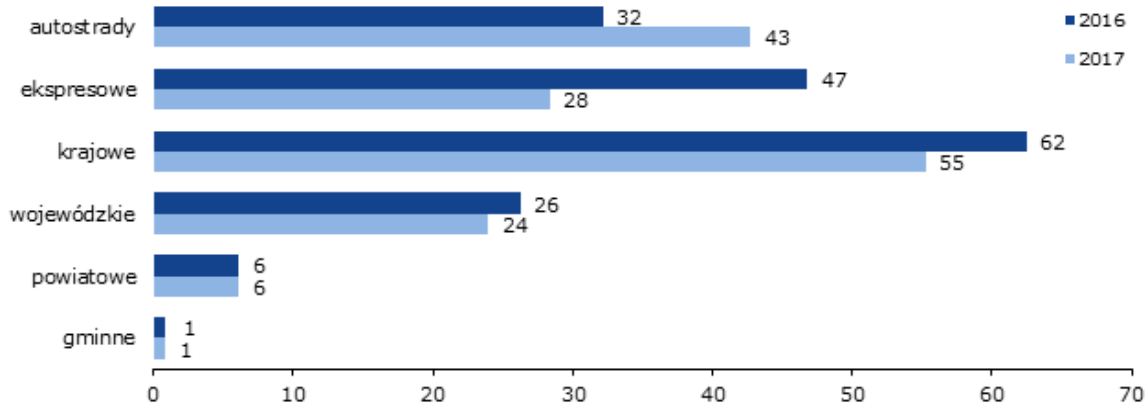
W 2017 r. największą liczbą ofiar śmiertelnych wypadków drogowych charakteryzowały się drogi krajowe, które stanowią zaledwie 4,6% długości wszystkich dróg w Polsce. Liczba osób zabitych na tej kategorii dróg zmalała w stosunku do roku 2016 o 12,9%. W 2017 roku odwrotnie niż w roku 2016 liczba ofiar śmiertelnych na autostradach wzrosła (+40%), a na drogach ekspresowych zmalała (-28%). Na drogach gminnych liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 22%, a na drogach wojewódzkich o 9,4%.

...ile było wypadków na 1000 kilometrów?



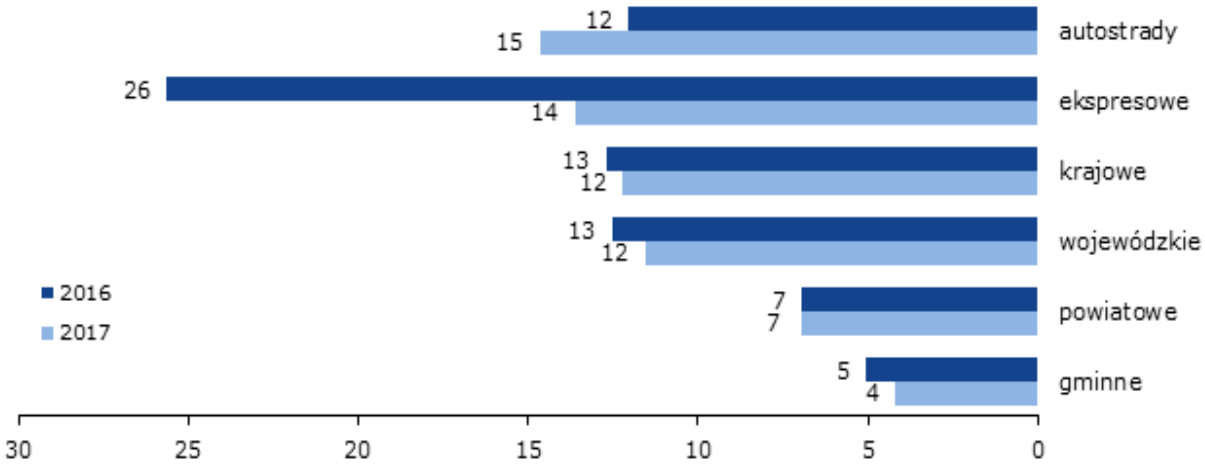
Odnosząc liczbę wypadków do długości dróg najbardziej niekorzystnymi wskaźnikami podobnie jak w roku poprzednim charakteryzują się drogi krajowe i autostrady. Jednak w 2017 roku dla dróg krajowych wskaźnik ten uległ znacznej poprawie (o 8,1% mniej wypadków na każde 1000 kilometrów), a dla autostrad jak i dróg ekspresowych wskaźnik ten znacznie wzrósł odpowiednio o +9,3% i +13% w stosunku do 2016 r. Dla dróg wojewódzkich i gminnych liczby wypadków na każde 1000 kilometrów nieznacznie zmniejszyły się. Należy jednak zauważyć, że drogi krajowe przenoszą ok 40% pracy przewozowej wszystkich dróg publicznych.

...ile było ofiar śmiertelnych na 1000 kilometrów?



Największą liczbą ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 1000 km długości drogi charakteryzowały się w 2017 r. drogi krajowe. Wskaźnik ten wyniósł 55, tj. był o 11,3% niższy niż w 2016 r. Odwrotnie niż w ubiegłym roku dla dróg ekspresowych odnotowano spadek wskaźnika aż o 40,4%, a dla autostrad wzrost o 34,3%. Na drogach wojewódzkich i gminnych liczby ofiar śmiertelnych wypadków w przeliczeniu na każde 1000 kilometrów nieznacznie zmniejszyły się.

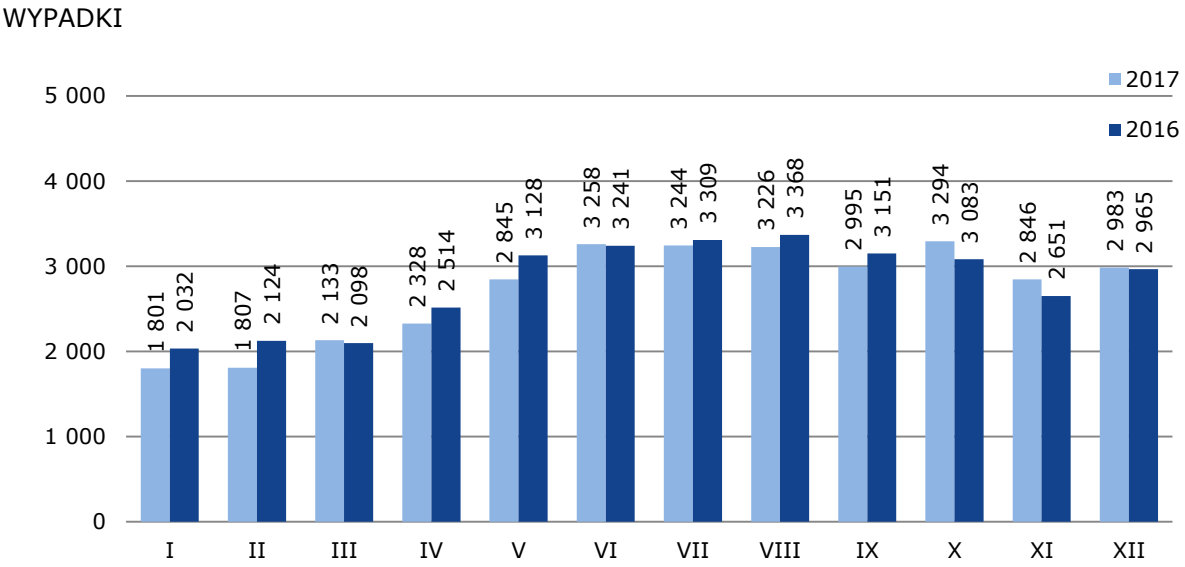
...jak kształtowała się ciężkość wypadków (liczba ofiar śmiertelnych / 100 wypadków)?



Wskaźnik ciężkości wypadków w 2017 roku zwiększył się tylko w stosunku do autostrad i to aż o 25 %. Największa zmiana dotyczyła wskaźnika ciężkości dla dróg ekspresowych - uległ on zmniejszeniu aż o 46%. Obecnie na autostradach i drogach ekspresowych wskaźnik ciężkości wypadków jest najwyższy od kilku lat i wynosi odpowiednio 15 i 14. Ciężkość wypadków na drogach tej klasy wynika z dużej prędkości poruszających się po nich pojazdów. Dla dróg krajowych i wojewódzkich nastąpiło nieznaczne zmniejszenie wskaźnika i obecnie wynosi on 12 zabitych na 100 wypadków drogowych. Dla dróg powiatowych wskaźnik jest najmniejszy (7 zabitych na 100 wypadków) i nie uległ on zmianie w stosunku do 2016 roku.

Czas powstawania wypadków

... w jakich miesiącach?

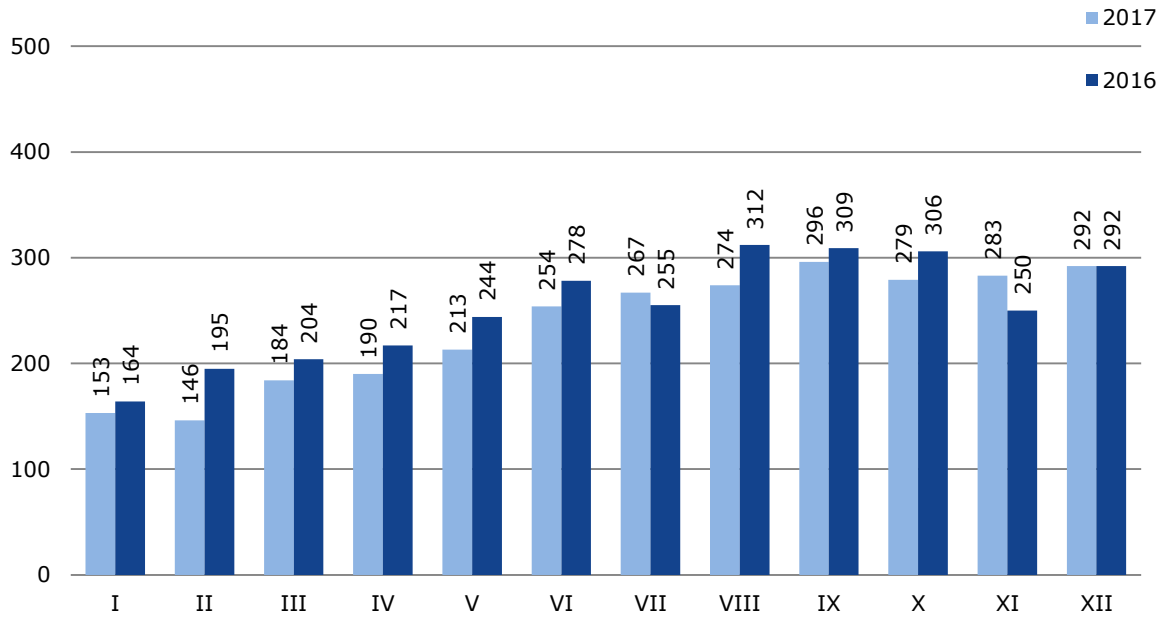


Analiza stanu bezpieczeństwa na polskich drogach w 2017 r. pod względem liczby wypadków w poszczególnych miesiącach wskazuje, że w porównaniu do danych za rok 2016 w siedmiu miesiącach odnotowano następujące spadki liczb wypadków drogowych:

- w styczniu o 11,4%,
- w lutym o 14,9%,
- w kwietniu o 7,4%,
- w maju o 9,0%,
- w lipcu o 2,0%,
- w sierpniu o 4,2%,
- we wrześniu o 5,0%.

Marzec, czerwiec oraz grudzień charakteryzowały się nieznacznymi wzrostami liczby wypadków, które wynosiły odpowiednio: 1,7%, 0,5% i 0,6%. W październiku i listopadzie zarejestrowano największe wzrosty liczb wypadków – odpowiednio 6,8% i 7,4%. Można zatem stwierdzić, że tylko w miesiącach jesiennych nastąpił wzrost liczby wypadków. Natomiast w styczniu, lutym i sierpniu 2017 r. znacząco zmniejszyła się liczba pieszych uczestniczących w wypadkach. Spadki te wyniosły odpowiednio 23,0%, 30,1% oraz 13,7%.
W pięciu miesiącach 2017 r. zwiększyła się liczba pieszych uczestniczących w wypadkach. Wzrosty te miały miejsce w marcu (o 7,4%), czerwcu (o 4,3%), wrześniu (o 2,3%), listopadzie (o 6,4%) i grudniu (o 5,4%).

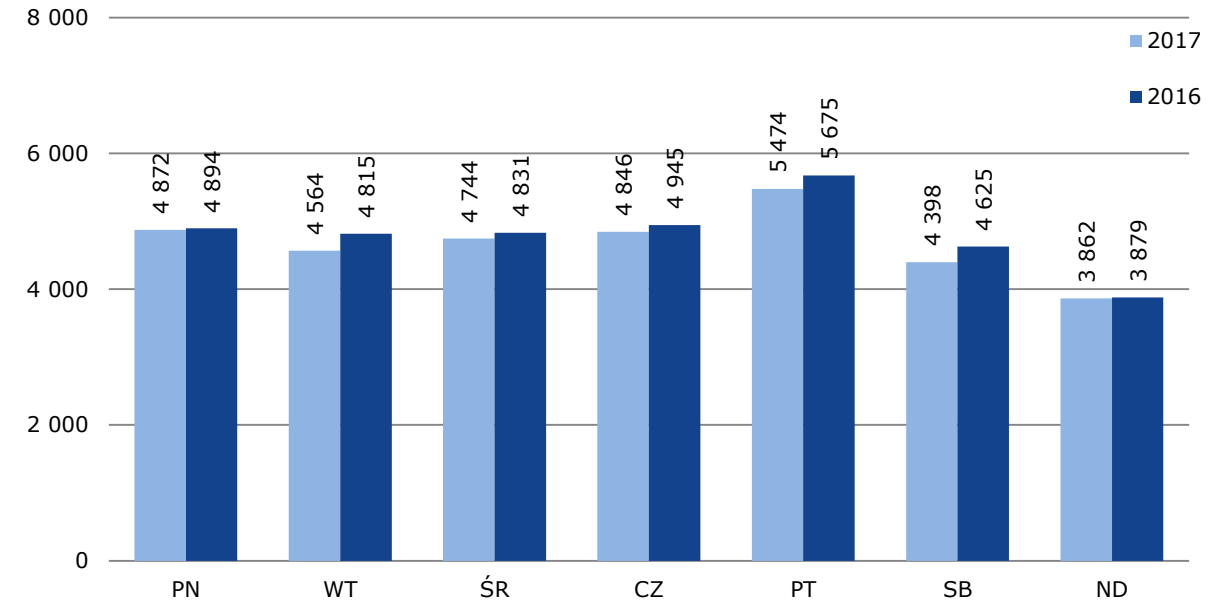
OFIARY ŚMIERTELNE



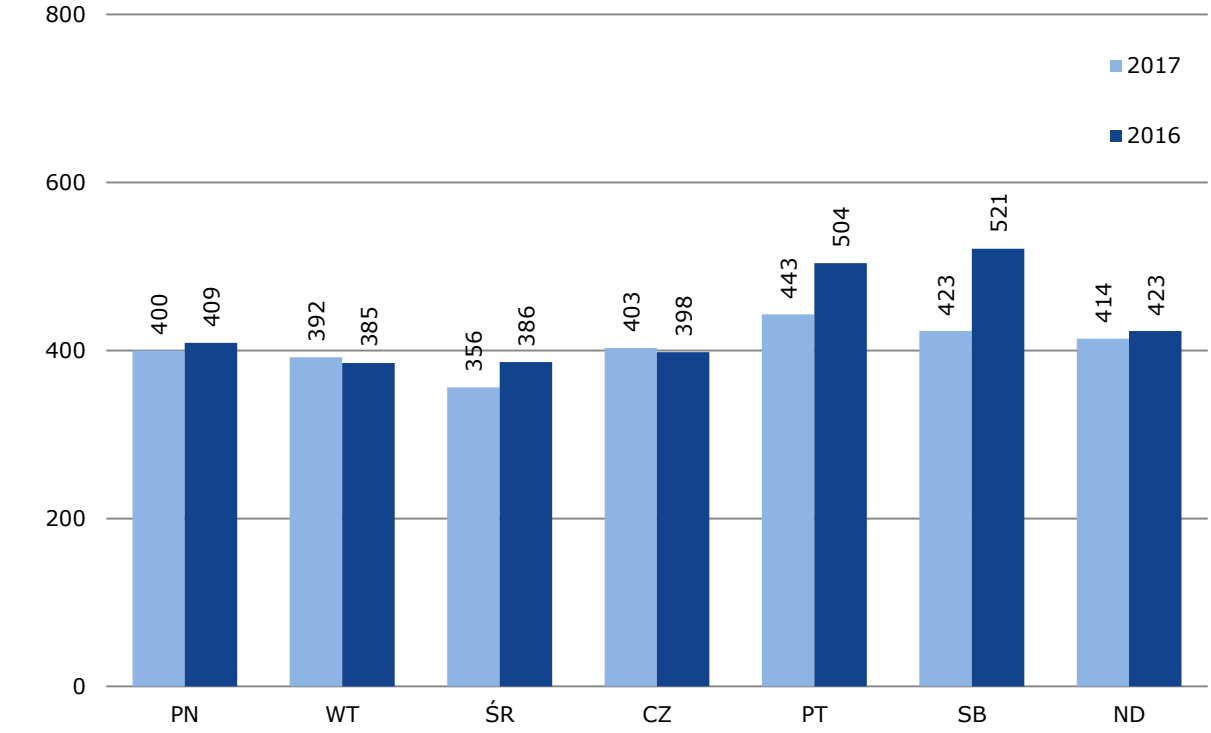
W 2017 r. najmniej osób zginęło w lutym (146 ofiar śmiertelnych), a najwięcej we wrześniu (296 ofiar śmiertelnych). Największy spadek liczby zabitych w wypadkach w porównaniu do roku 2016 odnotowano w lutym (-25,1%), a największy wzrost w listopadzie (+13,2%). Należy zwrócić uwagę, że jeszcze tylko lipiec charakteryzował się wzrostem liczby ofiar śmiertelnych (+4,7%), a w pozostałych miesiącach (z wyjątkiem grudnia) odnotowywano spadki (od -25,1% do -4,2%).
Duża poprawa nastąpiła w zakresie liczby osób ciężko rannych, przy czym największa miała miejsce w styczniu (-16,7%). Jedyny miesiąc, w którym zarejestrowano nieznaczny wzrost (+0,2%) liczby osób ciężko rannych to listopad.

… w jakich dniach tygodnia?

WYPADKI



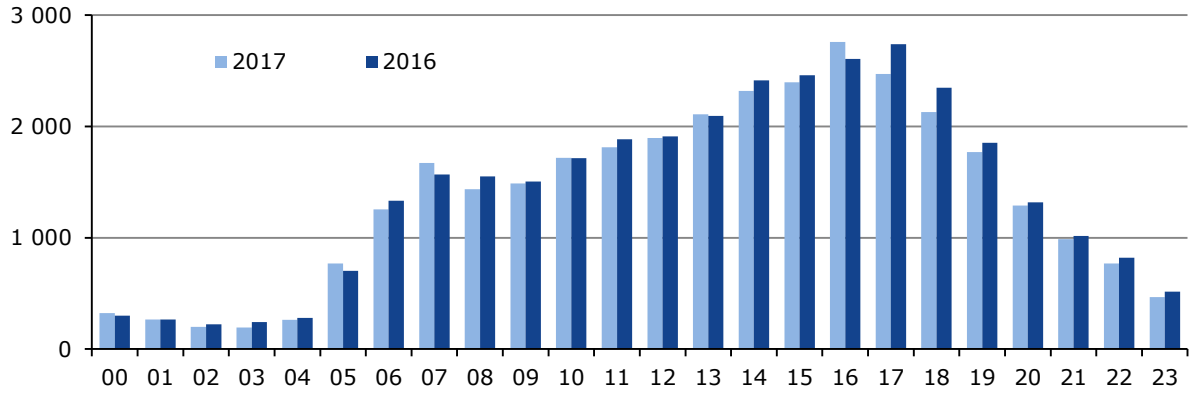
OFIARY ŚMIERTELNE



... w jakich godzinach?

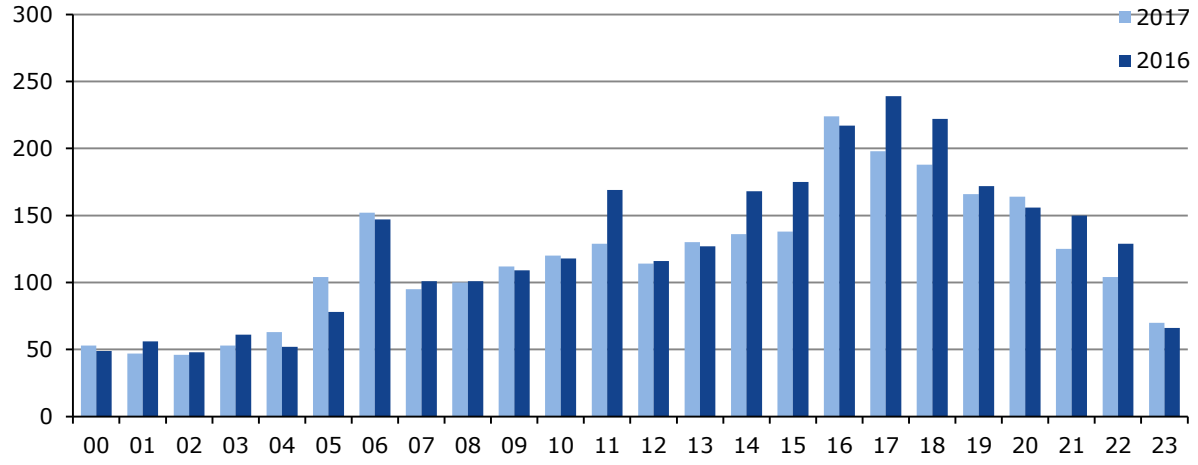
WYPADKI

Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki	Godzina	Wypadki
0.00 - 0.59	324	8.00 - 8.59	1437	16.00 - 16.59	2758
1.00 - 1.59	266	9.00 - 9.59	1487	17.00 - 17.59	2471
2.00 - 2.59	198	10.00 - 10.59	1719	18.00 - 18.59	2128
3.00 - 3.59	194	11.00 - 11.59	1814	19.00 - 19.59	1771
4.00 - 4.59	264	12.00 - 12.59	1896	20.00 - 20.59	1288
5.00 - 5.59	768	13.00 - 13.59	2110	21.00 - 21.59	987
6.00 - 6.59	1254	14.00 - 14.59	2320	22.00 - 22.59	769
7.00 - 7.59	1672	15.00 - 15.59	2398	23.00 - 23.59	467



OFIARY ŚMIERTELNE

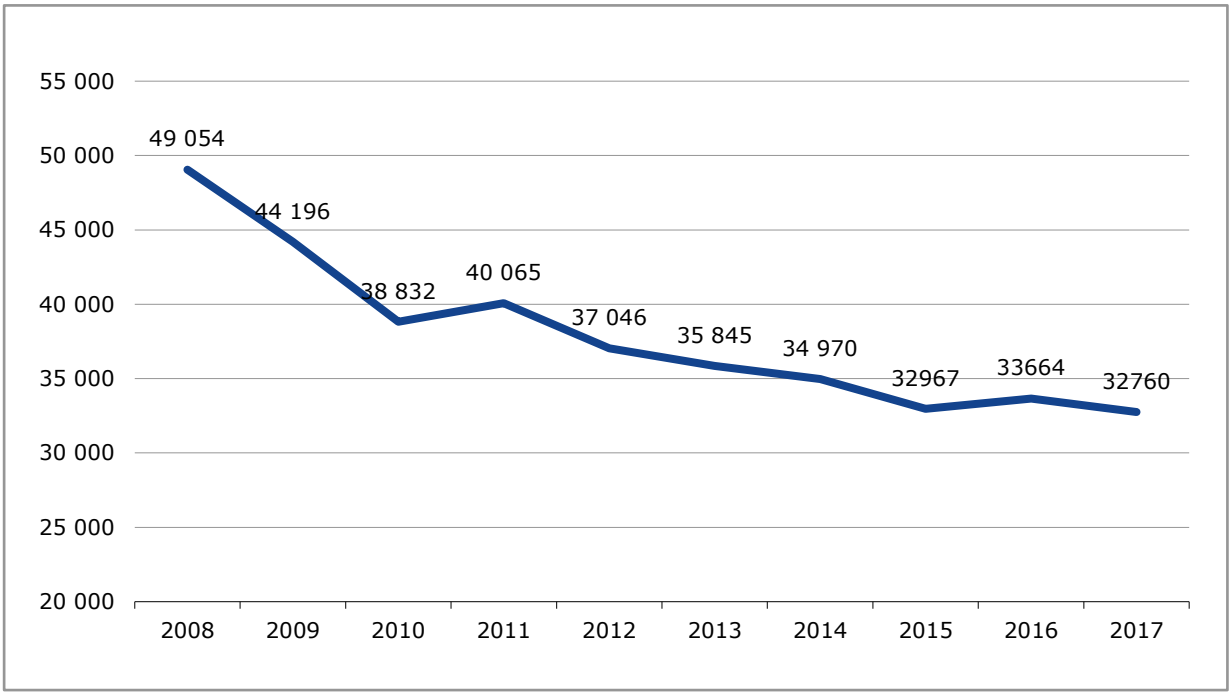
Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne	Godzina	Ofiary śmiertelne
0.00 - 0.59	53	8.00 - 8.59	100	16.00 - 16.59	224
1.00 - 1.59	47	9.00 - 9.59	112	17.00 - 17.59	198
2.00 - 2.59	46	10.00 - 10.59	120	18.00 - 18.59	188
3.00 - 3.59	53	11.00 - 11.59	129	19.00 - 19.59	166
4.00 - 4.59	63	12.00 - 12.59	114	20.00 - 20.59	164
5.00 - 5.59	104	13.00 - 13.59	130	21.00 - 21.59	125
6.00 - 6.59	152	14.00 - 14.59	136	22.00 - 22.59	104
7.00 - 7.59	95	15.00 - 15.59	138	23.00 - 23.59	70



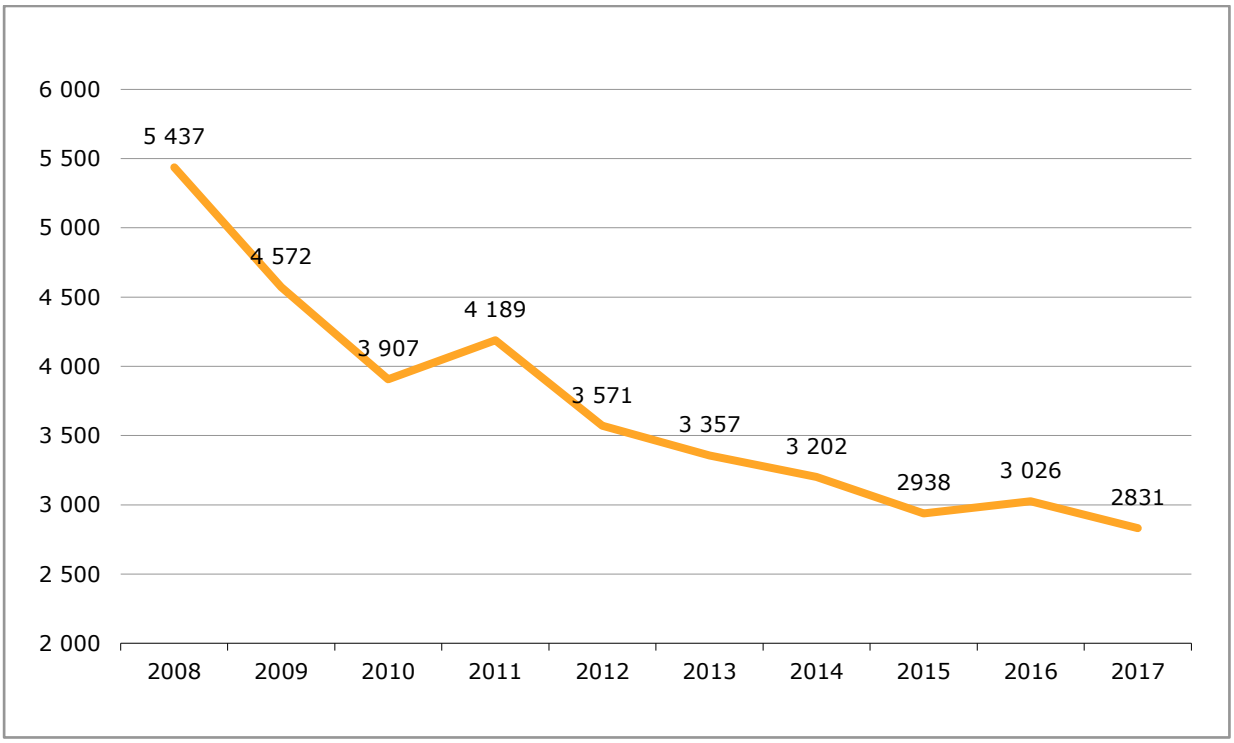
Trendy w latach 2008–2017

… zmiany od roku 2008

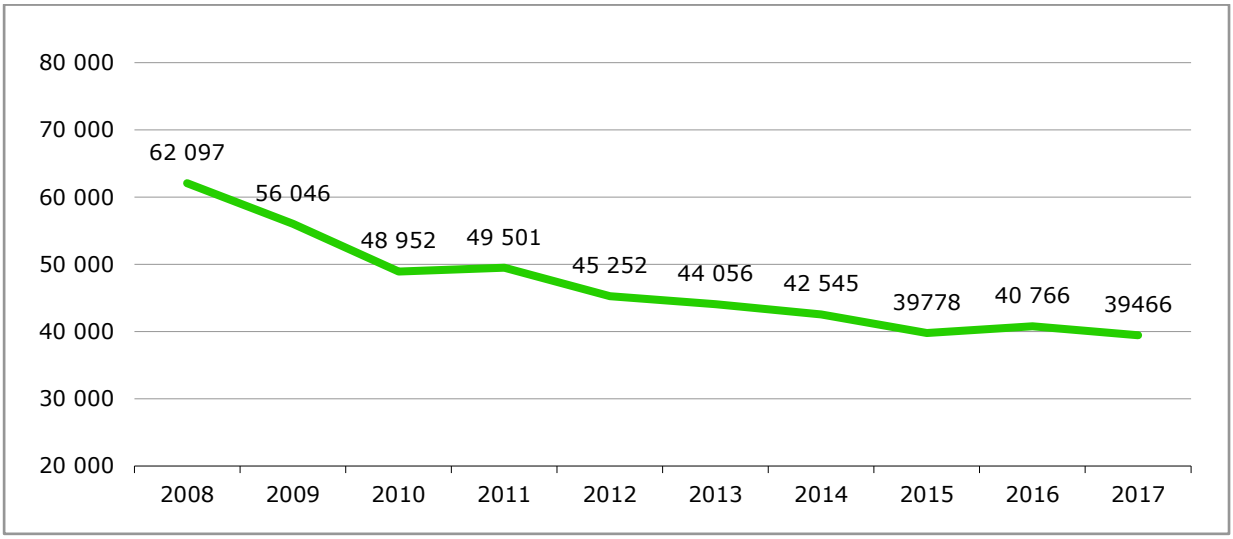
WYPADKI DROGOWE



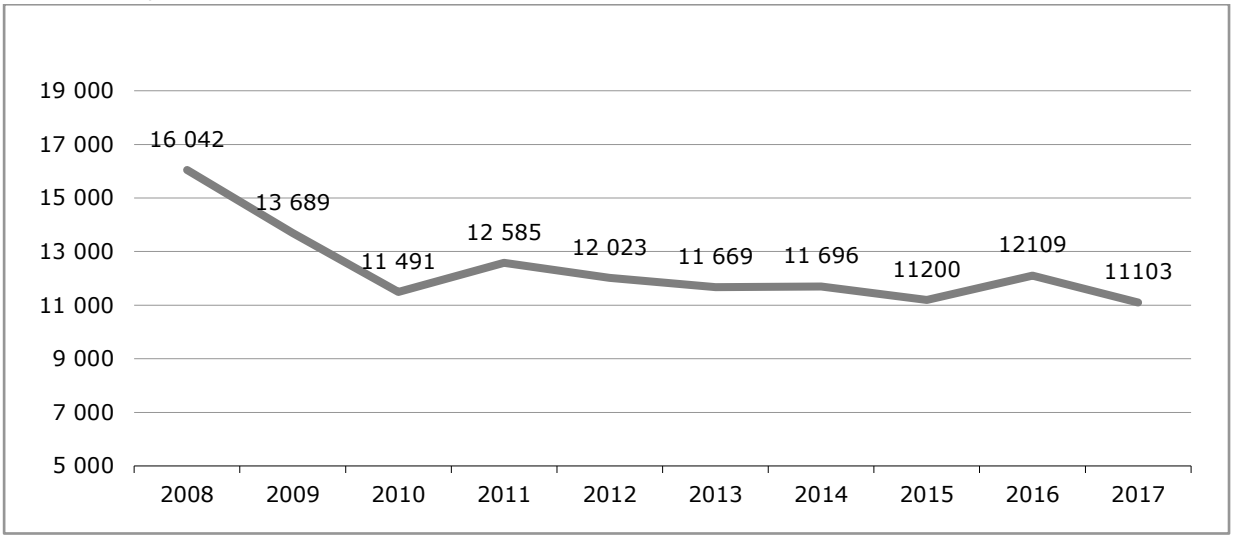
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



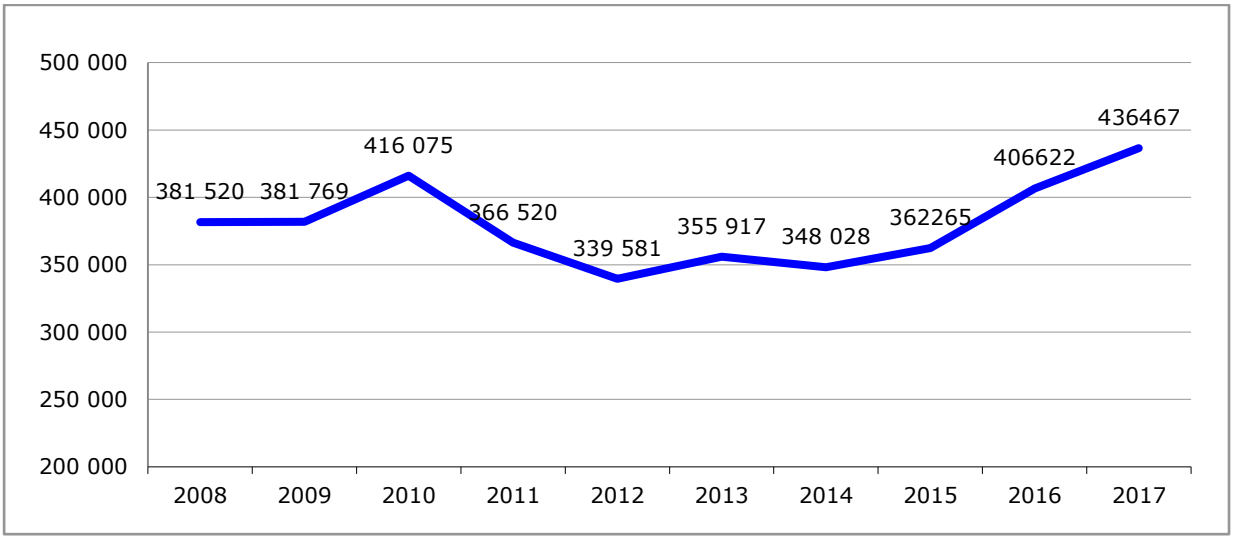
OFIARY RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



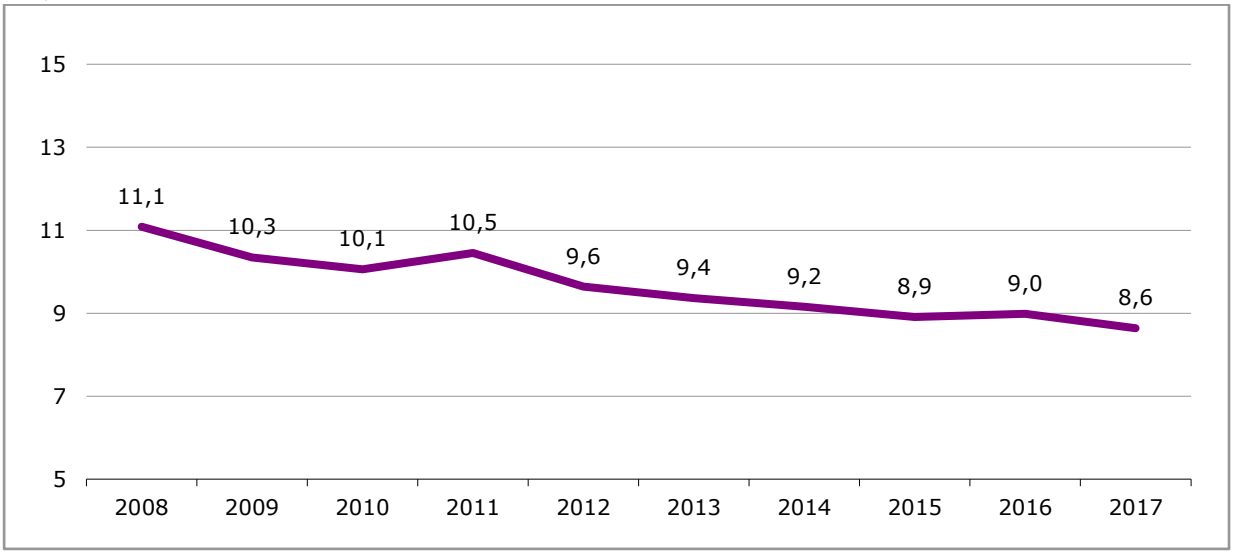
OFIARY CIĘŻKO RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



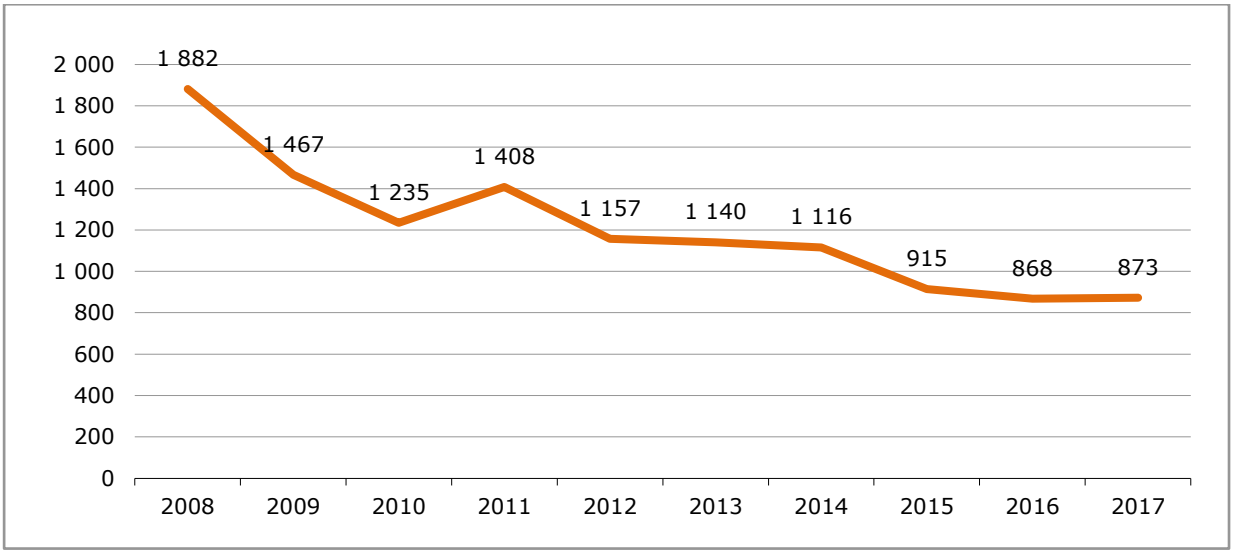
KOLIZJE



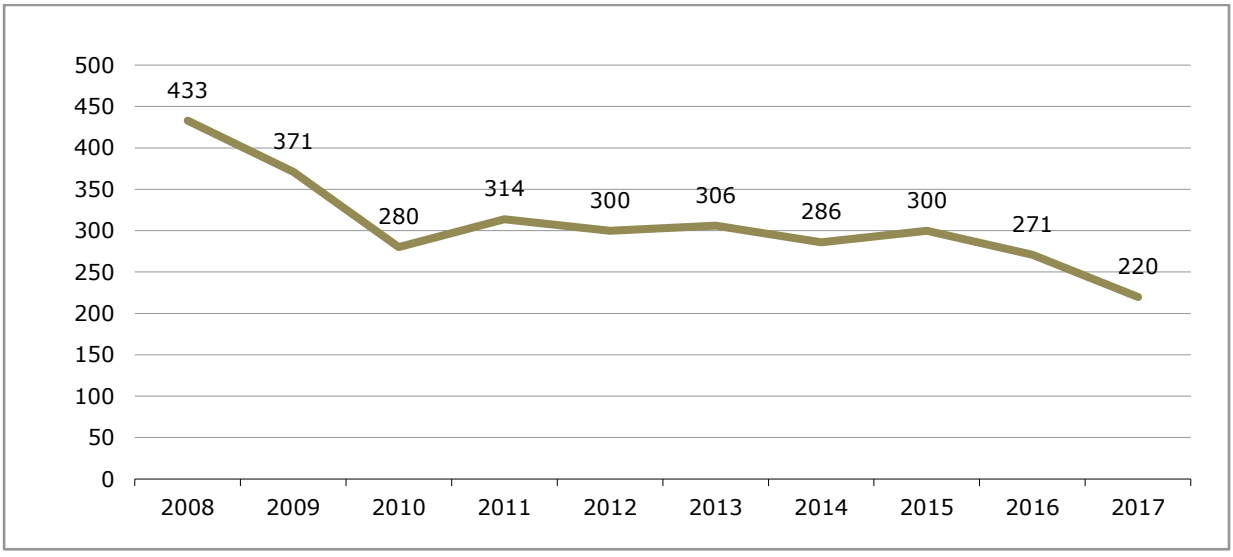
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW DROGOWYCH



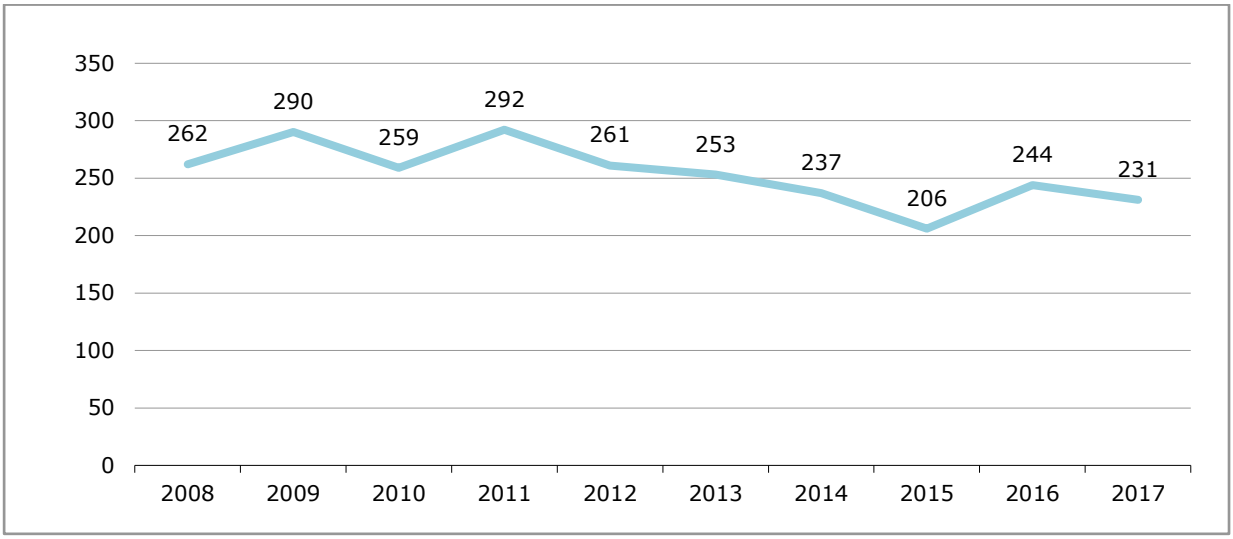
PIESI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



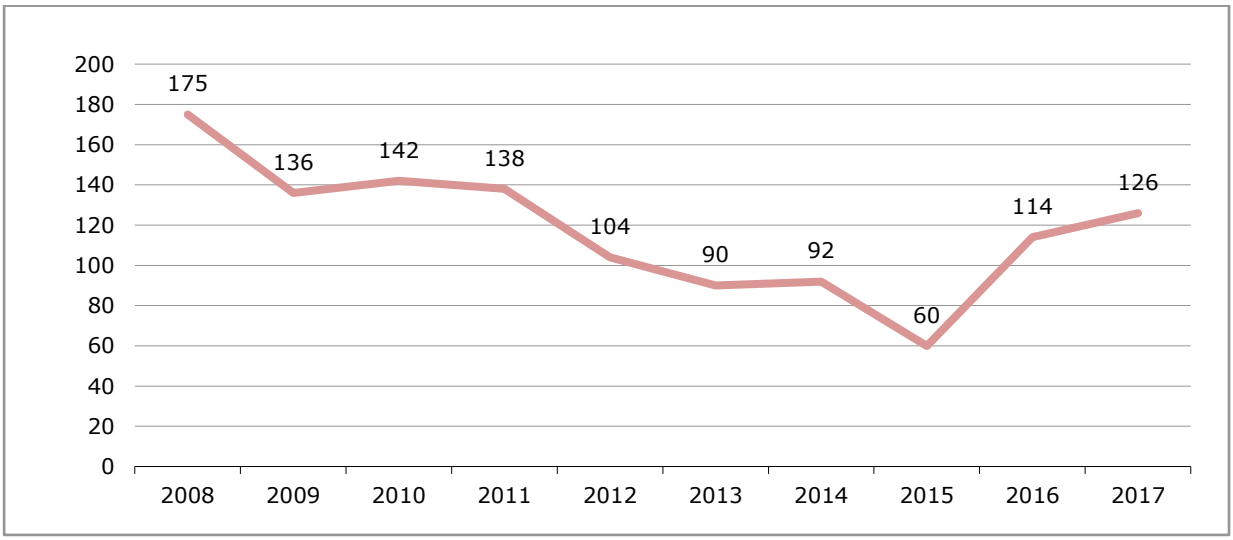
ROWERZYŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



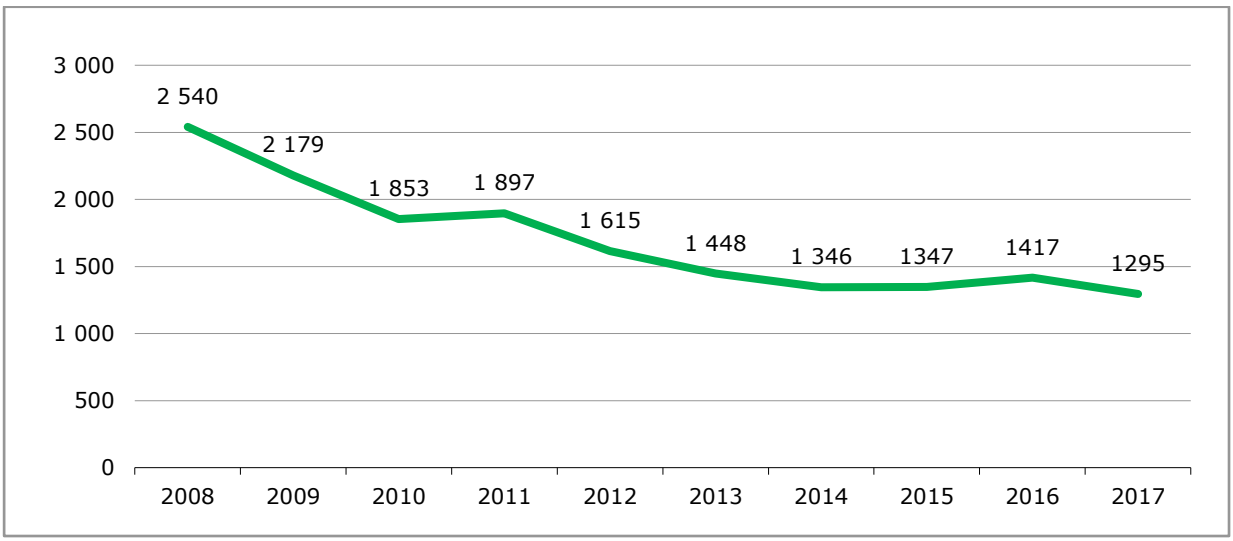
MOTOCYKLIŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



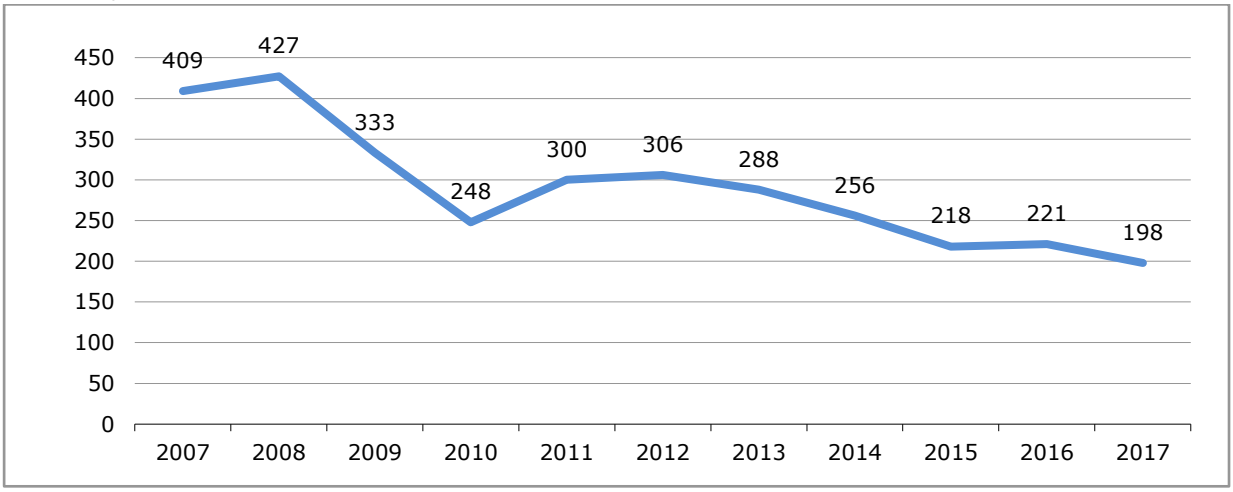
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



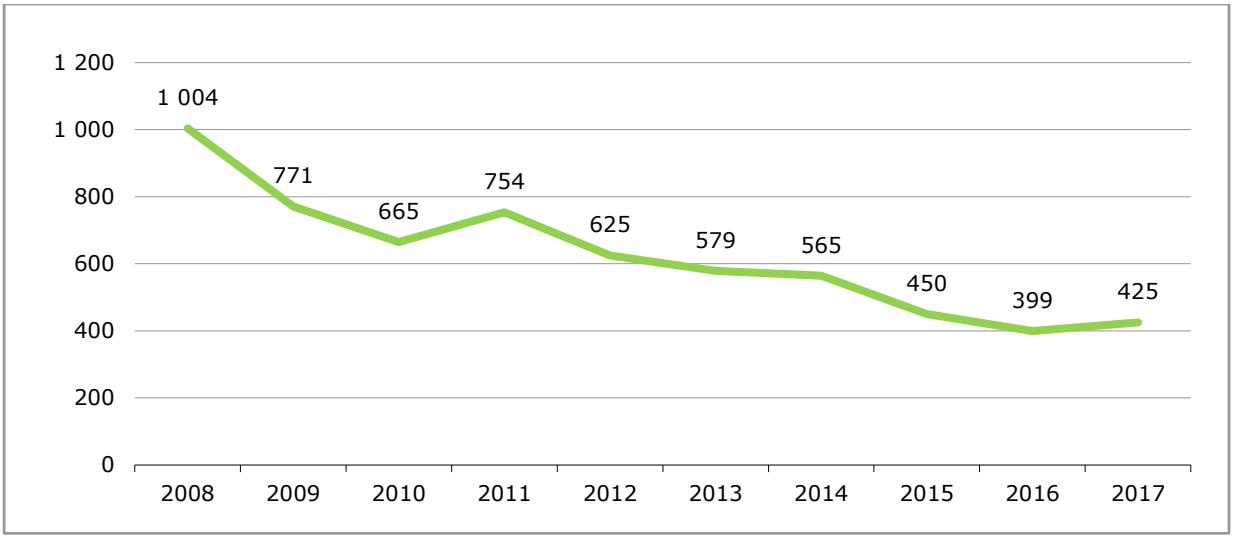
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



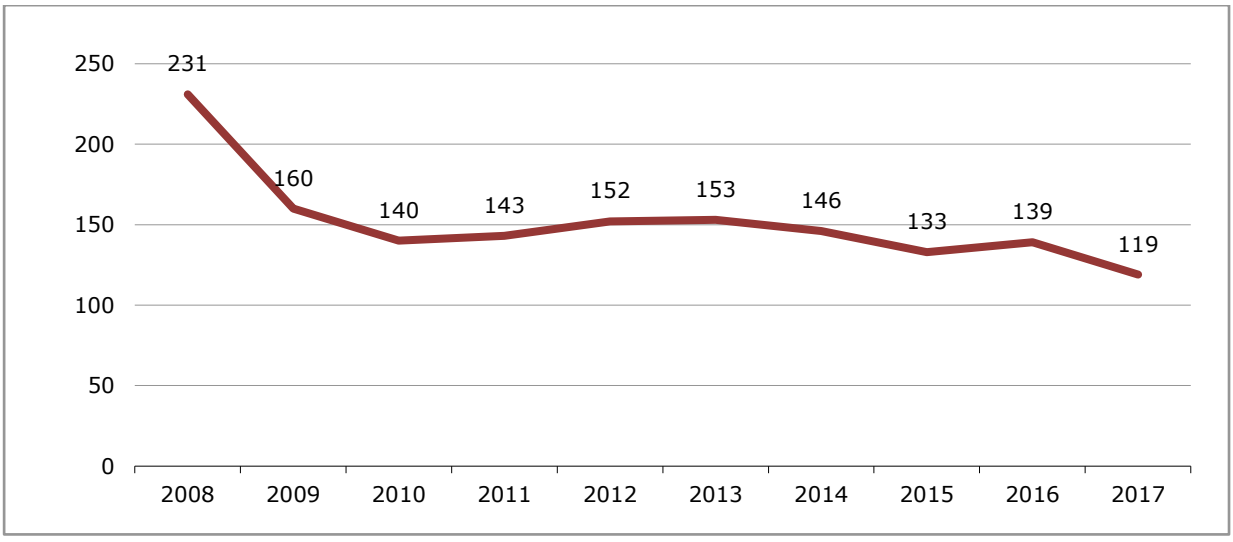
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ NIETRZEŹWYCH KIERUJĄCYCH POJAZDAMI



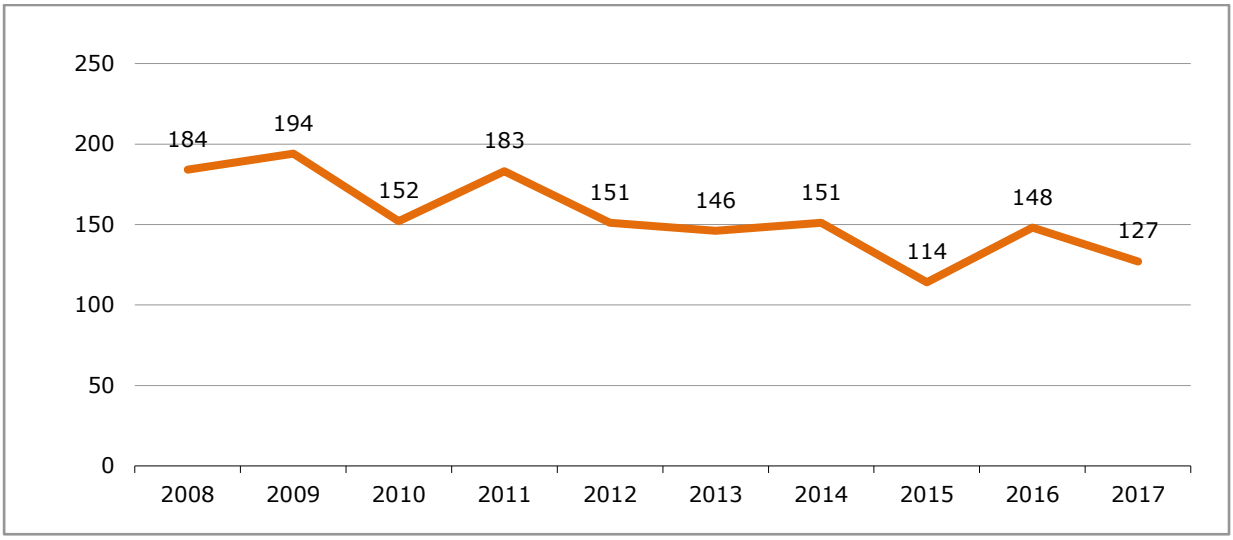
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ PIESZYCH



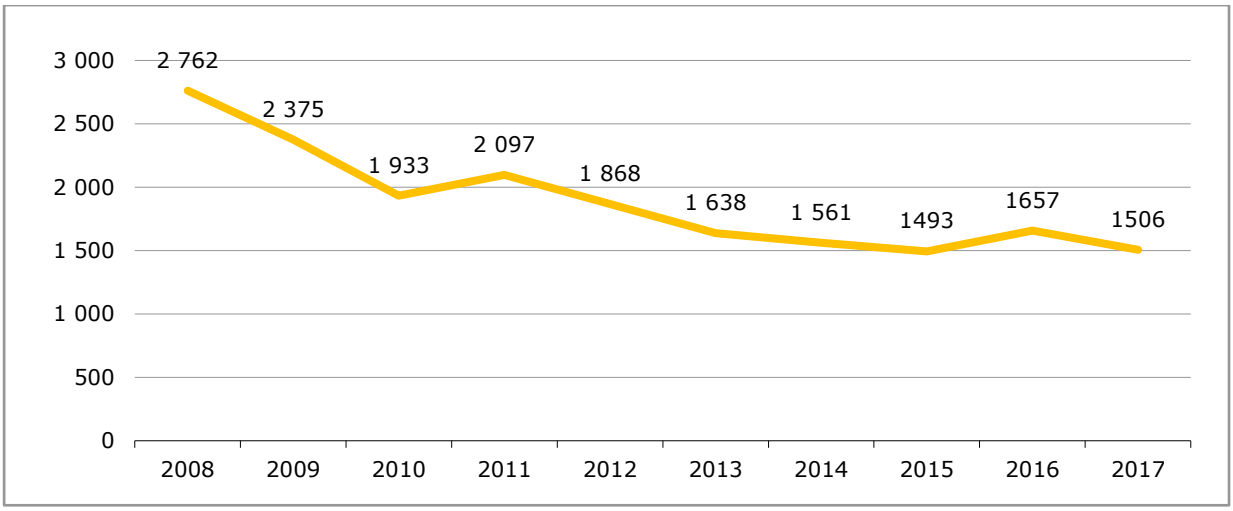
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH ROWERAMI



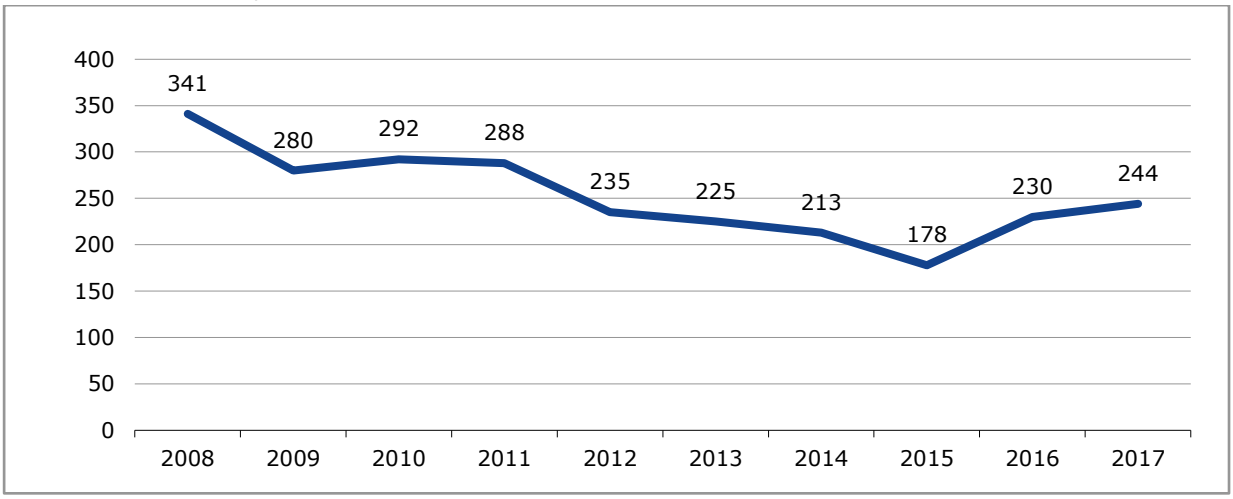
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH MOTOCYKLAMI



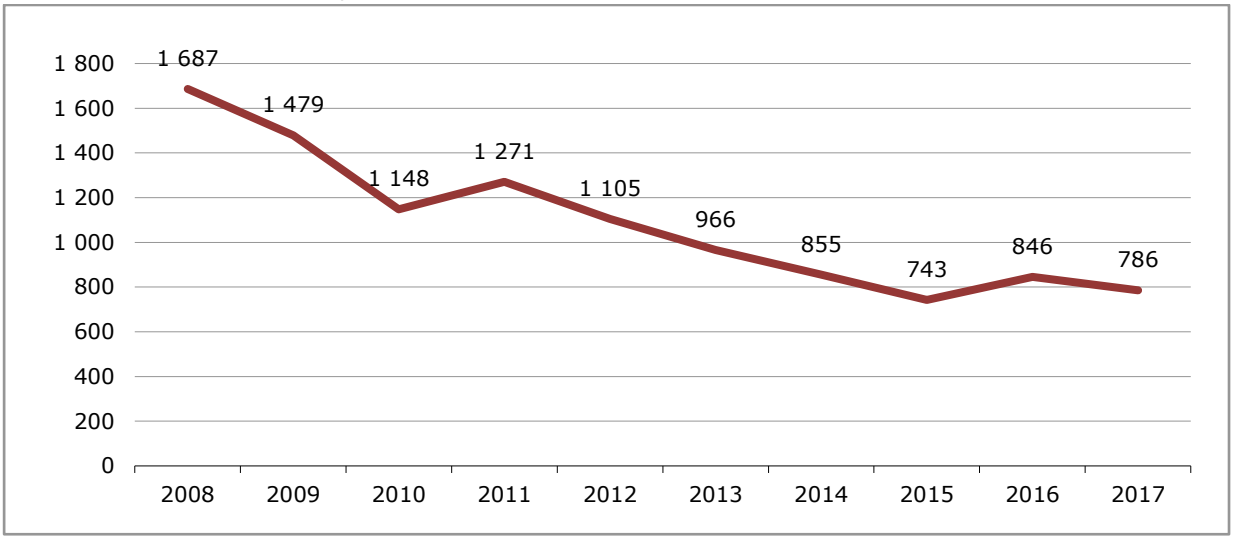
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI OSOBOWYMI



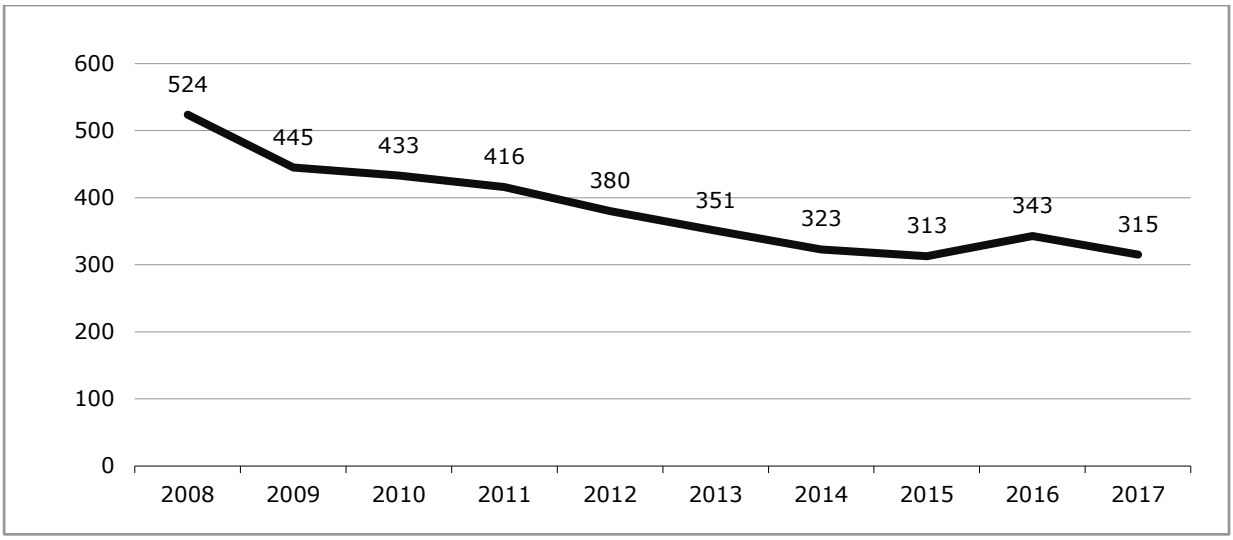
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI CIĘŻAROWYMI



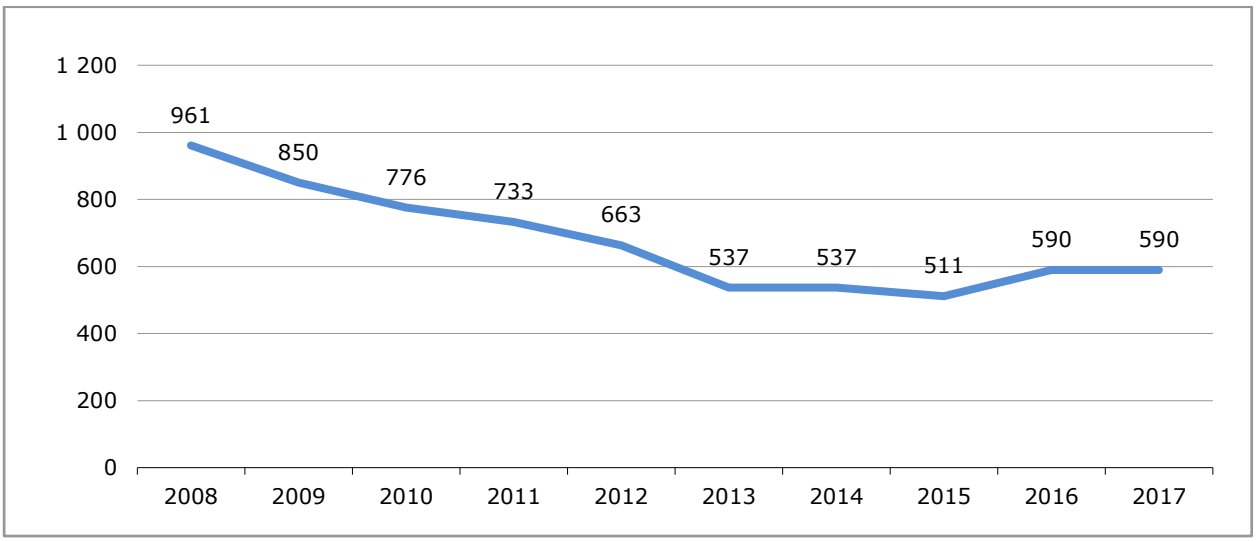
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYCZYNĄ BYŁO NIEDOSOTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



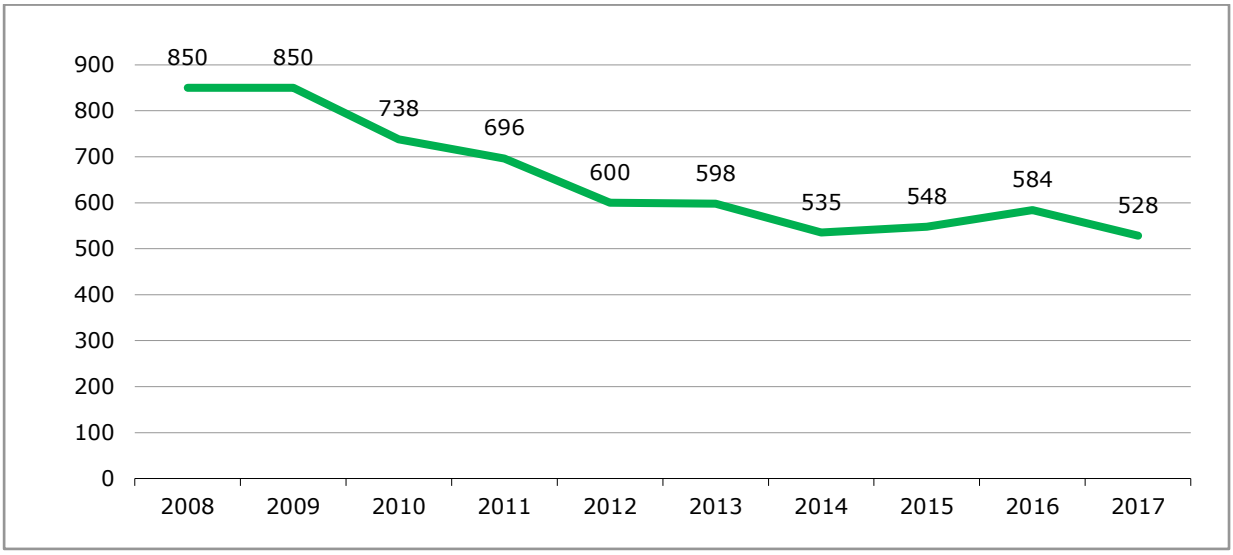
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYCZYNĄ BYŁO NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU



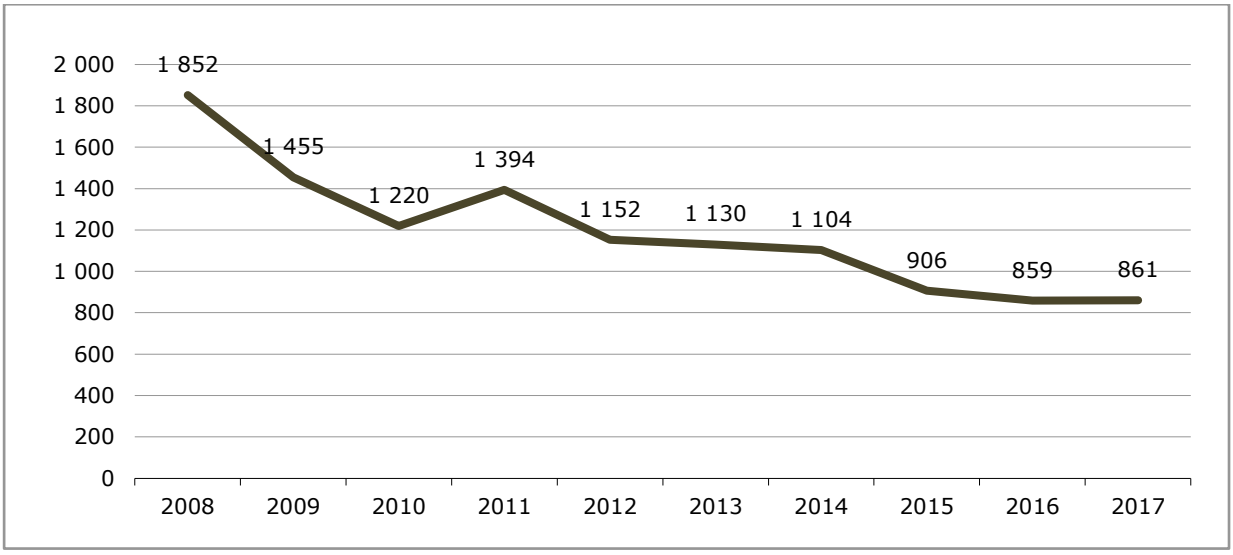
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ CZOŁOWYCH



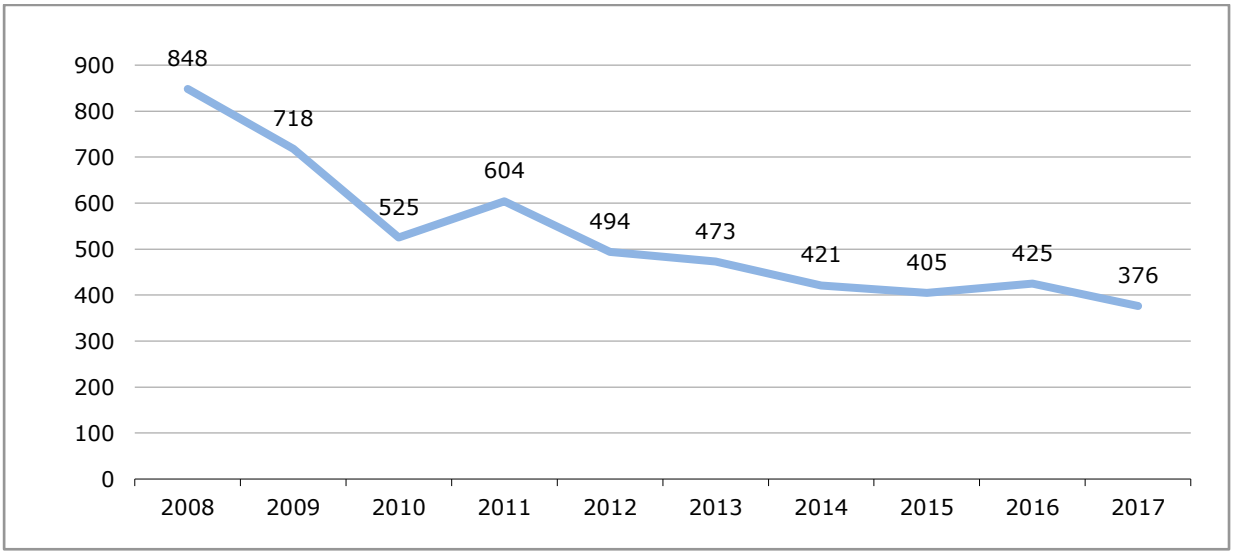
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ BOCZNYCH



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA PIESZEGO



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA DRZEWO

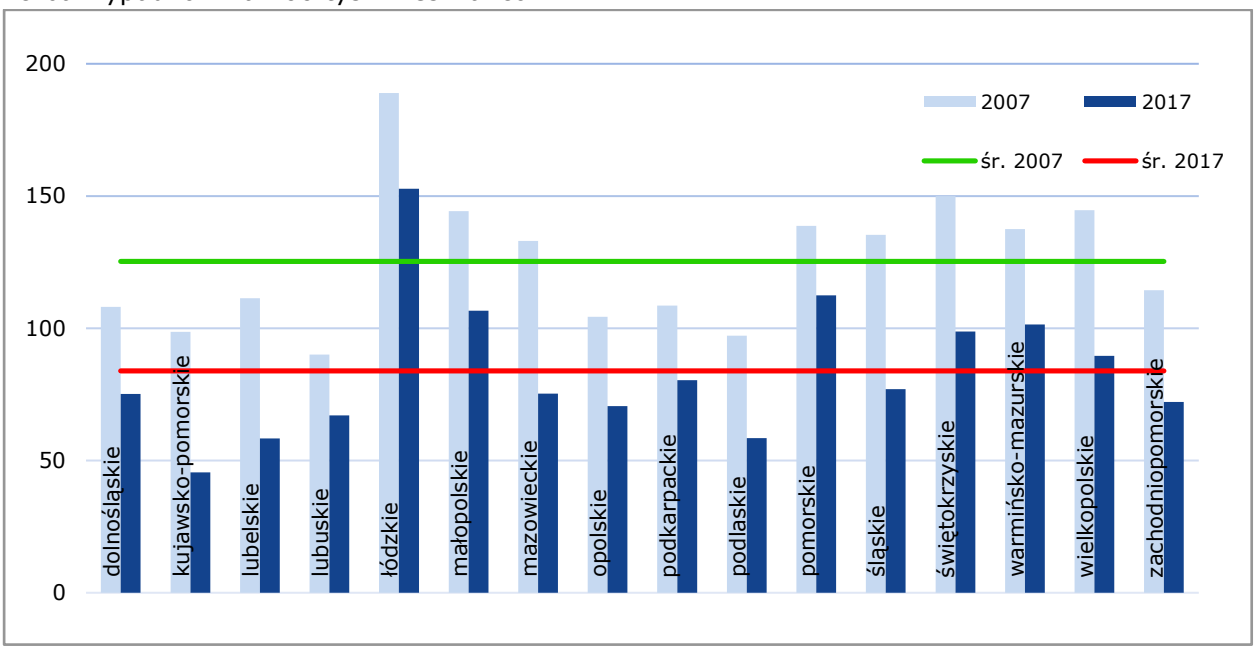


Wskaźniki zagrożenia w województwach w roku 2017

... jak zmieniały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach

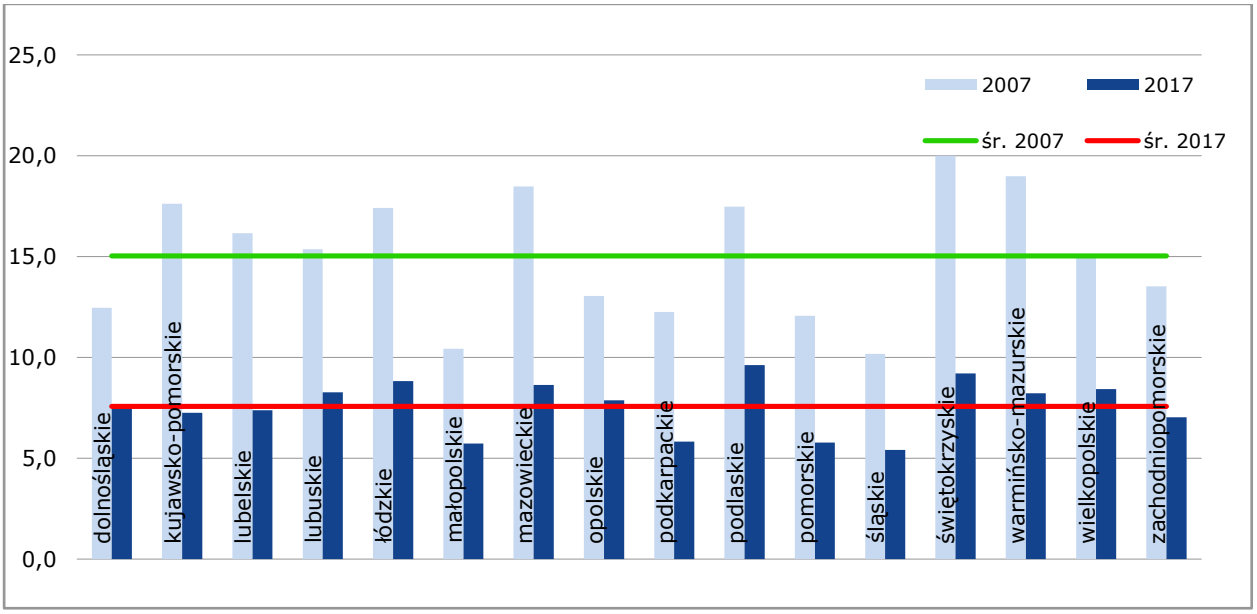
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



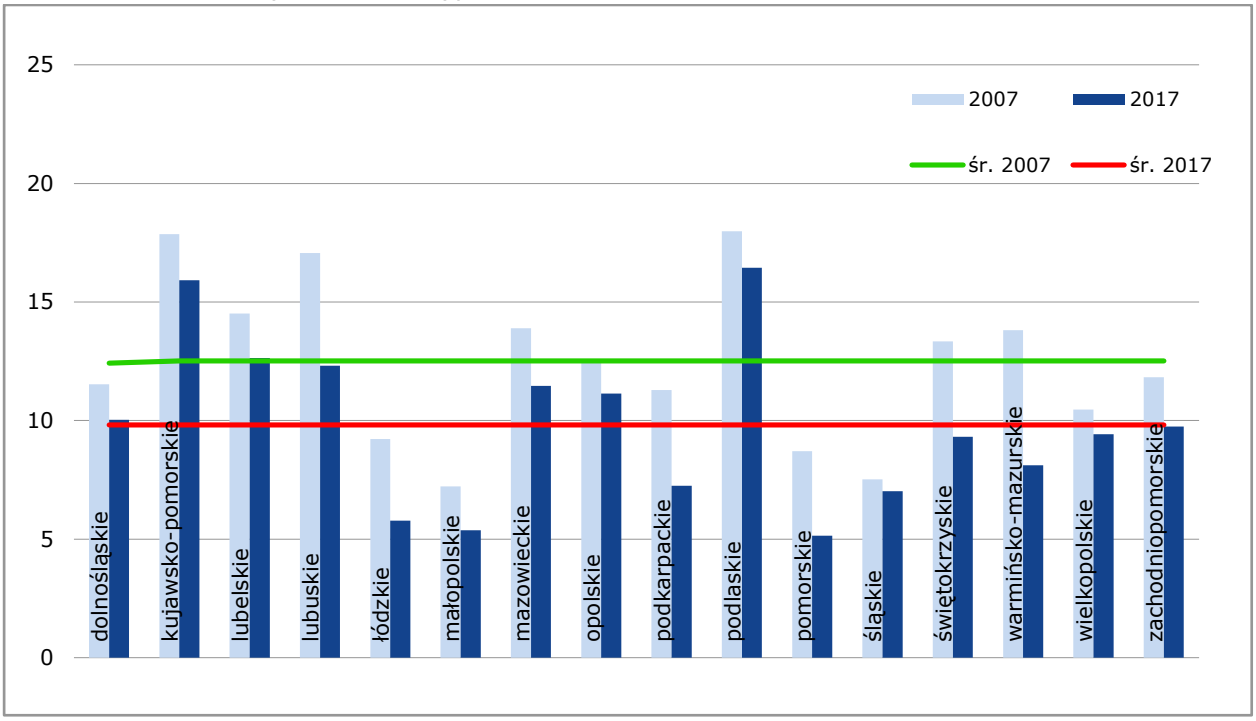
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



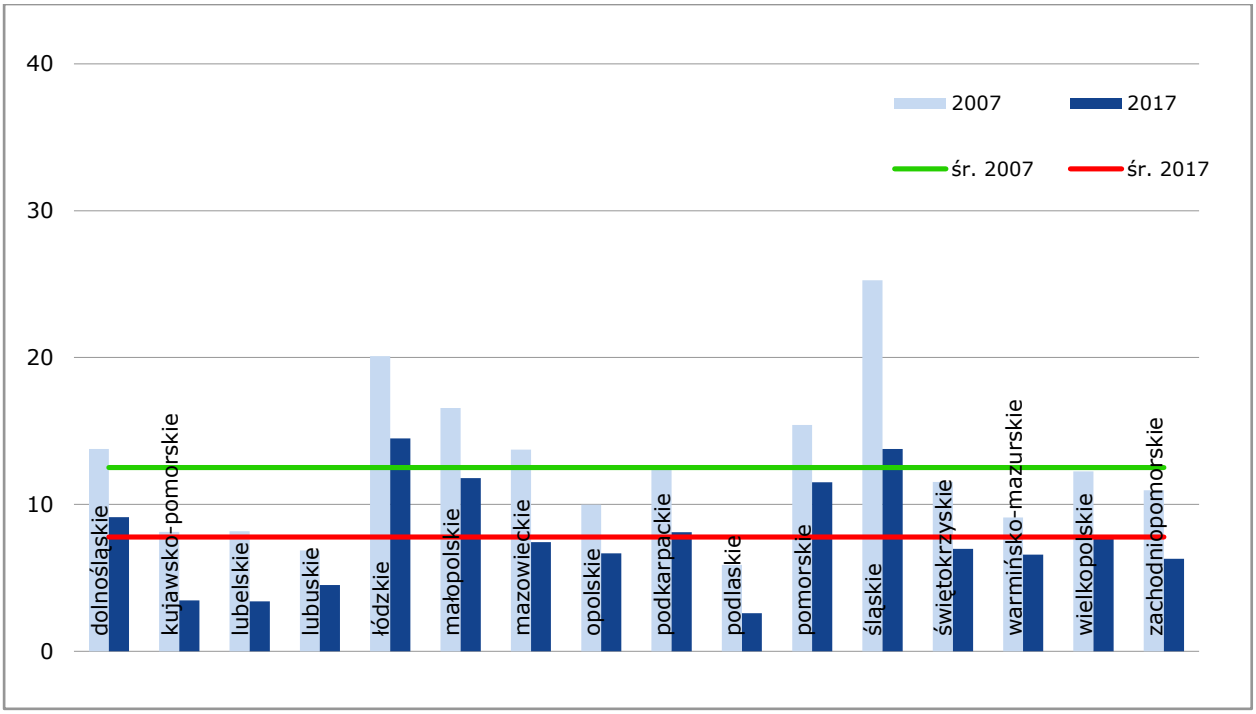
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



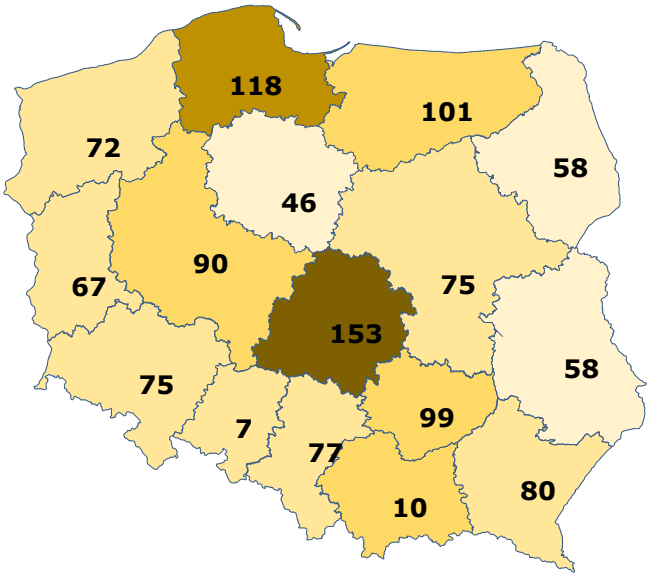
GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

liczba wypadków na 100 km dróg publicznych

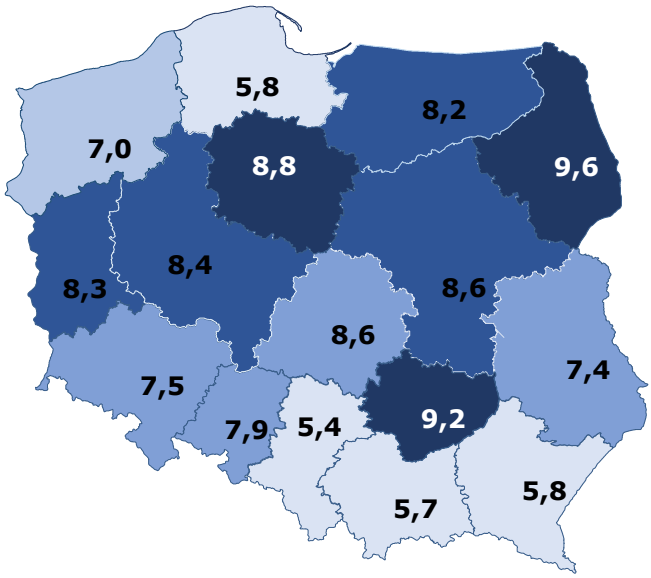


... jak kształtowały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach w roku 2017*

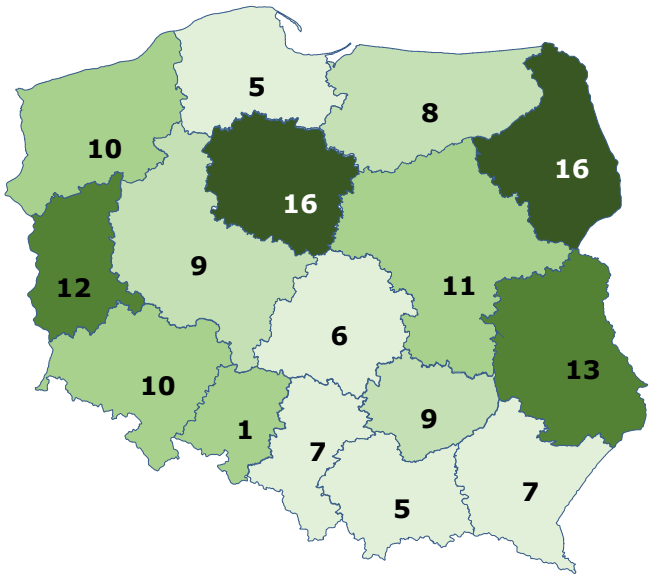
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I
liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców



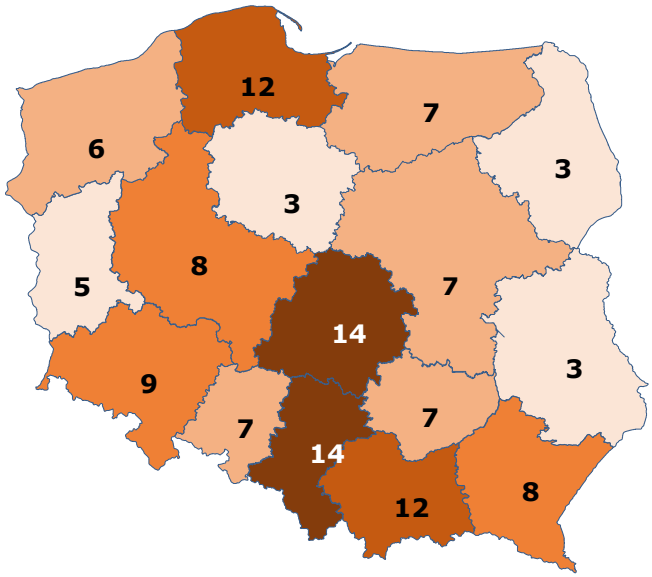
WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II
liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW
liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



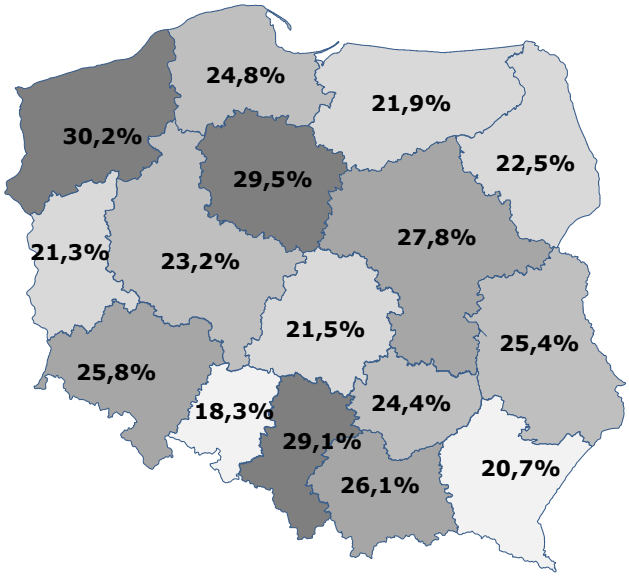
GĘSTOŚĆ WYPADKÓW
liczba wypadków na 100 km dróg publicznych



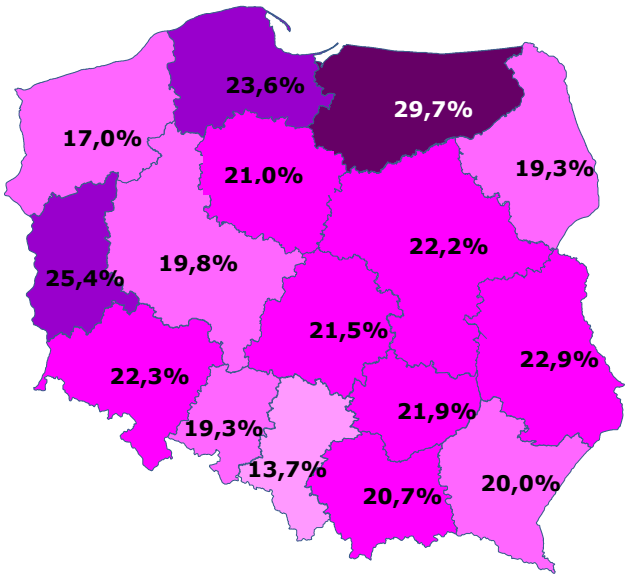
* dane GUS wg. stanu na 31.12.2016

Udział wypadków określonej kategorii

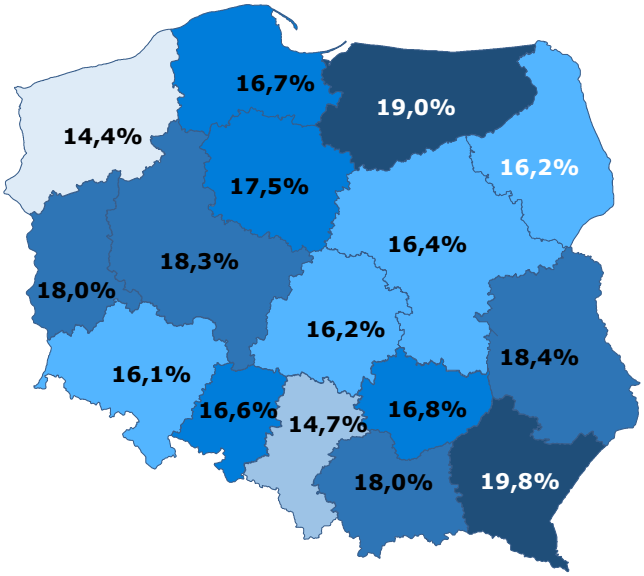
Z PIESZYMI



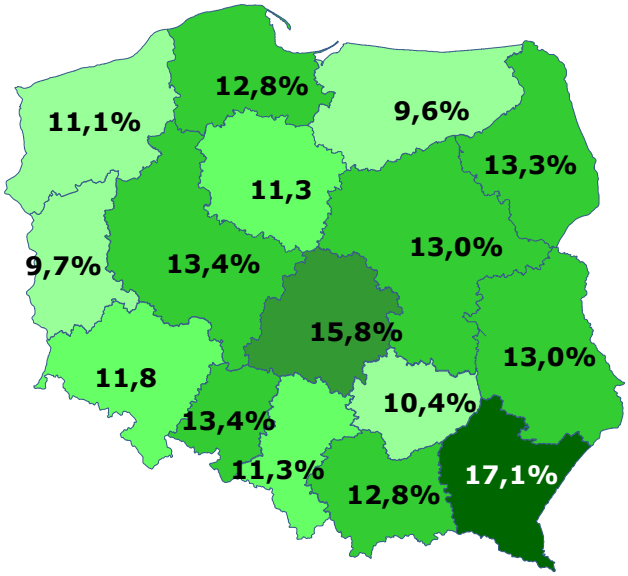
SPOWODOWANYCH NIEDOSTOSOWANIEM PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



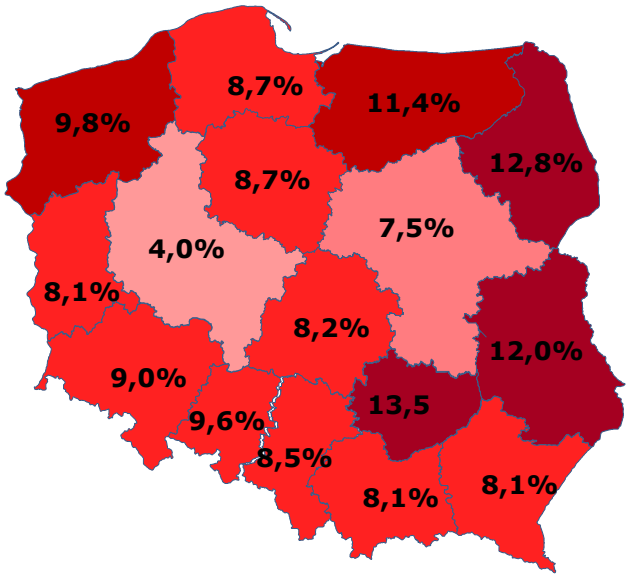
MŁODYCH KIEROWCÓW



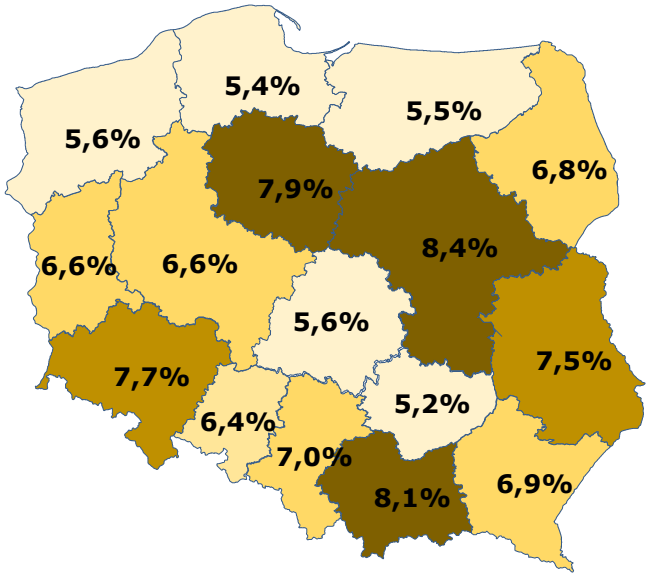
Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW



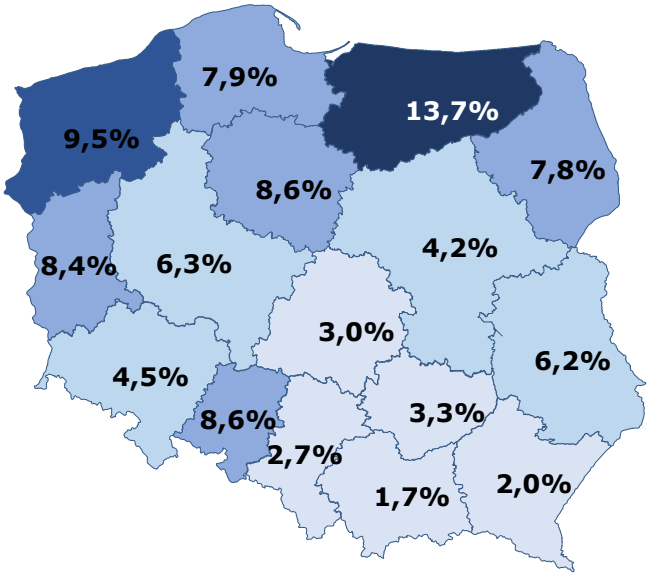
Z UDZIAŁEM NIETRZEŹWYCH



Z UDZIAŁEM MOTOCYKLISTÓW



W WYNIKU NAJECHANIA NA DRZEWO



Działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane przez Sekretariat KRBRD w 2017 roku

- **KAMPANIA DOTYCZĄCA NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO**

Kampania skierowana była do ogółu społeczeństwa, w szczególności osób w wieku 18-24 lata oraz osób w wieku 40+. Grupa osób w wieku 18-24 lata to grupa osób najczęściej powodująca wypadki drogowe (kierujący pojazdami), natomiast grupa w wieku 40+ to grupa osób, która jako piesi powoduje najwięcej wypadków i stanowi najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych.
Celem bezpośrednim kampanii było podniesienie świadomości niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz kierujących pojazdami, w szczególności zwrócenie uwagi na konieczność zachowania szczególnej ostrożności przez pieszych przy wchodzeniu na jezdnię oraz konieczności ustępowania pierwszeństwa pieszym na pasach przez kierowców, a w konsekwencji spadek liczby wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego.
Kampania była emitowana w telewizjach ogólnopolskich. Zasięg efektywny 1+ kampanii w telewizji wyniósł 94%, tzn. że kampanię w telewizji widziało przynajmniej raz około 28 530 000 osób. Zasięg efektywny 3+ kampanii w telewizji wyniósł 91%, tzn. że kampanię w telewizji widziało przynajmniej 3 razy około 27 508 000 osób (o 2 972 000 więcej osób niż zakładał plan mediowy).
W 51% kampania była emitowana w stacjach głównych i tematycznych w tzw. prime time, charakteryzującym się najwyższymi wskaźnikami oglądalności podczas doby, co sprawiło, iż kampania była jeszcze bardziej jakościowa.
W ramach projektu „D*ziałania edukacyjne na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego*" zostały przeprowadzone dodatkowo działania edukacyjno – promocyjne. Zadania te polegały na:
- zaplanowaniu, przygotowaniu i przeprowadzeniu/organizacji konferencji on-line poświęconej prezentacji kampanii społecznej dotyczącej działań edukacyjnych na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego;
- zaplanowaniu, przygotowaniu i przeprowadzeniu działań mających na celu promocję kampanii społecznej dotyczącej działań edukacyjnych na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego w Internecie;
- zaplanowaniu, przygotowaniu i przeprowadzeniu kampanii promocyjnej z wykorzystaniem nośników wielkoformatowych w województwach w Polsce, w miastach będących stolicami województw - 7 miast;
- emisja spotów na centralnych dworcach kolejowych we wszystkich województwach w Polsce, w miastach będących stolicami województw - 16 miast;
- zakup czasu emisyjnego w kinach we wskazanych województwach w Polsce, w miastach będących stolicami województw - 7 miast;
- zakup czasu emisyjnego w środkach komunikacji miejskiej we wskazanych województwach w Polsce, w miastach będących stolicami województw - 7 miast.
Realizacja kampanii ze wzmożoną intensyfikacją w siedmiu województwach wynikała z problematyki wypadkowości z udziałem pieszych i kierowców (obszary kraju o najwyższym zagrożeniu) zgodnie z raportem KRBRD „*Stan BRD w Polsce i działania*

realizowane w tym zakresie w 2016 roku".
Celem kampanii skierowanej bezpośrednio do odbiorcy było:
- pokazanie zagrożeń dla niechronionych uczestników ruchu drogowego (piesi) wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności przy wchodzeniu na jezdnię;
- doprowadzenie do zmiany postaw/zachowań poprzez wskazanie niechronionym uczestnikom ruchu drogowego (pieszym) wzorca postawy/zachowania, z którym powinni się identyfikować;
- uświadomienie o konieczności respektowania przepisów ruchu drogowego oraz odpowiedzialności spoczywającej na wszystkich uczestnikach ruchu drogowego, zarówno jako niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, ale także jako kierowcy;
- uświadomienie o konieczności ustępowania pierwszeństwa pieszym na pasach przez kierowców;
- doprowadzenie do zmiany postaw/zachowań kierowców poprzez wskazanie im wzorca postawy/zachowania, z którym powinni się identyfikować;
- uświadomienie o konieczności respektowania przepisów ruchu drogowego oraz o odpowiedzialności spoczywającej na wszystkich uczestnikach ruchu drogowego, zarówno jako kierowcach, ale także jako niechronionych uczestnikach ruchu drogowego.

- **KAMPANIA SKIEROWANA DO MŁODYCH KIEROWCÓW W ZAKRESIE NADMIERNEJ PRĘDKOŚCI pt. „KIEROWCO ZWOLNIJ! KIERUJESZ ŻYCIEM!"**

Celem kampanii realizowanej w internecie (szczególnie w mediach społecznościowych ze względu na aktywność grupy docelowej) było uświadomienie i apel o zmianę postaw oraz zachowań młodych kierowców w celu ograniczenia liczby wypadków/zabitych/rannych z ich udziałem (przedział wiekowy grupy docelowej: 18-24 lata). Działanie edukacyjne na rzecz ograniczania nadmiernej prędkości i skutków nie przestrzegania dopuszczalnych ograniczeń prędkości prowadzone były wspólnie z działaniami prewencyjnymi i kontrolnymi na drogach realizowanymi przez Policję – „Prędkość". Działanie wspólne (edukacja oraz prewencja i nadzór) odpowiadały problematyce wzrostu wypadków wśród młodych kierowców w II połowie okresu wakacyjnego. Kampania została bardzo dobrze przyjęta przez grupę docelową w zakresie efektywności deklarowanych zmian postaw i zachowań oraz rozumienia potrzeby realizacji działań kontrolno – prewencyjnych prowadzonych na drogach przez służby nadzoru. Kampania ze względu na znaczne zainteresowanie w mediach internetowych „migrowała" do środków masowego przekazu i była szeroko omawiana w skali ogólnopolskiej i regionalnej.

- **PRZYGOTOWANIE I PRZEPROWADZENIE AKCJI INFORMACYJNO – EDUKACYJNEJ DOTYCZĄCEJ BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM SKIEROWANEJ DO ROWERZYSTÓW I KIEROWCÓW POWYŻEJ 60 ROKU ŻYCIA pt: „60+ bezpieczni w ruchu drogowym"**

W 2017 roku Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa oraz Policja – partner akcji - zrealizowała kolejną akcję informacyjno – edukacyjną skierowaną do osób powyżej 60 roku życia tj. seniorów – rowerzystów, seniorów – kierowców, a także seniorów – pieszych pod hasłem 60+ bezpieczni w ruchu drogowym. Akcja odbyła się na terenie 5 województw: mazowieckiego, podkarpackiego, śląskiego, łódzkiego i małopolskiego.
Na akcję składały się dwa główne działania, polegające na przygotowaniu i przeprowadzeniu pięciu wydarzeń plenerowych w formie Miasteczek Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz dwunastu warsztatów edukacyjnych z zakresu bezpieczeństwa

w ruchu drogowym. W ramach Miasteczka Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego były zapewnione: symulator dachowania, symulator zderzeń, symulator refleksu, alkogogle, główne stanowisko informacyjno-edukacyjne, mała ścianka dydaktyczna, plansza wielkoformatowa – 10 kroków do bezpieczeństwa na drodze, czarne punkty i warsztat rowerowy.
Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego to element akcji, który pozwolił m.in. na: zapoznanie się lub przypomnienie obowiązujących zasad poruszania się w ruchu drogowym, wskazanie na co należy zwracać uwagę przy korzystaniu z pojazdów, zaprezentowanie przykładów właściwego stosowania elementów odblaskowych i zwrócenie uwagi na zachodzące z wiekiem zmiany fizjologiczne oraz psychomotoryczne wpływające na percepcję i możliwość kierowania pojazdami.

Celem akcji „60+ bezpieczni w ruchu drogowym" było kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań wśród uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia, budowanie poczucia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych na drodze oraz podnoszenie świadomości seniorów kierowców, rowerzystów i pieszych w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Na potrzeby akcji uruchomiony został portal „Senior Bezpieczny Na Drodze" pod adresem www.SeniorNaDrodze.pl, w którym seniorzy mogli znaleźć bieżące informacje o akcji oraz bezpłatne materiały dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
Oczekiwane cele komunikacyjne akcji:

- pokazanie zagrożeń uczestnikom ruchu drogowego (rowerzystom–seniorom, ale także kierowcom-seniorom i pieszym-seniorom) wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności przy poruszaniu się po drodze;
- doprowadzenie do zmiany postaw/zachowań poprzez wskazanie rowerzystom, ale także kierowcom i pieszym wzorców postaw/zachowań, z którymi powinni się identyfikować;
- utrwalenie postawy (kierowcom–seniorom, ale także rowerzystom-seniorom i pieszym-seniorom) braku akceptacji dla nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego w tym m.in.: nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieprawidłowe wykonywanie manewru skrętu, niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, nieprawidłowe wyprzedzanie, ale także nieprawidłowe przechodzenie przez jezdnię, czy nieprawidłowe zachowania rowerzystów wobec pieszych;
- uświadomienie o konieczności i poprawności używania elementów odblaskowych zgodnie z obowiązującym prawem;
- uświadomienie kierowcom po 60 roku życia (ale także rowerzystom-seniorom i pieszym-seniorom), iż zmiany fizjologiczne związane z wiekiem mają wpływ na percepcję i możliwość kierowania pojazdem, a możliwości psychomotoryczne z wiekiem ulegają pogorszeniu, jak choćby narządy wzroku, czy słuchu;
- uświadomienie, iż nawet będąc kierowcą, ale i pieszym, bądź rowerzystą z wieloletnim doświadczeniem należy weryfikować swoje umiejętności praktyczne i należy stale je rozwijać i doskonalić, np. sprawdzać czy funkcjonowanie układu nerwowego nie zmieniło się, czy szybkość reakcji np. w manewrach hamowania czy wymijania nie wydłuża się;
- uświadomienie, iż efekty uboczne przyjmowania leków mają wpływ na zdolność do kierowania pojazdem i zdolności motoryczne oraz reakcje na drodze z czego

kierowca (ale również rowerzysta i pieszy) po 60 roku życia może do końca nie zdawać sobie sprawy;
- uświadomienie o prawach i obowiązkach oraz odpowiedzialności spoczywającej na uczestnikach ruchu drogowego z naciskiem na rowerzystów i kierowców po 60 roku życia, co przyczyni się do poprawy wspólnego bezpieczeństwa na drogach.

W ramach akcji „60+ bezpieczni w ruchu drogowym", wśród uczestników akcji tj. seniorów kierowców, rowerzystów i pieszych z pokolenia 60+, przeprowadzano ankiety ewaluacyjne przed i po udziale w akcji. Ankietyzacja odbywała się w trakcie realizowanych Miasteczek i Warsztatów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
Uczestnicy akcji „60+ bezpieczni w ruchu drogowym" zarówno podczas warsztatów jak i w trakcie organizowanych miasteczek postulowali, aby tego typu akcji było znacznie więcej, aby odbywały się częściej i regularnie (cyklicznie), aby obejmowały obszar całego kraju i kierowane były do wszystkich uczestników ruchu drogowego tj. kierowców, rowerzystów i pieszych – zarówno z pokolenia 60+, jak i pokoleń młodszych.

- **PRZYGOTOWANIE, PRODUKCJA I EMISJA NA ANTENIE WYBRANEGO NADAWCY RADIOWEGO CYKLU AUDYCJI Z ZAKRESU BRD DOSTOSOWANE DO PROBLEMATYKI WYPADKOWOŚCI NA POLSKICH DROGACH**

Działanie dotyczyło cyklu 20 audycji trwających od 9 czerwca do 29 października 2017 r. na antenie Polskiego Radia PR1 w piątek po godz. 17.15. Zgodnie z raportami rocznymi dot. stanu BRD największa liczba wypadków/ofiar śmiertelnych na ich skutek w skali tygodnia ma miejsce w piątki w godzinach popołudniowych w przedziale 16.00 – 18.00.

W trakcie trwania audycji, dziennikarze wraz z ekspertami z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego (m.in. członkami Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, przedstawicielami Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz innymi zaproszonymi gośćmi) rozmawiali o bezpieczeństwie na polskich drogach, o tym na co należy zwracać uwagę na drodze, jak poprawnie poruszać się po drogach, jak zachowywać się podczas zdarzenia drogowego oraz o wielu innych tematach związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym (np. o problemie nadmiernej prędkości na drogach, nieudzielaniu pierwszeństwa przejazdu, zderzeniu pojazdów w ruchu, wypadkach z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego, nieprawidłowym wyprzedzaniu, itd.) a także o bieżących statystykach i wydarzeniach BRD.

- **REALIZACJA DZIAŁAN INFORMACYJNO – PROMOCYJNYCH BRD W RAMACH IV TYGODNIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

W ramach obchodów IV TYGODNIA BRD realizowanego pod auspicjami ONZ/WHO w zakresie globalnych inicjatyw pod hasłem: „Uratuj życie, zwolnij!" nastąpiły skoordynowane działania z parterami: WHO Polska, Policja, GITD, LPR, PDB celem zwrócenia szczególnej uwagi publicznej na problem nadmiernej prędkość jako głównej przyczyny wypadków drogowych. Zorganizowano m.in. wspólną konferencję otwierająca Tydzień BRD poświęconą tematyce nadmiernej prędkości i jej skutków pt: „Prędkość – fakty i mity" w ramach działań wspierających nadzór nad ruchem drogowym. W czasie Tygodnia BRD na terenie całego kraju odbyło się szereg wydarzeń, które zwracały uwagę oraz zachęcały do zmiany postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego ze względu na problem nadmiernej prędkości – niedostosowanej do warunków panujących na drodze. W wielu zorganizowanych wydarzeniach wskazywano na zagrożenia z tytułu ryzykownych

i agresywnych zachowań i ich wpływu na skutki wypadków drogowych wobec innych uczestników ruchu drogowego. Odbyły się również wydarzenia promujące edukację BRD wśród najmłodszych uczestników ruchu drogowego, działania te były również skierowane do dorosłych z apelem najmłodszych o bezpieczną jazdę.

- **ŚWIATOWY DZIEŃ PAMIĘCI OFIAR WYPADKÓW DROGOWYCH**

W trzeci weekend listopada, jak co roku, odbyły się obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. W organizowanych z tej okazji uroczystościach 19 listopada 2017 r. w Zabawie k. Tarnowa wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Inauguracja obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych 2017 rozpoczęła się 17 listopada 2017 r. w Dąbrowie Tarnowskiej. W tym dniu dla młodzieży przygotowano program edukacyjny „Road Show". A podczas kolejnych dni zorganizowano i przeprowadzono warsztaty terapeutyczne dla rodzin ofiar wypadków drogowych.

W dniu 19 listopada 2017 r. podczas centralnych obchodów tego dnia w Zabawie, w Sanktuarium Błogosławionej Karoliny Kózkówny odbyła się msza święta w intencji ofiar wypadków i ich rodzin. Pod pomnikiem ofiar wypadków drogowych złożono kwiaty oraz zasadzone zostało symboliczne Drzewo Pamięci. W tym samym dniu na terenie całego kraju odbywało się wiele akcji i wydarzeń poświęconych upamiętnieniu ofiar wypadków drogowych oraz akcji profilaktycznych z apelem o bezpieczną jazdę na polskich drogach.

- **UTWORZENIE WSPÓLNEGO KALENDARZA BRD NA STRONIE WWW.KRBRD.GOV.PL**

Na podstawie ustaleń podjętych przez KRBRD dnia 21 grudnia 2016 r. utworzony został wspólny Kalendarz Wydarzeń BRD, który został zamieszczony na stronie internetowej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (www.krbrd.gov.pl). W Kalendarzu BRD znalazły się wszystkie wydarzenia informacyjne, promocyjne i edukacyjne, zgłoszone przez Członków KRBRD, ale również Instytucje doradcze oraz instytucje, stowarzyszenia, organizacje i inne podmioty współpracujące z KRBRD, realizowane w celu poprawy stanu bezpieczeństwa na polskich drogach.
Główne cele realizacji zadania to uspójnienie i koordynacja działań KRBRD w zakresie realizacji projektów informacyjnych, promocyjnych i edukacyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Członkowie KRBRD obligatoryjnie do końca danego roku kalendarzowego zgłaszają planowane działania do realizacji na rok następny w ramach działań edukacyjno – profilaktycznych. Kalendarz BRD służy również jako podgląd realizacji działań prewencyjnych BRD na obszarze całego kraju w każdym okresie roku kalendarzowego. Mechanizm kalendarza pełni również funkcję informacyjną dla przedstawicieli mediów i innych podmiotów i instytucji, które również w ten sposób mogą dodatkowo angażować się w działania BRD na poziomie kraju czy regionu.

- **WPROWADZENIE ZAPISÓW DOTYCZĄCYCH WYCHOWANIA KOMUNIKACYJNEGO W NOWEJ PODSTAWIE PROGRAMOWEJ NAUCZANIA UCZNIÓW W PRZEDSZKOLACH, SZKOŁACH PODSTAWOWYCH I ŚREDNICH**

Od 1 września 2017 r. weszła w życie ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe, zgodnie z którą system edukacji w szkołach powrócił do modelu edukacji od wychowania przedszkolnego przez ośmioletnią szkołę podstawową i czteroletnie liceum ogólnokształcące.

W dniu 14 lutego 2017 r. Minister Edukacji Narodowej podpisał *Rozporządzenie w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej*. W treści ww. rozporządzenia zostały uwzględnione zagadnienia wychowania komunikacyjnego, m.in.: podstawy udzielania pierwszej pomocy w klasach VIII szkoły podstawowej w przedmiocie „Edukacja dla bezpieczeństwa", w klasach IV – VI w przedmiocie „Technika" wyodrębniony został obszar „Wychowanie komunikacyjne". Jest to niezwykle istotne, że tematyka wychowania komunikacyjnego powróciła do przedszkoli i szkół podstawowych w bardzo szerokim zakresie.
Kolejnym etapem gruntownej reformy edukacji było wprowadzenie szeregu nowych zapisów w projekcie *Rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej w sprawie podstawy programowej kształcenia ogólnego dla liceum ogólnokształcącego, technikum oraz branżowej szkoły II stopnia* w celu rozpoczęcia procesu systemowego kształcenia młodzieży w zakresie treści tzw. „wychowania komunikacyjnego", tj. kształtowania i utrwalania prawidłowych nawyków poprawnego zachowania się ucznia w ruchu drogowym jako pieszy, rowerzysta, motocyklista czy kierowca.
Ich realizacja przyczyni się do wszechstronnego rozwoju uczniów, kształtowania zachowań prozdrowotnych i prospołecznych, rozwoju samodzielności oraz podejmowania odpowiedzialności za siebie i najbliższe otoczenie, a docelowo w dłuższej perspektywie czasu przełoży się na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.
Osiągnięte rezultaty:
Głównym celem wprowadzenia kompleksowych zapisów dotyczących wychowania komunikacyjnego w nowej podstawie programowej było zwiększenie nacisku na edukację bezpieczeństwa ruchu drogowego na każdym etapie nauczania w szkołach i zapewnienie w systemie dostępu do systematycznego kształcenia BRD w perspektywie długoletniej (od przedszkola do szkoły średniej – do czasu objęcia/wejścia w systemem szkolenia i egzaminowania kierowców).
Po raz pierwszy zapewniono uwzględnienie w systemie powszechnej edukacji treści wychowania komunikacyjnego w poszczególnych typach szkół. Zakres ten został rozszerzony w podstawie programowej wychowania przedszkolnego i szkoły podstawowej. Po raz pierwszy treści wychowania komunikacyjnego będą również przekazywane uczniom w szkołach średnich.

- **WYKONANIE ŚRÓDOKRESOWEGO BADANIA EWALUACYJNEGO NARODOWEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA LATA 2013-2020 (NPBRD)**

Celem prac było zebranie wszystkich istotnych informacji dotyczących skuteczności działań wykonawczych podjętych w ramach NPBRD. Dokument stanowi narzędzie monitoringu NPBRD. Zawiera ocenę efektywności zastosowanych rozwiązań, skorelowaną z celami etapowymi NPBRD. Zakres badania obejmuje funkcjonowanie w latach 2013-2016 samego NPBRD jak również jego programów wykonawczych (programów realizacyjnych).

Wykonanie badanie pozwoliło na śródokresową ocenę efektywności realizacji NPBRD i wskazało kierunki wzmocnienia interwencji w określonych obszarach realizacji programu. Badanie służy wypracowaniu wniosków i rekomendacji dotyczących działań podejmowanych

na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego we wszystkich filarach określonych w NPBRD, w celu przyspieszenia dynamiki zmian jakie zachodzą w tym obszarze.
Przeprowadzenie badania służy ocenie, czy program i jego realizacja poprzez programy realizacyjne przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także pozwala zaproponować działania poprawiające skuteczność realizacji programu.
Raport z badania podzielono na 10 rozdziałów. W rozdziałach 2-6 przedstawiono priorytety, działania, przyjęte rozwiązania, wskaźniki oraz kierunki działań odnoszące się do każdego z filarów wskazanych w NPBRD 2020.
Rozdział 7 poświęcony został zagadnieniu systemu zarządzania BRD w Polsce. Kwestie związane z Programami Realizacyjnymi zostały poruszone w rozdziale 8. Natomiast w rozdziale 9 dokonano oceny wpływu NPBRD 2020 na poprawę BRD w Polsce.

Na podstawie zebranych danych oraz ich analizy zaprezentowano najistotniejsze rekomendacje odnoszące się do NPBRD 2020 (oraz NPBRD w przyszłości), Programów Realizacyjnych oraz całego systemu zarządzania BRD w Polsce (rozdział 10).

- **OPRACOWANIE WYTYCZNYCH ORGANIZACJI BEZPIECZNEGO RUCHU ROWEROWEGO**

Cele realizacji zadania to uzyskanie pogłębionej wiedzy oraz rekomendacji w zakresie stosowania prawidłowych rozwiązań dotyczących infrastruktury technicznej dedykowanej rowerzystom. Na podstawie wyników badań poligonowych powstanie katalog dedykowanych rozwiązań technicznych, rekomendowanych do stosowania przez zarządców dróg wszystkich kategorii.
Realizacja opracowania jest w toku. Dotychczas zatwierdzono (z setek zgłoszonych do weryfikacji projektów poligonów badawczych) ostateczną listę lokalizacji 80 poligonów badawczych na obszarze całego kraju. Wykonawca zadania przekazał Zamawiającemu listę tych lokalizacji, wraz z materiałem fotograficznym. Prace badawcze w terenie zostaną rozpoczęte wiosną 2018 r. Termin zakończenia całości prac – marzec 2020 r.

- **OPRACOWANIE WYTYCZNYCH DOTYCZĄCYCH PRAWIDŁOWEGO OŚWIETLENIA PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH**

W celu osiągnięcia wysokiej jakości projektów drogowych, poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego oraz umożliwienia stosowania nowych technologii i rozwiązań technicznych na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przygotowano projekt wytycznych, które zawierają zasady ustalania konieczności oświetlania przejść dla pieszych, zasady doboru rozwiązania oświetleniowego, zasady odbioru instalacji oświetleniowych oraz wymagania dotyczące eksploatacji i monitorowania instalacji oświetleniowych.

Głównym celem opracowywanych wytycznych oświetlenia przejść dla pieszych było ujednolicenie zasad projektowania, instalowania, odbioru i utrzymania instalacji oświetleniowych w obszarze przejść dla pieszych.

Potrzeba opracowania tego dokumentu wynikała z konieczności uporządkowania obszaru przygotowania inwestycji drogowych, w tym także uporządkowania kwestii oświetlenia przejść dla pieszych.

- **ORGANIZACJA SPOTKAŃ KRAJOWYCH DOTYCZĄCYCH ZAGADNIEŃ ZWIAZANYCH Z BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO**

W dniach od 30 listopada do 1 grudnia 2017 r. odbyło się spotkanie pt. „Intensyfikacja współpracy KRBRD i WRBRD. Stan wdrażania rekomendacji na przyszłość wynikających z raportu *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania podejmowane w tym zakresie w 2016 r.”.*
Podczas spotkania omówione zostały najistotniejsze zagadnienia dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz stan wdrażania rekomendacji na przyszłość wynikających z raportu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania podejmowane w tym zakresie w 2016”. W trakcie spotkania przygotowano i podpisano Deklarację dotyczącą zintensyfikowania współpracy Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z Wojewódzkimi Radami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Deklarację podpisali wszyscy Sekretarze Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Intencją bliższej współpracy w tym zakresie jest realizacja konkretnych działań i projektów BRD celem wzmocnienia efektywności ich oddziaływania na uczestników ruchu drogowego w regionach i obszarach szczególnie zagrożonych wypadkowością.
Celem spotkania było zintensyfikowanie działań na linii KRBRD – WRBRD zgodnie z przyjętymi rekomendacjami KRBRD zawartymi w raporcie: Stan BRD za 2015 i 2016 rok. Inicjowanie nowych projektów i zadań w zakresie działań WRBRD oraz przygotowanie rekomendacji założeń zmian systemu zarządzania BRD, wymiana najlepszych praktyk i doświadczeń w ramach już realizowanych projektów.

- **UDZIAŁ W SPOTKANIU MINISTRÓW TRANSPORTU UE I PRZYJĘCIU WSPÓLNEJ DEKLARACJI DOTYCZACEJ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W VALLETTA**

W dniach 28-29 marca 2017 r. odbyło się spotkanie zorganizowane przez **Prezydencję Republiki Malty w Radzie UE**. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele KRBRD/MIB.
Spotkanie zakończyło się przyjęciem wspólnej deklaracji dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach członkowskich Wspólnoty.
Uczestniczący w konferencji ministrowie przyjęli Deklarację, w której zobowiązali się do zintensyfikowania działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez m.in. bliższą współpracę państw członkowskich. Zadeklarowali także podjęcie prac nad uwzględnieniem rowerzystów i pieszych w planach mobilności.
Tekst deklaracji z Valletta określa wspólną wolę i chęć współpracy Ministrów państw członkowskich UE na rzecz ograniczenia liczby zabitych i ciężko rannych na drogach, z uwzględnieniem potrzeb niechronionych uczestników ruchu drogowego. Projekt tekstu deklaracji omawiany był podczas posiedzeń grupy roboczej Rady UE ds. transportu lądowego w styczniu i w lutym 2017 r. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opracował uwagi do projektu tekstu deklaracji, które za pośrednictwem Stałego Przedstawicielstwa Rzeczypospolitej Polskiej przy Unii Europejskiej w Brukseli zostały przekazane Prezydencji Maltańskiej.
Obecność w spotkaniu Ministrów właściwych ds. transportu państw członkowskich Unii Europejskiej przedstawiciela Kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz Sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jak również udział w opracowaniu tekstu deklaracji pozwoliły na podkreślenie, że strona polska popiera i włącza się w proces zdynamizowania działań w celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa

wszystkich uczestników ruchu drogowego przy konsekwentnym dążeniu do redukcji liczby wypadków drogowych.

- **ZESPOŁY ROBOCZE KRBRD**

Zespół roboczy do spraw Ewaluacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 i jego dokumentów wykonawczych

Zespół został powołany Zarządzeniem Nr1/2017 Sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 11 kwietnia 2017 r.

Cel:

1. dokonanie przeglądu programów i strategii krajowych oraz międzynarodowych, powiązanych zakresem przedmiotowym z kierunkami działań wskazanymi w NPBRD 2013-2020;
2. dokonanie przeglądu NPBRD oraz dotychczas realizowanych zadań wskazanych w dokumentach wykonawczych NPBRD, a także ich ocena;
3. opracowanie propozycji zmian kierunków działań priorytetowych wskazanych w filarach NPBRD.

Efekty prac:
Członkowie Zespołu na podstawie przeglądu:
a)programów i strategii krajowych oraz międzynarodowych, których zakresy przedmiotowe są powiązane z kierunkami działań wskazanymi w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020,
b)dotychczas realizowanych zadań wskazanych w dokumentach wykonawczych NPBRD, a także ich oceny;
opracowali propozycje uzupełnienia bądź zmian kierunków działań priorytetowych, wskazanych w NPBRD, właściwych dla każdego filaru bezpieczeństwa, tj. Bezpieczny Człowiek, Bezpieczne Drogi, Bezpieczna Prędkość, Bezpieczny Pojazd, Ratownictwo i Opieka Powypadkowa.
Odpowiedzi zostały wykorzystane przy opracowaniu szczegółowego katalogu zakresu ewaluacji NPBRD i jego dokumentów wykonawczych, w tym przy opracowaniu opisu przedmiotu zamówienia na zlecenie badania ewaluacyjnego NPBRD 2013-2020.

W dniu 10.11.2017 r. do członków Zespołu przesłano raport wstępny z badania ewaluacyjnego, z prośbą o zgłaszanie uwag. Wszystkie zgłoszone uwagi członków zespołu ujęto w formie tabeli zbiorczej i przekazano do Wykonawcy badania ewaluacyjnego.
Zgodnie z § 8 Zarządzenia powołującego Zespół, Zespół zrealizował swoje zadania i uległ rozwiązaniu 19.12.2017 r.

Zespół roboczy do spraw opracowania zmian prawnych mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce

Zespół został powołany zarządzeniem nr 2/2017 Sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 11 kwietnia 2017 r., a w jego skład wchodzą m.in. reprezentanci: komórek organizacyjnych Ministerstwa Infrastruktury właściwych do spraw drogowych, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendy Głównej Policji, Ministerstwa Sprawiedliwości, Instytutu Transportu Samochodowego, Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Przemysłowego Instytutu Motoryzacji, Polskiego Związku Motorowego, itd.

Cel:
1. dokonanie przeglądu i oceny obowiązującego stanu prawnego dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów);
2. opracowanie propozycji zmian prawnych mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów);
3. rekomendowanie Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, za pośrednictwem jej Sekretarza, propozycji zmian prawnych mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów).

Efekty prac:
Zespół rozpoczął pierwszy etap swoich prac w dniu 11 maja 2017 r. od otrzymania materiału roboczego Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (liczącego ok. 360 stron) na temat obowiązującego stanu prawnego w krajach członkowskich Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w ruchu drogowym oraz polskich regulacji prawnych z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ostatnie uwagi członków zespołu do ww. materiału roboczego spłynęły do jego Przewodniczącego z końcem sierpnia.

Ze względu na obszerność materiałów analitycznych, harmonogram prac zespołu podzielony został na etapy odpowiadające określonym zagadnieniem tematycznym z zakresu brd. W ramach pierwszego etapu przeanalizowane zostały kwestie dotyczące bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym. Wnioski z prac zespołu staną się podstawą do opracowywania projektów dokumentów wykonawczych do NPBRD 2013-2020.

Zespół roboczy do spraw gromadzenia i przetwarzania danych o BRD
Zespół został powołany Zarządzeniem Nr3/2017 Sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 11 kwietnia 2017 r.

Cel:
1. dokonanie przeglądu i oceny obecnego systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dotyczących BRD;
2. przedstawienie propozycji zmian mających na celu wypracowanie modelu jednolitego i kompleksowego systemu, który umożliwi gromadzenie oraz wykorzystywanie danych dotyczących BRD przez właściwe podmioty;
3. rekomendowanie KRBRD kierunków działań w celu wdrożenia wypracowanego modelu systemu.

Efekty prac:
Zespół zebrał się na kilku posiedzeniach. W ramach Zespołu rozpoczął prace podzespół do spraw wypracowania spójnych definicji umożliwiających sprawniejsze przekazywanie danych pomiędzy służbami zaangażowanymi w działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Inne działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane w 2017 r.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

- ✓ **Realizacja w 2017 roku „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2016 i 2017"**

Założenia Programu przewidywały formułę otwartości na inicjatywy instytucjonalne i obywatelskie, nowatorskie formy działania, partnerów chcących działać na rzecz bezpieczeństwa, porządku publicznego, przeciwdziałania patologiom społecznym.
Podczas realizacji Programu, wskazane w nim cele i zadania, szczególnie w odniesieniu do głównego zadania, jakim jest aktywizacja i wspieranie inicjatyw lokalnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa i porządku publicznego, realizowane były przede wszystkim poprzez dofinansowywanie projektów realizowanych na poziomie lokalnym przez jednostki samorządu terytorialnego oraz organizacje pozarządowe.
Celem głównym „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2016 i 2017", było *wspieranie działań na rzecz bezpieczeństwa społeczności lokalnych*. Cel ten realizowany był przez trzy cele szczegółowe:

1. *Bezpieczeństwo w miejscach publicznych ze szczególnym uwzględnieniem tworzenia lokalnych systemów bezpieczeństwa,*
2. *Przeciwdziałanie zjawiskom patologii oraz ochrona dzieci i młodzieży,*
3. *Edukacja dla bezpieczeństwa,*

które także przewidywały wspieranie inicjatyw w obszarze *bezpieczeństwa ruchu drogowego,* w szczególności dotyczących celu szczegółowego **1** i **3**.

W budżecie państwa na każdy rok funkcjonowania Programu, w ramach rezerwy celowej na realizację programu *„Razem bezpieczniej"* zabezpieczono kwotę 3.000.000 (2016 r.) i 5.000.000 (2017 r.) zł na aktywizację społeczności lokalnych. Kwota ta była przekazywana do budżetów wojewodów na zadania realizowane przez organizacje pozarządowe i jednostki samorządu terytorialnego. W roku 2017 z programu dofinansowano 99 projektów za ok. 5.000.000 zł. Przez 2 lata działalności Programu (2016/2017) dofinansowano 151 projektów na kwotę ok. 8 mln zł.
Po raz pierwszy w 2017 roku Program objął ***modernizację przejść dla pieszych***. W 2017 roku dofinansowanie na ten cel otrzymało 31 projektów. Przeznaczono na ten cel 1.500.000 zł i do końca roku zmodernizowanych zostało w sumie **165 przejść.**

- ✓ **Zlecenie organizacjom pozarządowym realizacji zadań publicznych w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym:**

1) pn.: ***„Zapobieganie wypadkom drogowym"***

Zrealizowane zadania:
- 5 akcji drogowych z udziałem funkcjonariuszy Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Bielsku-Białej. Działania prowadzone były wspólnie z Radiem Bielsko i portalem Bielskie Drogi. Akcje polegały przede wszystkim na „prewencyjnym" nauczaniu i przestrzeganiu przed niebezpieczeństwem, a zamiast karania mandatami, funkcjonariusze udzielali pouczeń wręczając kontrolowanym materiały reklamowe

kampanii – wywieszki zapachowe, opaski odblaskowe – łącznie wręczono ok. 450 materiałów reklamowych;

- *działania mające na celu kształtowanie prawidłowych postaw i nawyków dla podniesienia bezpieczeństwa drogowego uczestników i odbiorców projektu oraz zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych (wypadków i kolizji) spowodowanych korzystaniem z telefonów komórkowych podczas jazdy na terenie gminy Bielsko-Biała.*
- opracowanie programu edukacyjno-informacyjnego „Jestem Offline na drodze". Program był prezentowany dzieciom i młodzieży w trakcie zajęć informacyjno-edukacyjnych. Dodatkowo program został przekazany do 100 placówek edukacyjnych. Ponadto wydano 10 000 broszur dla uczestników ruchu drogowego;
- ukierunkowane działania informacyjne dla 20 000 uczestników w zakresie bezpiecznego i świadomego korzystania z urządzeń mobilnych.

W wyniku podjętych działań podniesiono poziom wiedzy uczestników związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego, w szczególności w zakresie zagrożeń dla zdrowia i życia oraz sposobów przeciwdziałania ich skutkom.

We wszystkich działaniach w ramach kampanii wzięło udział 37.141 osób.

2) pn.: *„**Realizacja kampanii społecznej - Twoje bezpieczne przejście**"*

W ramach zadania oznakowano tablicami lub bilbordami 34 miejsca „niebezpieczne" dla pieszych w Polsce, co wpłynęło na świadomość użytkowników ruchu drogowego i bardziej odpowiedzialne zachowania. Zrealizowano również kampanię informacyjno-edukacyjną *„Niech Żyje Zebra*" z wykorzystaniem komunikacji internetowej (m.in. facebook, youtube).

- ✓ **Ogólnopolskie turnieje promujące bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w ruchu drogowym**

Na podstawie „Porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym" podpisanego w 2016 r. przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Infrastruktury i Budownictwa, Ministra Edukacji Narodowej, Komendanta Głównego Policji oraz Prezesa Polskiego Związku Motorowego strony zobowiązały się do wsparcia organizacji Turniejów bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) dla dzieci i młodzieży w 2017 roku. Współpraca MSWiA w ramach organizacji i przeprowadzenia turniejów polegała na ufundowaniu nagród dla laureatów, które w 2017 r. wyniosły 7.235 zł.

- ✓ **„Bezpieczne wakacje" / „Kręci mnie bezpieczeństwo w wakacje"**

Od 2006 roku, na podstawie zaleceń MSWiA w sprawie organizacji działań administracji rządowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa podczas letniego wypoczynku wojewodowie, jako koordynatorzy corocznie podejmowali działania zmierzające do realizacji zadań profilaktyczno-prewencyjnych przez formacje i właściwe służby, odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa. Założeniem towarzyszącym planowaniu działań pn. „Bezpieczne Wakacje" i „Kręci mnie bezpieczeństwo w ….wakacje" było ich zintegrowanie z „Programem ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2016 i 2017". Podejmowane działania profilaktyczne na szczeblu wojewódzkim, w ramach akcji „Bezpieczne Wakacje" i „Kręci mnie bezpieczeństwo w ….wakacje" w obszarze „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym" w 2017 roku polegały głównie na:

- organizowaniu pogadanek, spotkań, konkursów, prelekcji na temat bezpieczeństwa,

zarówno przed wakacjami, jak i w trakcie letniego wypoczynku,
- prowadzeniu akcji informacyjno – promocyjnych w zakresie bezpiecznych zachowań podczas wakacji w lokalnych mediach.

✓ **Poradniki z zakresu bezpieczeństwa**

W celu upowszechniania wiedzy wśród społeczeństwa, w MSWiA w ramach programu „Razem bezpieczniej" opracowano w 2007 roku i aktualizowano corocznie poradniki:

-„Jak unikać zagrożeń",
-„Jak bezpiecznie przekraczać granice Polski",
-„Jak złożyć zawiadomienie o przestępstwie",
-„Jak postępować w razie pożaru, jak zapobiegać pożarom",
-„Jeśli musisz zeznawać – rola świadka w postępowaniu karnym",
-„**Karta rowerowa w szkole**".

Poradnik „Karta rowerowa w szkole", przygotowany został we współpracy z Komendą Główną Policji, jako pomoc dydaktyczna dla dzieci, które przystępują do egzaminów na kartę rowerową. Materiał ukazał się nakładem MSWiA oraz został opublikowany na stronie internetowej programu „Razem bezpieczniej".

Szczegółowe informacje na temat realizacji programu „Razem bezpieczniej" (sprawozdania, raporty, badania ewaluacyjne) dostępne są na stronie internetowej Programu pod adresem http://razembezpieczniej.mswia.gov.pl/.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

✓ **Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe**

W ramach prowadzonych inwestycji w infrastrukturę kolejową PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rewitalizują i modernizują przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory, wyposażając je w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania użytkownika, a także likwidują przejazdy i przejścia w poziomie szyn, zastępując je wiaduktami, kładkami lub tunelami. Modernizacja wybranych przejazdów kolejowo-drogowych była przedmiotem dedykowanego projektu inwestycyjnego:

Projekt "Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami" zawarty jest w Krajowym Programie Kolejowym. Finansowanie przewidziano z POIiŚ, a jego wartość to blisko 400 mln zł. Podzielony on został na: etap I - część przejazdowa, etap II – budowa wiaduktów.

W ramach I etapu projektu planowana jest modernizacja 182 przejazdów kolejowych na 73 liniach kolejowych w 16 województwach. Prace będą polegały na podniesieniu kategorii przejazdów poprzez wyposażenie ich w urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (SSP), a także wymianę tych już wyeksploatowanych. Na wybranych przejazdach będą prowadzone roboty torowo - drogowe związane z wymianą nawierzchni torowej oraz wymianą nawierzchni drogowej w rejonie przejazdu kolejowego. Zmodernizowane zostanie m.in. 11 przejazdów na linii nr 26 z Radomia do Łukowa, 10 przejazdów ma trasie Katowice – Legnica, po 6 na liniach Reda – Hel i Kraków Płaszów – Oświęcim natomiast na trasie z Torunia do Malborka remont przejdzie 7 przejazdów.

W ramach II etapu PLK zastąpią 5 przejazdów kolejowo - drogowych wiaduktem i tunelami. Prace w ramach projektu planowane są na linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa – Siedlce. Zaplanowana jest budowa tunelu w Warszawie Rembertów i Warszawie Wesołej

oraz dwóch tunelów w Sulejówku, a także budowa wiaduktu nad torami kolejowymi w ciągu ulicy Chełmżyńskiej, który ułatwi przejazd między Warszawą a Ząbkami. Inwestycje prowadzone są wspólnie z Władzami Miasta, Samorządem Województwa oraz Mazowieckim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Warszawie. Realizacja robót budowlanych zaplanowana jest w latach 2019 - 2020.

W trakcie modernizacji stosowane są nowoczesne rozwiązania techniczne gwarantujące wymagany poziom bezpieczeństwa mimo rosnącej liczby aut. Przejazdy wyposażane są w urządzenie zdalnej kontroli co sprawia, że każda awaria urządzeń na przejeździe jest sygnalizowana u dyżurnego ruchu. Maszynista, o ewentualnej usterce, jest informowany poprzez wskazania tarcz ostrzegawczych przejazdowych. Na przejazdach instalowane są także urządzenia do monitoringu i rejestracji zdarzeń. Dzięki prowadzonym inwestycjom korzystne zmiany już odczuwają nie tylko podróżujący pociągami i samochodami, ale także piesi czy rowerzyści.

Ponadto wiele przejazdów kolejowo-drogowych było rewitalizowanych i modernizowanych podczas realizacji projektów inwestycyjnych na poszczególnych liniach kolejowych.

- ✓ **Podnoszenie kategorii przejazdów**

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

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2012 [szt.]	Stan na 31.12.2013 [szt.]	Stan na 31.12.2014 [szt.]	Stan na 31.12.2015 [szt.]	Stan na 31.12.2016 [szt.]	Stan na 31.12.2017 [szt.]	*Zmiana [szt.]*
Przejazdy kat. A	2 633	2 539	2 516	2 458	2412	2392	*-241*
Przejazdy kat. B	789	812	856	1 045	1142	1192	*+403*
Przejazdy kat. C	1 302	1 289	1 283	1 371	1364	1386	*+84*
Przejazdy kat. D	7 967	7 386	7 158	6 801	6584	6343	***-1 624***
Przejazdy kat. E	512	500	494	485	512	479	*-33*
Przejazdy kat. F	661	594	593	584	562	562	*-99*
Razem przejazdów	13 864	13 120	12 900	12 744	12 546	12 354	*-1510*

Szczególnie pozytywne z punktu widzenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych jest znaczące zmniejszenie liczby najsłabiej zabezpieczonych przejazdów kategorii D (ich liczba na przestrzeni 5 lat spadła o 1 624 szt.), co jest efektem podniesienia kategorii (do kat. B lub kat. C) oraz likwidacji niektórych, najmniej uczęszczanych przejazdów kat. D.

- ✓ **Poprawa stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych**

Drugim pozytywnym rezultatem prowadzonych przez Spółkę inwestycji oraz remontów na przejazdach kolejowo-drogowych jest poprawa stanu technicznego – zarówno w zakresie nawierzchni drogowej (przejazdowej), jak i urządzeń zabezpieczenia ruchu.

- ✓ **Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd…"**

Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd…" trwa nieprzerwanie od 2005 roku. Ma ona na celu kształtowanie bezpiecznych postaw i zachowań użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych (kierowców, pieszych i rowerzystów). Przez pierwsze cztery lata kampania była prowadzona w miesiącach letnich, natomiast począwszy od roku 2009 ma ona charakter całoroczny i obejmuje przede wszystkim: akcje na przejazdach

(w tym symulacje wypadków i pokazy ratownictwa technicznego), spotkania w szkołach i przedszkolach, emisje spotów w radiu i telewizji, rozmieszczanie bilbordów oraz kolportaż ulotek i innych materiałów. W październiku 2012 roku kampania została rozszerzona o zagadnienie wypadków związanych z przechodzeniem przez tory w miejscach niedozwolonych (akcja „Zero tolerancji dla przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych"). Ponadto w ramach kampanii „Bezpieczny przejazd…" w latach 2013 – 2017 realizowane były takie akcje, jak:

- „Bezpieczny poniedziałek" – kontrole przestrzegania przepisów ruchu drogowego na przejazdach prowadzone przez Policję i Straż Ochrony Kolei w godzinach szczytu porannego (kierowców łamiących przepisy karano mandatami);
- „Październik miesiącem edukacji" – prelekcje w placówkach edukacyjnych;
- „Zgłoś usterkę" – zamieszczenie na stronie internetowej kampanii formularza umożliwiającego zgłaszanie wszelkich nieprawidłowości na przejazdach oraz tzw. dzikich przejść.

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

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od 2016 r. organizuje konferencje dla instruktorów OSK i egzaminatorów WORD, na które zapraszani są również przedstawiciele Policji i Państwowej Straży Pożarnej oraz uczniowie szkół. W 2017 r. ponad 100 nauczycieli z OSK wzięło udział w 7 takich warsztatach. Specjalnie przygotowane multimedialne materiały edukacyjne rozdystrybuowano i udostępniono do blisko 800 OSK. Warsztaty w 2017 r. były organizowane w następujących miastach: Białystok (9.11.2017 r.), Wrocław (13.11.2017 r.), Szczecin (15.11.2017 r.), Zielona Góra (16.11.2017 r.), Katowice (21.11.2017 r.), Kraków (12.12.2017 r.), Rzeszów (13.12.2017 r.).

✓ **Wydanie broszury edukacyjnej dla kierowców pt. „Przekraczanie przejazdów w pigułce"**

Broszury dystrybuowane były w trakcie akcji na przejazdach, prelekcjach edukacyjnych oraz w formie elektronicznej (dostępne do pobrania pod adresem: http://www.bezpieczny-przejazd.pl/edukacja/materialy-do-pobrania/). W sumie, w 2017 r., blisko 170 000 ulotek (składanych w formacie A7) i poradników (broszur 3xDL) ze wskazówkami dotyczącymi bezpiecznego zachowania na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach zostało rozdystrybuowanych wśród pieszych i kierowców.

✓ **Kompleksowy audyt Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w zakresie pracy zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych**

Audytorzy z Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK S.A. przeprowadzili kompleksowy audyt wewnętrzny w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Audyt objął zagadnienia związane z budową, modernizacją oraz eksploatacją przejazdów, uwzględniał również kwestie związane z czynnikiem ludzkim.

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

Jednostki organizacyjne PKP PLK S.A. prowadzą działania w zakresie realizacji obowiązków wynikających z Decyzji Nr 29/2011 Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 20.06.2011 r. w sprawie kontroli stanu technicznego oraz bezpieczeństwa ruchu

na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami (ciągami dla pieszych) w jednym poziomie, na terenie PKP PLK S.A.

- ✓ **Modernizacja przejazdów kolejowych w zakresie zabudowy na przejazdach kat. A powiązań lub uzależnień urządzeń przejazdowych w urządzeniach stacyjnych** (warunkujących podanie na semaforach sygnałów zezwalających na jazdę od położenia rogatek na przejeździe)

W ramach inicjatywy mającej na celu polepszenie bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz użytkowników dróg kołowych na przejazdach kolejowo-drogowych kat. A, znajdujących się w granicach posterunków ruchu i osłoniętych semaforami, zostały podjęte działania w zakresie uzależnienia wskazań semaforów zezwalających na jazdę pociągów przez przejazdy od położenia rogatek na tych przejazdach, w wyniku których PKP PLK S.A. Biuro Bezpieczeństwa opracowało wykaz przejazdów kolejowych kat. A nieuzależnionych w przebiegach pociągowych. Opracowanie wykazu poprzedzone zostało analizą możliwości i zasadności zabudowy uzależnień, ze szczególną uwagą na fakt, czy zastosowane rozwiązania w zakresie powiązania lub uzależnienia urządzeń przejazdowych w urządzeniach stacyjnych nie doprowadzą do znacznego wydłużenia czasu zamknięcia przejazdu, gdyż długi czas zamknięcia będzie miał wpływ na racjonalne zachowanie użytkowników drogi.

W ramach tych działań w 2017 roku zmodernizowanych zostało 47 przejazdów kolejowo-drogowych.

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

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

- przekazywania nagrań z monitoringu zamieszczonego na przejazdach kolejowo-drogowych, obrazujących naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierowców pojazdów drogowych lub inne osoby, w tym pieszych, do właściwych jednostek organów ścigania,
- kontynuacji współpracy z tymi organami w celu pozyskania informacji o ich działaniach, zmierzających do wykrycia i ukarania sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego,
- dokonania przeglądu pod kątem umieszczenia znaków B-20 „Stop” przed przejazdami kat „D” usytuowanymi na nieeksploatowanych liniach kolejowych w celu stwierdzenia zasadności ich występowania.

Podjęcie działań odnośnie przekazywania nagrań z monitoringu ma na celu nawiązanie ścisłej współpracy z organami ścigania w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych – poprzez zwiększenie świadomości kierowców odnośnie przestrzegania przepisów ruchu drogowego oraz zabezpieczenia możliwości dochodzenia roszczeń finansowych od sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego w związku z dokonanymi przez nich uszkodzeniami urządzeń zainstalowanych na przejazdach kolejowo-drogowych.

- ✓ **Oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn naklejkami**

W celu umożliwienia szybkiego zgłoszenia zagrożenia na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu do pracowników kolejowych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracowały i wdrożyły projekt polegający na oznakowaniu eksploatowanych przejazdów i przejść w poziomie szyn naklejkami, na których znajdują się następujące numery:

- przejazdu / przejścia;
- telefonu alarmowego (112);
- tel. serwisowego.

Po dokonaniu ostatecznych uzgodnień z przedstawicielami administracji rządowej, odpowiedzialnej za obsługę numeru alarmowego 112 podjęte zostały działania mające na celu realizację przedsięwzięcia. W roku 2017 naklejki zostały zamówione, wyprodukowane oraz dostarczone do jednostek terenowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. celem umieszczenia na przejazdach. Obecnie realizowany jest etap weryfikacji bazy danych, natomiast wdrożenie funkcjonalne planowane jest do końca I kwartału 2018 r.

Urzędu Transportu Kolejowego

- ✓ **Organizowanie spotkań w ramach funkcjonującego przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego Zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce**

W ramach realizacji działań monitorujących poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, w Urzędzie Transportu Kolejowego powołany został specjalny zespół zadaniowy, którego celem jest identyfikowanie niepokojących trendów oraz nowych zagrożeń dotyczących bezpieczeństwa, a także komunikowanie ich zainteresowanym podmiotom.
Działania specjalnego zespołu zadaniowego polegają nie tylko na monitorowaniu zdarzeń, ale także na takim oddziaływaniu na rynek, aby podmioty podejmowały bezzwłocznie właściwe środki profilaktyczne w celu zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
Spotkania zespołów, w których skład wchodzą eksperci w dziedzinie bezpieczeństwa, nadzoru rynku kolejowego, interoperacyjności i regulacji rynku, stanowią doskonałą platformę wymiany poglądów oraz rozprzestrzeniania najlepszych praktyk w zakresie promowania bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz zapobiegania ewentualnym zdarzeniom.
W spotkaniach uczestniczą również przedstawiciele podmiotów rynku, których dotyczą zidentyfikowane zagrożenia, a także innych organów właściwych w sprawach, których dotyczy posiedzenie zespołu.
W ramach spotkań omawiane są niekorzystne zjawiska występujące na sieci kolejowej, m.in. dotyczące zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych oraz zdarzeń z udziałem osób nieupoważnionych przebywających na obszarze kolejowym. Podczas spotkań omawiane są systemowe działania oraz inicjatywy, które przyczyniłyby się do zwiększenia bezpieczeństwa oraz wskazuje się potencjalne obszary współpracy (np. z zarządcą infrastruktury).
Do współpracy w ramach powołanego przy Prezesie UTK Zespołu zaproszeni (np. pismem wystosowanym przez Prezesa UTK w lutym 2017 r.) zostali przedstawiciele Urzędów Marszałkowskich, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego, Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej, Związku Miast

Polskich, Związku Powiatów Polskich - a więc podmiotów mających realny wpływ na poziom bezpieczeństwa na przejazdach oraz obszarach bezpośrednio z nimi sąsiadujących.
Prezes UTK na bieżąco zaprasza podmioty do uczestnictwa w pracach Zespołu i wyrażania swoich opinii i inicjatyw zmierzających do poprawy bezpieczeństwa.

- ✓ **Wykonanie na zlecenie Prezesa UTK Ekspertyzy rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo na skrzyżowaniach bocznic kolejowych z drogami publicznymi (przejazdach kolejowo-drogowych w zakresie określenia linii kolejowych oraz drogowych)**

W grudniu 2017 r. na zlecenie Prezesa UTK Ośrodek Certyfikacji Transportu na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej wykonał ekspertyzę w zakresie określenia rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo na skrzyżowaniach linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami publicznymi (przejazdach kolejowo-drogowych).
Zakres ekspertyzy obejmuje m.in. określenie wytycznych dla zarządcy infrastruktury oraz wykonawców modernizacji linii kolejowych dotyczących „dobrych praktyk" przy projektowaniu skrzyżowań kolejowo-drogowych oraz niestandardowych sposobów zabezpieczania przejazdów podnoszących bezpieczeństwo, określenie standardów technicznych dla budowli znajdujących się w okolicy modernizowanego przejazdu, określenie wpływu podwyższania parametrów linii kolejowych na bezpieczeństwo na przejazdach w przypadku zachowania dotychczas stosowanych systemów zabezpieczenia przejazdów, określenie propozycji zmian prawnych poprawiających bezpieczeństwo na przejazdach, w tym propozycji systemu podziału kosztów utrzymania przejazdów czy określenie tymczasowych środków zapobiegających występowaniu zdarzeń na przejeździe w sytuacji, gdy jest on modernizowany przez dłuższy czas, gdy obsługa jest zawieszona lub gdy urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejeździe nie działają prawidłowo przez dłuższy czas a ruch drogowy w dalszym ciągu odbywa się przez przedmiotowy przejazd.
Ekspertyza ta niewątpliwie będzie mieć przełożenie na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

- ✓ **Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych**

Prezes UTK sprawuje systematyczny nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi. Obszar ten stanowi jeden z priorytetów działalności nadzorczej.
Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych realizowane są w formie kontroli, czynności sprawdzających na gruncie, czynności sprawdzających w formie pisemnej oraz w toku oględzin w ramach postępowania administracyjnego.
Wyniki działań nadzorczych, a dokładnie działań kontrolnych zawierane są w protokole kontroli lub innej dokumentacji z przeprowadzonych czynności. Dokumentacja ta zawiera m.in. opis stanu faktycznego ustalonego w toku prowadzonych działań, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości.
Następstwem podpisania protokołu kontroli, czyli akceptacji ustaleń kontroli, jest wystąpienie pokontrolne. Zawiera ono ocenę kontrolowanej działalności, wynikającą z ustaleń zawartych w protokole kontroli. Do podstawowych zaleceń zawartych w dokumentacji pokontrolnej w tym zakresie należy zaliczyć:
- nakaz usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w toku kontroli we wskazanym terminie;

nakaz dokonania analizy wskazanych nieprawidłowości w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- nakaz podjęcia odpowiednich działań naprawczych zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem, które będą miały na celu nadzór nad poziomem ryzyka, związanym z prowadzoną działalnością;
- nakaz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienia stosowanych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości w określonym terminie.
Wydawanie zaleceń oraz proces weryfikacji ich wykonania umożliwia przeprowadzenie dogłębnej analizy w zakresie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz podjęcia przez podmiot działań naprawczych i profilaktycznych we właściwych obszarach, w tym bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.
W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, poza określeniem i sformułowaniem wniosków i zaleceń ujętych w wystąpieniach pokontrolnych, wdrażane są też stosowne postępowania administracyjne.
Postępowanie administracyjne wszczynane jest, co do zasady, gdy ustalony w toku postępowania kontrolnego stan faktyczny świadczy o naruszeniu przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności spełniania warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych.

Osiągnięte rezultaty:
W ramach działań i posiadanych kompetencji w zakresie nadzoru nad funkcjonowaniem rynku kolejowego Prezes UTK w roku 2017 podjął 143 działania nadzorcze w zakresie nadzoru nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją przejazdów oraz przejść kolejowo-drogowych. W ramach przeprowadzonych działań skontrolowano 371 przejazdów i przejść.
W wyniku stwierdzanych nieprawidłowości, wskazujących na naruszenie przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w roku 2017 wydano 47 decyzji Prezesa UTK stwierdzających naruszenia dotyczące stanu technicznego i eksploatacji infrastruktury kolejowej, w tym 16 decyzji w całości lub części dotyczyło przejazdów kolejowych. Analogicznie, wśród 34 decyzji wprowadzających ograniczenia ruchu kolejowego, 12 spowodowanych było w całości lub w części naruszeniami związanymi z przejazdami kolejowymi.
Rezultatem ogółu podjętych działań w tym zakresie jest obniżenie wskaźnika nieprawidłowości stwierdzonych podczas działań nadzorczych w tym zakresie.

- ✓ **Realizacja kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym**

„Kampania Kolejowe ABC" - ogólnopolski program z zakresu edukacji na temat bezpieczeństwa skierowany do dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym. Rozpoczęta przez Prezesa UTK inicjatywa, realizowana od 2013 r. przez Zespół Kolejowego ABC, w 2016 r. została doceniona przez Rzecznika Praw Dziecka, Ministra Edukacji Narodowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa, którzy objęli nad nią patronat honorowy.
Celem kampanii jest propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz wartości i wzorców związanych z odpowiedzialnym zachowaniem się podczas korzystania z transportu kolejowego, a także podczas poruszania się na obszarach stacji, przystanków i przejazdów kolejowych. Zajęcia dostosowane do wieku dzieci pozytywnie i stymulująco wpływają

na rozwój ich zdolności poznawczych, takich jak uwaga, myślenie przyczynowo-skutkowe czy spostrzegawczość, a także umiejętność przewidywania i podejmowania właściwych decyzji. Zajęcia rozwijają również wyobraźnię odbiorców i poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych.
Od 2013 r. przeprowadzono ponad 100 prelekcji, podczas których wyedukowano prawie 6500 dzieci i młodzieży. Zajęcia odbywały się nie tylko w salach lekcyjnych, ale także na boiskach szkolnych lub w naturalnym środowisku, czyli na stacji kolejowej lub w pociągu.
W 2017 r. Prezes UTK uzyskał dofinansowanie z Funduszu Spójności w wysokości niemal 24 mln zł na realizację Projektu „Kampania Kolejowe ABC", co przekłada się na znaczne rozszerzenie skali działań. Dzięki dofinansowaniu UTK tworzy nowy pakiet edukacyjny wzbogacony o nowoczesne środki przekazu, który stanowi skuteczny środek podnoszenia poziomu bezpieczeństwa wśród najmłodszych obywateli. Projekt będzie realizowany w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2020 r.
Działania w ramach Projektu są realizowane dwutorowo. Pierwszym rodzajem działań są zajęcia edukacyjne prowadzone w przedszkolach i szkołach podstawowych na terenie całej Polski. Do 2020 r. zakłada się przeprowadzenie około 500 takich zajęć dla około 15 000 dzieci w gminach, w których na przestrzeni ostatnich lat doszło do tragicznych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz na tzw. dzikich przejściach. Interaktywne zajęcia mają na celu kształtowanie kreatywności, logicznego myślenia oraz zdolności do rozumienia i respektowania zasad społecznych.
Drugą warstwą realizacji Projektu jest informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów, której odbiorcami docelowymi są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz - pośrednio - ich nauczyciele, wychowawcy i opiekunowie. Kampania realizowana będzie zarówno na szczeblu ogólnopolskim, jak i lokalnym.
Zakładane rezultaty Projektu obejmują m.in:
- stworzenie spójnego, kompletnego i uniwersalnego programu edukacyjnego, który może być realizowany także po zakończeniu Projektu bezpośrednio przez placówkę edukacyjną,
- zwiększenie stopnia zainteresowania tematyką bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego oraz poruszania się na obszarze kolejowym/ w pobliżu terenów kolejowych,
- podniesienie stopnia wiedzy, umiejętności praktycznych i prawidłowych zachowań w przypadku wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażerów/uczestników ruchu kolejowo-drogowego,
- promowanie przez uczestników Projektu szeroko rozumianej kultury bezpieczeństwa wśród rówieśników, członków rodziny, lokalnych społeczności - a w ujęciu globalnym na skalę całej Polski.

Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe

- ✓ **działania Straży Leśnej**

Zakres działania:
-działalność informacyjna,
-ogólnokrajowe i działania lokalne akcyjne (planowane i doraźne),
-bieżące kontrole wykonywane w ramach zadań służbowych we współpracy głównie z Policją, Strażą Graniczną, funkcjonariuszami straży pożarnej, pracownikami Państwowej Straży Łowieckiej
Osiągnięte rezultaty:
W okresie sprawozdawczym zostało przeprowadzonych 7 579 działań i kontroli z udziałem 2,8 tys. Strażników leśnych i innych pracowników Służby Leśnej, funkcjonariuszy Policji,

Straży Granicznej, Państwowej Straży Łowieckiej itd. Na terenach leśnych i drogach zostało skontrolowanych 4 822 pojazdów i ładunków. W wyniku współdziałania służb ujawniono liczne wykroczenia i przestępstwa. W stosunku do sprawców zastosowano 1697 pouczeń oraz nałożono 395 grzywien w drodze mandatu karnego na kwotę 51 510 zł. W sprawach 195 przestępstw wszczęto dochodzenia w zakresie ustawowych właściwości.
Strażnicy Leśni posiadają z mocy ustawy o lasach z dnia 28 września 1991 r. uprawnienia do kontroli ruchu drogowego oraz kierowania ruchem drogowym na podstawie ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 1997r. Nr 98, poz.602 ze zm.). W ramach cyklicznych szkoleń przeszkolono ponad 160 strażników leśnych w zakresie kontroli ruchu drogowego. W 2017 roku podjęto 21465 czynności wyjaśniających w związku z wykroczeniami z zakresu naruszenia przepisów prawa o ruchu drogowym art. 161 kw. (najczęściej ze wszystkich pozostałych grup wykroczeń), w tym stwierdzono 18 052 wykroczenia i nałożono 6 903 mandaty na kwotę 647 840 zł. W ramach działań przeprowadzono 4 535 akcje dotyczące legalności pozyskania oraz zgodności przewożonego drewna z dokumentacją.

Straż Graniczna

- ✓ **działania Straży Granicznej**

Funkcjonariusze Straży Granicznej prowadzą działania w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją oraz innymi uprawnionymi służbami. Wykonując zadania określone w ustawie o Straży Granicznej (Dz. U. z 2017 r, poz. 1321 z pożn. zm.) funkcjonariusze SG, mają prawo do zatrzymywania pojazdów i wykonywania innych czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, w trybie i przypadkach określonych w Prawie o ruchu drogowym.

Straż Graniczna posiada niemal wszystkie uprawnienia Policji w zakresie kontroli ruchu drogowego, określone w art. 129 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r, poz. 1260 z późn. zm.), m.in. do legitymowania uczestnika ruchu, sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem, żądania poddania się przez kierującego pojazdem badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu, sprawdzania stanu technicznego i wyposażenia pojazdu, sprawdzania zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku, używania przyrządów kontrolno-pomiarowych do badania pojazdu, określenia jego prędkości, czy też stwierdzenia naruszeń środowiska. Dodatkowo, zgodnie z art. 129 ust. 4b ww. ustawy, funkcjonariusze odmawiają prawa wjazdu na terytorium RP pojazdom, m.in. kiedy pojazd kierowany jest przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub przez osobę nieposiadającą wymaganych dokumentów, kiedy stan techniczny pojazdu zagraża bezpieczeństwu w ruchu drogowym lub narusza wymagania ochrony środowiska, czy też kiedy kierujący pojazdem nienormatywnym nie posiada wymaganego zezwolenia. Jednocześnie, funkcjonariusze SG uprawnieni są do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za określone wykroczenia. Z dniem 13 listopada 2017 r. w wyniku nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym funkcjonariusze Straży Granicznej uzyskali również uprawnienia do zatrzymywania dokumentów uprawniających do używania pojazdu - tj. dowodów rejestracyjnych oraz pozwoleń czasowych.

Ponadto, Straż Graniczna czynnie uczestniczy w kontrolach pojazdów ciężarowych, realizując zapisy ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 z późn. zm.), zgodnie z którą funkcjonariusze SG uprawnieni są do kontroli dokumentów oraz warunków

w nich określonych. Obok kontroli dokumentów przewozowych, licencji, zezwoleń w międzynarodowym transporcie drogowym, funkcjonariusze SG dokonują kontroli czasu pracy kierowców, uczestnicząc w realizacji Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, co ma znaczące przełożenie na bezpieczeństwo w komunikacji międzynarodowej. Strategia jest ramowym, dwuletnim planem działań kontrolnych dotyczących czasu jazdy i odpoczynku kierowców, zawierających liczbę dni pracy kierowców podlegających sprawdzeniu w trakcie kontroli drogowych oraz kontroli na terenie przedsiębiorstw -Straż Graniczna uczestniczy w kontrolach drogowych. Należy również zaznaczyć udział Straży Granicznej w innym obszarze o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w komunikacji drogowej, mianowicie w kontroli przewozu towarów niebezpiecznych na podstawie zapisów ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834 z późn. zm.).

Osiągnięte rezultaty:

Korzystając z uprawnień z zakresu ruchu drogowego funkcjonariusze SG w 2017 r. skontrolowali ponad 390 tys. pojazdów, wystawili ponad 39 550 mandatów karnych, oraz pouczyli ponad 30 300 osób. Natomiast 212 wniosków zostało skierowanych do sądu. Jednocześnie, w 53 649 przypadkach odmówiono prawa przekroczenia granicy państwowej pojazdom, w związku z naruszeniami przepisów ruchu drogowego.

Wzorem lat ubiegłych, również w 2017 r. formacja włączyła się w policyjne działania kontrolno - prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, realizowane zgodnie z harmonogramem opracowanym przez Komendę Główną Policji. Funkcjonariusze SG współuczestniczyli w 2 833 akcjach pod kryptonimami: „Prędkość", „Alkohol i narkotyki", „Truck & Bus", „Pasy", „Niechronieni uczestnicy ruchu", „Bezpieczny weekend" i inne. W działaniach tych skontrolowano ponad 27 700 osób, w tym 214 zatrzymano, 154 pouczono, a ponad 1280 osób ukarano. Skontrolowano ponad 16 760 pojazdów, ujawniając 23 kierujących pod wpływem alkoholu. Natomiast w 83 przypadkach stwierdzono nieprawidłowy stan techniczny pojazdu.

W ramach realizacji Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w 2017 r, funkcjonariusze SG skontrolowali ponad 109 867 dni pracy kierowców.

Działalność badawcza i publikacje

Instytut Transportu Samochodowego

Instytut Transportu Samochodowego w 2017 r. realizował następujące zadania w ujęciu zgodnym z zapisami NPBRD.

Filar: ***Bezpieczny człowiek***

1. **Disability-Hand-Car (DHC1/17)** – Projekt dotyczący urządzenia ułatwiającego prowadzenie samochodu przez osoby z dysfunkcjami czterokończynowymi. Wykonano prototyp przy współudziale Rafała Szmidta. Planowane jest złożenie patentu. W projekt będą zaangażowani partnerzy CUM – adaptatorzy oraz beneficjenci, którzy będą brać udział w fazie badawczej dotyczącej również bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
2. **Współpraca ze środowiskiem psychologów transportu i pełnomocnikami marszałków ds. psychologicznych badań kierowców** – ITS dysponując wieloletnim doświadczeniem, wiedzą i specjalistami, angażuje się w sprawy psychologów transportu, udzielając wsparcia merytorycznego zarówno psychologom, jak i pełnomocnikom marszałków ds. psychologicznych badań kierowców.
3. **Nadzór merytoryczny nad pracowniami psychologicznych badań kierowców, będących pod patronatem ITS**.
4. **Popularyzacja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego –** Instytut Transportu Samochodowego uczestnicząc w piknikach, festynach i innych podobnych imprezach prezentuje symulator dachowania i zderzeń, przygotowuje pokazy z wykorzystaniem alkogogli, urządzenia treningowego poprawiającego czas reakcji (batak) oraz symulatora Wybuchu Poduszki Powietrznej. Wykorzystując ww. urządzenia, dzięki edukacji i praktycznym testom, możemy kształtować właściwe postawy i zachowania, w szczególności w zakresie zapinania pasów bezpieczeństwa, właściwego zabezpieczania luźnych przedmiotów w pojeździe, upośledzenia zmysłów występujących po spożyciu alkoholu oraz koncentracji i koordynacji wzrokowo-ruchowej.
5. **Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest ważne i ciekawe** – 65 zwycięskich projektów, w tym projekt Instytutu Transportu Samochodowego, od lutego do czerwca 2017 roku, prowadziło swoją działalność w ramach programu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego „Uniwersytet Młodego Odkrywcy". Celem tego programu, realizowanego w ramach Społecznej Odpowiedzialności Nauki, jest popularyzacja nauki i badań naukowych wśród dzieci i młodzieży, w wieku od 6 do 16 lat. W Instytucie program realizowano pod tytułem „Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest ważne i ciekawe". Zajęcia podzielono na dwie części: teoretyczną i praktyczną. W cyklu zajęć poświęconym różnym zagadnieniom z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego uczestniczyli uczniowie z okolicznych szkół podstawowych.
6. **Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** – Celem Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest promowanie wiedzy, kształtowanie umiejętności oraz właściwych postaw związanych z bezpiecznym uczestniczeniem w ruchu drogowym z wykorzystaniem różnorodnych metod nauczania. Praca dotycząca CEBR realizowana jest w latach 2015-2018. W 2017 roku przeprowadzono pilotaż (zajęcia edukacyjne dla kilkuset odwiedzających) funkcjonowania CEBR

adresowanego dla różnych grup dzieci i dorosłych. Na bazie tych doświadczeń będą opracowane zalecenia dotyczące edukacji brd przeznaczone dla odpowiadających im resortów.

7. **European Road Safety Tunes –** *European Road Safety Tunes* to międzynarodowy projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej. Jego celem była poprawa bezpieczeństwa na drogach i ograniczenie liczby wypadków, rannych i zabitych wśród osób młodych w wieku 15-24 lata. *Safety Tunes* proponował innowacyjne rozwiązania w zakresie realizacji działań prewencyjnych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego dla nowego pokolenia młodych kierowców. W ramach projektu opracowano i zastosowano nową metodologię prowadzenia zajęć edukacyjnych, która wykorzystywała ekspresję artystyczną, elementy edukacji rówieśniczej i emocjonalnej oraz media społecznościowe. Zespoły *Safety Tunes* działały w 8 krajach Unii Europejskiej, realizując warsztaty w średnich szkołach zawodowych i technicznych. Celem warsztatów było wzbudzenie refleksji u młodych osób na temat odpowiedzialnych zachowań w ruchu drogowym. Uczniowie poprzez różne formy wyrazu artystycznego prezentowali swoim rówieśnikom ważne ich zdaniem problemy w ruchu drogowym. Prace przygotowane przez uczniów wzięły udział w ogólnokrajowym konkursie *Safety Tunes*.
8. **Działalność wydawnicza w zakresie publikacji zwartych oraz kwartalnika Transport Samochodowy. Propagowanie i dystrybucja ww.** – Wydawanie monografii, podręczników i innych publikacji naukowych nt. m.in. bezpieczeństwa ruchu drogowego, psychologii transportu, zasad przewożenia towarów i ludzi, badań pojazdów, itp. Tematyka publikacji dotyczy większości priorytetów NPBRD.
9. Cykliczna **publikacja kwartalnika *BRD*** – czasopismo, wydawane przez ITS od 25 lat, poświęcone jest w całości szeroko rozumianej problematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
10. **Udział w Akcji Świeć Przykładem** – Celem akcji było przypomnienie kierującym jak ważne jest oświetlenie zewnętrzne pojazdu, w szczególności w okresie jesienno-zimowym. Części ze zdarzeń, zwłaszcza tych z udziałem pieszych, udałoby się uniknąć gdyby kierowcy mieli sprawne, prawidłowo wyregulowane światła, wcześniej dostrzegli pieszych na jezdni lub nie doprowadzali do oślepiania innych uczestników ruchu drogowego. W ramach akcji nieodpłatnie sprawdzano ustawienie świateł w pojazdach.
11. **Prowadzenie przez Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych ITS testów funkcjonalnych dla kandydatów na kierowców z zawansowanymi dysfunkcjami** – Przeprowadzamy testy funkcjonalne dla kandydatów na kierowców z zawansowanymi dysfunkcjami. Spotkanie obejmuje rozmowę z psychologiem transportu i instruktorem nauki jazdy, w razie potrzeby uczestniczy również adaptator. Bezpieczeństwo osób z niepełnosprawnościami jest w naszych działaniach priorytetowe. Współpracujemy z lekarzem orzecznikiem z uprawnieniami do badania kierowców. Edukujemy również partnerów CUM w obszarze adaptacji.
12. **Opracowanie eksperckie pt.: Czy kierowcy-seniorzy to grupa ryzyka? Autor: Ewa Odachowska** – Opracowanie wypowiedzi eksperckiej w ramach prewencji i zwiększania bezpieczeństwa osób starszych uczestniczących w ruchu drogowym. Wypowiedzi prezentowano na łamach dziennika Prawo Drogowe News (8.09.2017).
13. **Opracowanie eksperckie pt.: Młodzi kierowcy w firmie a bezpieczeństwo. Autor: Ewa Odachowska** – Opracowanie wypowiedzi eksperckiej do Dziennika

Gazeta Prawna w ramach prewencji BRD oraz działań edukacyjnych skierowanych do młodych uczestników ruchu zatrudnionych jako kierowcy flotowi (03.2017).

14. **Psychologiczne determinanty zachowań kierowcy w badaniach eksperymentalnego oznakowania drogowego. Autorzy: Gąsiorek K., Odachowska E., Ucińska M**. – PUBLIKACJA Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe 12/2017 Instytut Naukowo-Wydawniczy Spatium ISSN: 1509-5878,e-ISSN: 2450-7725, s.104-109.
15. **Artykuł: Psychological factors affecting driving as an important element in the examining and training of professional drivers. Autor: Odachowska, E.** – Publikacja w czasopiśmie: Logistics and Transport Vol 35, No 3 (2017) dotycząca zagadnień psychologicznych aspektów zwiększających świadomość wpływu człowieka na bezpieczeństwo jazdy.
16. **Artykuł: „Testy funkcjonalne", jako element określania możliwości kierowania pojazdem przez osoby z niepełnosprawnościami. Autorzy: Ucińska M., Stasiak-Cieślak B.**– PUBLIKACJA Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe 12/2017 Instytut Naukowo-Wydawniczy Spatium ISSN: 1509-5878,e-ISSN: 2450-7725, s.463-468.
17. **Artykuł: Wpływ zakłóceń bioelektrycznej czynności mózgu na funkcjonowanie w ruchu drogowym. Autor: Odachowska, E**. – PUBLIKACJA Wydawnictwo ITS: Transport Samochodowy nr 4/2017.

Ustawa o kierujących pojazdami – W 2017 roku ITS rozpoczął prace nad zmianami w ustawie o kierujących pojazdami, związanymi z kierowcami z niepełnosprawnością. Został powołany Zespół w składzie: **prof**. Marcin Ślęzak Dyrektor ITS, Beata Stasiak-Cieślak ITS, Tomasz Matuszewski Starosta m. Gostynin, Piotr Kosmowski – instruktor nauki jazdy osób niepełnosprawnych, Adam Jasiński – prawnik. W związku z prowadzonymi analizami prawno-formalnymi dotyczącymi nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. 2011 nr 30 poz. 151 z późn. zm.), która ma wejść w życie 4 czerwcu 2018 roku podjęliśmy działania związane z modyfikacją przepisów związanych ze szkoleniem „kierowców młodych" z niepełnosprawnościami.

Filar: ***Bezpieczna prędkość***

1. **Praca badawcza własna (finansowana w ramach POBR) pt**. **Pomiary prędkości w miejscach funkcjonowania fotoradarów** – W dniu 1 stycznia 2016 roku przestało działać około 400 fotoradarów obsługiwanych przez władze samorządowe. Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR), podjęło próbę sprawdzenia na ile likwidacja tak znacznej liczby fotoradarów wpłynęła na zachowania kierowców. Przeprowadzono wyrywkowe badania prędkości w kilku miejscach, w których funkcjonowały fotoradary Straży Miejskich. Badania były realizowane w roku 2017 w ramach 3 sesji pomiarowych:
   - I sesja: PRZED ponownym uruchomieniem fotoradarów: 11-17 stycznia 2017,
   - II sesja: PO uruchomieniu fotoradarów: 9-11 maja 2017,
   - III. sesja: pogłębionego studium zachowań kierowców w strefie oddziaływania jednego z fotoradarów: 26-27 października.

Filar: ***Bezpieczny pojazd***

1. **Opracowywanie i doskonalenie metod kontroli stanu technicznego pojazdów** W ramach działalności statutowej są podejmowane prace, związane z opracowywaniem i doskonaleniem metod kontroli stanu technicznego pojazdów,

w tym opracowanie koncepcji i wykonanie prototypów nowych urządzeń kontrolnych oraz ich badania eksploatacyjne.

2. **Kampania KG Policji, ITS, PISKP „Twoje światła Twoje bezpieczeństwo" - grudzień 2017 -** Kampania zwracająca uwagę na stan oświetlenia pojazdów, połączona z bezpłatnym sprawdzaniem świateł na SKP.
3. **Badania bocznych urządzeń zabezpieczających** – Badania pojazdów w zakresie ich bocznego zabezpieczenia, badania bocznych urządzeń zabezpieczających oraz badania pojazdów w zakresie instalacji homologowanych bocznych urządzeń zabezpieczających zgodnie z wymaganiami Regulaminu ONZ nr 73. Badania przeprowadzono dla zakładów produkujących te urządzenia oraz zakładów produkujących zabudowy pojazdów.
4. **Badania tylnych urządzeń zabezpieczających** – Badania pojazdów w zakresie ich tylnego zabezpieczenia, badania tylnych urządzeń zabezpieczających oraz badania pojazdów w zakresie instalacji homologowanych tylnych urządzeń zabezpieczających zgodnie z wymaganiami Regulaminu ONZ nr 58. Badania przeprowadzono dla zakładów produkujących te urządzenia oraz zakładów produkujących zabudowy pojazdów.
5. **Badania wystających elementów zewnętrznych pojazdów samochodowych** – Badania wystających elementów zewnętrznych samochodów osobowych zgodnie z wymaganiami Regulaminu ONZ nr 26 Badania przeprowadzono dla MELEX Sp. z o.o.
6. **Badania bezpieczeństwa elektrycznego pojazdów** – Badania pojazdów samochodowych w zakresie ich bezpieczeństwa elektrycznego zgodnie z wymaganiami Regulaminu ONZ nr 100. Badania przeprowadzono dla MELEX Sp. z o.o.
7. **Badania kierowalności pojazdów** – Badania pojazdów w zakresie kierowalności, właściwości przy pokonywaniu zakrętów i zwrotności zgodnie z wymaganiami załącznika XIV Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) NR 3/2014 zmienionego Rozporządzeniem Delegowanym Komisji (UE) 2016/1824, uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013. Badania przeprowadzono dla MELEX Sp. z o.o.
8. **Badania układów sprzęgających –** Badania urządzeń sprzęgających pojazdów samochodowych oraz ich instalacji w pojazdach zgodnie z wymaganiami Regulaminu ONZ nr 55. Badania przeprowadzono dla zakładów produkujących te urządzenia oraz zakładów produkujących zabudowy pojazdów.
9. **Badania instalacji szyb w pojazdach samochodowych** – Badania bezpiecznego oszklenia oraz instalacji w pojazdach zgodnie z wymaganiami Regulaminu ONZ nr 43. Badania przeprowadzono dla zakładów produkujących zabudowy pojazdów.
10. **Badania widoczności w pojazdach samochodowych** – Badania urządzeń widzenia pośredniego oraz ich instalacji w pojazdach zgodnie z wymaganiami Regulaminu ONZ nr 43. Badania przeprowadzono dla zakładów produkujących zabudowy pojazdów.

Filar: ***Bezpieczny pojazd***

1. **Prowadzenie zajęć dla studentów studiów dziennych i zaocznych Uczelni Techniczno-Handlowej w Warszawie w zakresie diagnostyki samochodów –** Zajęcia laboratoryjne, dotyczące pomiaru sił hamowania, pomiar skuteczności tłumienia zawieszenia pojazdu, pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdów,

pomiaru mas, nacisków i wymiarów pojazdów, kontroli, weryfikacji i zasad funkcjonowania tachografów cyfrowych, okresowych badań pojazdów.

Filar: ***Bezpieczny pojazd***

1. **Studia podyplomowe „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego i Rzeczoznawstwo Samochodowe"** – Studia prowadzone we współpracy Politechniki Warszawskiej, Wojskowej Akademii Technicznej, Stowarzyszenia Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego i Instytutu Transportu Samochodowego, mają na celu zapoznać słuchaczy z problematyką zasad opisu wypadku drogowego i analizy jego dokumentacji, podstaw diagnostyki układów bezpieczeństwa jazdy pojazdów, zasad wyceny napraw samochodów, podstaw opiniowania i wykonywania ekspertyz w zakresie techniki samochodowej.
2. **Metody badań kontroli stanu technicznego pojazdów –** Analiza metod badań kontroli stanu technicznego pojazdów w innych krajach europejskich i wymagań dla urządzeń, stosowanych w SKP do kontroli pojazdów oraz w przepisach unijnych.
3. **Dowód Rejestracji Adaptacji** – Wdrożenie nieobowiązkowych dowodów rejestracji adaptacji w pojeździe osoby niepełnosprawnej.
4. **Safer Wheels. Study on accident causation for traffic accidents involving powered two-wheelers and bicycles in the European Union** (2015-2018) – celem projektu DG MOVE jest szczegółowe badanie przyczyn pojedynczych wypadków drogowych z udziałem motocykli, motorowerów i rowerów, a następnie stworzenie bazy danych, która w przyszłości wykorzystywana będzie przy podejmowaniu decyzji dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno na poziomie unijnym, jak i krajowym. W 2017 roku ITS zakończył zbieranie danych o wypadkach drogowych i wprowadził do europejskiej bazy danych 87 szczegółów wypadków z regionu Mazowsza. Pracownice ITS są współautorami raportu końcowego projektu, wysłanego w grudniu 2017 r. do Komisji Europejskiej.

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

1. **Współorganizacja i udział w obchodach Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w Zabawie k/Tarnowa** – organizatorami uroczystości byli: stowarzyszenie Przejście, stowarzyszenie Centrum Inicjatyw na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Instytut Transportu Samochodowego.
2. **Przygotowanie i prelekcja pt.: Trauma powypadkowa pomijany skutek wypadku. Autor: Ewa Odachowska** – Przygotowanie i wygłoszenie referatu na X jubileuszowej Konferencji profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP (Rynia 02-04.X.2017) oraz artykuł w materiałach pokonferencyjnych dotyczący potrzeby usprawnienia pomocy ofiarom traum związanych z wypadkami.
3. **Pomoc ofiarom wypadków drogowych w ramach indywidualnych spotkań terapeutycznych** – Doświadczenie zagrożenia zdrowia lub życia własnego zagrożenie lub utrata bliskiej osoby w wypadku drogowym, to jedno z najczęstszych doświadczeń traumatycznych. W ITS oferowana jest pomoc interwencyjna dla osób potrzebujących, zapobiegająca rozwojowi zaburzeń powypadkowych, jak również terapia Zespołu Stresu Pourazowego (PTSD).

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

1. **Polskie Obserwatorium BRD –** celem realizacji projektu jest zapewnienie funkcjonowania Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Obserwatorium (POBR) składa się z dwóch części: hurtowni danych i strony internetowej www.obserwatoriumbrd.pl. POBR powstało w 2014 r. Jest to nowoczesna interaktywna baza danych i wiedzy pozwalająca na prowadzenie analiz bezpieczeństwa oraz opracowanie skutecznych programów działań. Obserwatorium jest jednostką obsługiwaną przez ITS, wspierającą władze lokalne i centralne w procesie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. W Obserwatorium są zgromadzone dane o wypadkach drogowych oraz dane uzupełniające o ludności, pojazdach, kierowcach i drogach pozwalające na prowadzenie zaawansowanych analiz zagrożeń oraz skuteczności podejmowanych działań zaradczych. W POBR dostępna jest również mapa drogowa Polski, na której zlokalizowane są wypadki drogowe.
   O każdym wypadku zgromadzonych jest ponad 50 informacji. Dane te są dostępne w hurtowni. Na stronie internetowej prezentowana jest mapa interaktywna pokazująca lokalizację wypadków oraz podstawowe dane o każdym z nich. W hurtowni gromadzone są również dane o działaniach na rzecz bezpieczeństwa prowadzone na różnych szczeblach administracji rządowej i samorządowej oraz przez instytucje pozarządowe (NGO). Na stronie internetowej prezentowane są dane statystyczne o bezpieczeństwie ruchu, analizy, podstawowa wiedza o bezpieczeństwie ruchu drogowego. W ramach POBR prowadzona jest współpraca międzynarodowa. ITS jako jednostka wyznaczona przez ministerstwo właściwe do spraw transportu reprezentuje Polskę w międzynarodowej bazie IRTAD oraz europejskiej bazie CARE. W ramach POBR dostarczane są dane roczne o wypadkach w Polsce (w formatach i zakresie odpowiednim do każdej z baz). Pracownicy POBR uczestniczą w pracach grup eksperckich IRTAD i CARE.

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

W 2017 r. Instytut Badawczy Dróg i Mostów realizował następujące zadania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego:

Projekty badawcze

1. UDRIVE (eUropean naturalistic Driving and Riding for Infrastrukturę & Vehicle safety and Environment), dotyczący badania stylu jazdy kierowców w warunkach rzeczywistych;
2. SPIK - Inteligentne skrzyżowanie przyjazne kierowcom',
3. RID-3B: Wpływ czasu i warunków eksploatacyjnych na trwałość i funkcjonalność elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego;
4. RID-4D: Wpływ stosowania usług inteligentnych systemów transportowych na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego;
5. RID-4F: Oznakowanie eksperymentalne dróg w aspekcie zachowań uczestników ruchu.

Badania terenowe i laboratoryjne

1. Badania terenowe oznakowania poziomego autostrady A-l na odcinku od węzła Rusocin do węzła Nowe Marzy (km 00+000 do km 151+900) w zakresie współczynnika luminancji w świetle rozproszonym QD (widzialność w dzień) oraz współczynnika odblasku RL (widzialność w nocy) wraz z analizą wyników;

2. Pomiary właściwości oznakowania pionowego i poziomego autostrady A4 pomiędzy węzłem Jarosław Zachód i węzłem Korczowa;
3. Pomiary właściwości oznakowania poziomego autostrady A4 odcinek Katowice - Kraków od km 346+515 do km 401+100;
4. Badania zderzeniowe, w skali rzeczywistej, barier drogowych i mostowych na poziom powstrzymywania HI, H2, NI i N2 według normy PN-EN 1317-2: 2010.

Konferencje i prezentacje

1. SPIK - Inteligentne skrzyżowanie przyjazne kierowcom: Konferencja Specjalistyczna - IV Krakowskie Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 22-23 lutego 2017 r.;
2. Kontrola właściwości oznakowań poziomych jako element bezpieczeństwa ruchu drogowego-, Konferencja Naukowa „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Nauka w służbie praktyki", 29-30 maja 2017 r., Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie;
3. Wybrane propozycje zmian warunków technicznych pionowych znaków drogowych, w tym wprowadzenie oznakowania eksperymentalnego, 29-30 maja 2017 r., Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie „Wyniki Badań pracy pn."SPIK - Inteligentne skrzyżowania przyjazne kierowcom" Konferencja Specjalistyczna - Sygnalizacja świetlna 2017 r. 12-13 października 2017 r.;
4. Narzędzia podwyższania świadomości społecznej w zakresie eko-mobilności, Kongres „Smart City: założenia i perspektywy", Wrocław, 29.06.2017;
5. SEP - Smart Eco-travel Planner, Seminarium „Innowacyjne rozwiązania dla transportu i smart mobility. Rynek polski i niemiecki", Warszawa, 27.06.2017
6. Badania ecodrivingu w projekcie UDRIYE, Spotkanie robocze interesariuszy w projekcie „Efektywność energetyczna przez rozwój elektromobilności w Polsce", Warszawa, 30.06.2017;
7. Narzędzia wspierania rozwoju elektromobilności w Polsce, Seminarium ''Efektywność energetyczna poprzez rozwój elektromobilności w Polsce, Warszawa, 7.11.2017.

Publikacje

1. Kornalewski L. (współautor) Inteligentne systemy sterowania ruchem na skrzyżowaniach o skomplikowanej geometrii Przegląd Techniczny 14-15.2017 r.
2. Malasek J. Innowacyjne bezpieczeństwo drogowe, Transport Miejski i Regionalny, Nr 1/2017;
3. Malasek J. Cyberbezpieczeństwo w transporcie drogowym, Transport Miejski i Regionalny, Nr 6/2017;
4. Malasek J. Pojazd autonomiczny „ elektroniczną osoba prawną "? ", Transport Miejski i Regionalny, Nr 7/2017
5. J. Malasek Nowe narzędzia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, Transport Miejski i Regionalny, Nr 8/2017;
6. J. Malasek C-ITS - skoordynowany transport w inteligentnym mieście, Transport Miejski i Regionalny, Nr 8/2017;
7. Zawieska J. (współautor), "Smart city as a tool for sustainable mobility and decarbonisation of transport, "Transport Policy" no 68 /2018;
8. Zawieska J„ "Koncepcja e-mobilności w świetle polityki transportowej i klimatycznej Unii Europejskiej i Polski" w Gajewski, J., Paprocki, W., Pieriegud, J. (eds), E-mobilność: wizje i scenariusze rozwoju, Europejski Kongres Finansowy,

Gdańsk 2017;
9. Zawieska J., „Zachowania i preferencje komunikacyjne mieszkańców Warszawy w kontekście zmian społeczno-ekonomicznych w latach 1993-2015„Transport Miejski i Regionalny” no 3/2017.

Stan wdrożenia rekomendacji na przyszłość

W dokumencie „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 roku" sformułowano rekomendacje na przyszłość, określające kierunki działań przewidzianych do realizacji w najbliższym okresie. Priorytety tam wskazane oparto o wyniki ww. ankiet ewaluacyjnych, dotychczasowe doświadczenia Sekretariatu KRBRD i wnioski z raportów szeregu instytucji opisujących w Polsce stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w ostatnich latach (m.in. Bank Światowy czy Najwyższa Izba Kontroli). Poniżej prezentowane są informacje o stopniu ich realizacji w 2017 r.

- **Reforma systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym formuły funkcjonowania i zakresu kompetencji KRBRD**

Trwają prace nad ustaleniem ostatecznej formuły i zakresu funkcjonowania KRBRD. Kolejnym krokiem będzie wdrożenie zmian systemowych oraz legislacyjnych w tym zakresie.

- **Budowa systemu gromadzenia i udostępniania informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego, który usprawni prowadzenie polityki w tym obszarze opartej na faktach na każdym poziomie zarządzania; w tym usprawnienie procesu zbierania danych przez Policję (np. poprzez wprowadzenie dedykowanych narzędzi IT do gromadzenia danych z miejsca zdarzenia drogowego), określenie procedur i standardów w gromadzeniu i udostępnianiu danych, ujednolicenie definicji i kategorii danych stosowanych lokalnie, w perspektywie długookresowej wprowadzenie w Polsce skali MAIS3+**

Na zorganizowanym 21 grudnia 2016 r. posiedzeniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podjęto decyzję o powołaniu zarządzeniem Sekretarza KRBRD zespołu ds. systemu gromadzenia i wykorzystywania danych dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego. Spotkania zespołu, które odbyły się w 2017 roku stanowiły platformę do wymiany stanowisk i poglądów pomiędzy przedstawicielami instytucji zajmujących się gromadzeniem i udostępnianiem informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Prace zespołu będą kontynuowane w 2018 roku.

- **Zakończenie procesu ewaluacji i ew. korekta NPBRD**

Na zorganizowanym 21 grudnia 2016 r. posiedzeniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podjęto decyzję o powołaniu zarządzeniem Sekretarza KRBRD zespołu ds. ewaluacji narodowej strategii poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W związku z zakończeniem w 2017 roku badania ewaluacyjnego oraz przyjęciem raportu z badania przyjęto, że Zespół zrealizował swoje zadania i tym samym jego praca zostaje zakończona. Dokładne informacje dotyczące ewaluacji NPBRD znajdują się w dalszej części dokumentu.

- **Analiza możliwości i ew. utworzenie niezależnej komisji ds. badań wypadków drogowych**

Rozważenie utworzenia tego typu komisji jest uzależnione od stworzenia jednolitego i kompleksowego systemu gromadzenia i przetwarzania danych o wypadkach drogowych w Polsce, celem dostępu do szczegółowych danych dotyczących poszczególnych zdarzeń drogowych i ich skutków.

- **Zwiększenie środków finansowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego / wzmocnienie finansowania bezpieczeństwa ruchu drogowego i zapewnienie stałych i stabilnych źródeł tego finansowania**

Powyższy element jest ściśle powiązany z zakresem zmian w strukturze zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz ostatecznym kształtem tych zmian. Konkretne propozycje zostaną przedstawione wraz z propozycjami zmian systemu zarządzania BRD w Polsce.

- **Zwiększenie zaangażowania w realizację celów i wdrażanie NPBRD wśród wszystkich instytucji na poziomie centralnym i regionalnym**

Podobnie jak w roku ubiegłym w dokumencie zawarto szczegółowe informacje o działaniach nie wynikających z Programu Realizacyjnego do NPBRD, podejmowanych i realizowanych przez instytucje współpracujące z KRBRD. Działania te przyczyniają się w sposób istotny do realizacji celów określonych w filarach NPBRD.

- **Wdrożenie permanentnej oceny wpływu podejmowanych działań na bezpieczeństwo ruchu drogowego (w szczególności w odniesieniu do celów NPBRD), prowadzenie badań skuteczności środków i metod poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, kontynuacja i rozszerzanie systematycznego monitoringu zachowań uczestników ruchu drogowego**

Na zlecenie SKR w 2017 roku przeprowadzone zostało badanie ewaluacyjne, którego celem było zebranie wszystkich istotnych informacji dotyczących skuteczności działań wykonawczych podjętych w ramach NPBRD. Zakres badania obejmował funkcjonowanie w latach 2013-2016 samego NPBRD jak również jego programów wykonawczych (programów realizacyjnych). Jednocześnie planowana jest realizacja badania postaw i opinii społeczeństwa względem BRD wraz z przeprowadzeniem badania efektywności kampanii dotyczących BRD oraz wznowienie działań związanych z monitoringiem zachowań uczestników ruchu drogowego. Badania te pozwolą m.in. na określenie w jaki stopniu podejmowane działania bezpośrednio wpływają na zachowanie uczestników ruchu drogowego.

- **Aktywizacja WRBRD i ich sekretariatów, jako odpowiedników KRBRD i SKRBRD na poziomie województwa**

W dniach 30 listopada – 1 grudnia 2017 r. odbyło się spotkanie z udziałem Sekretarzy Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pt. „Intensyfikacja współpracy KRBRD i WRBRD. Stan wdrażania rekomendacji na przyszłość wynikających z raportu Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania podejmowane w tym zakresie w 2016 r.”. Spotkanie miało formułę „1+2”, tj. Sekretarz Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jedna osoba zajmująca się kwestiami inżynieryjnymi/infrastrukturalnymi (np. Zarząd Dróg Wojewódzkich) oraz jedna osoba odpowiedzialna za nadzór (np. Inspektorat Transportu Drogowego, Komenda Wojewódzka Policji). Tematami spotkania były m.in. omówienie dalszej formuły działań i zaplanowanie projektów współpracy na poziomie krajowym i regionalnym, w zakresie realizacji działań mających na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Efektem spotkania było podpisanie wspólnej deklaracji dotyczącej zintensyfikowania współpracy w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na poziomie centralnym i regionalnym.

Zaktywizowanie współpracy z sektorem organizacji pozarządowych

W 2017 r. Minister Infrastruktury i Budownictwa po raz pierwszy opracował roczny Program współpracy ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa z organizacjami pozarządowymi. Głównym celem Programu jest stworzenie ram dla sprawnej i efektywnej współpracy Ministra z organizacjami pozarządowymi. Program przewiduje realizację działań służących m.in. poprawie BRD.

Stopniowe rozszerzanie obowiązku wykonania audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogi niższej kategorii i doprowadzenie do wzrostu liczby audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego

Działanie przewidziane jest do realizacji w kolejnych latach.

Uporządkowanie kwestii oznakowania dróg (w tym m.in. problemu „przeznakowania" oraz zasadności stosowania danego oznakowania)

W 2017 roku Minister Infrastruktury i Budownictwa w ramach sprawowanego nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych przeprowadził 2 kontrole organizacji ruchu odcinków niektórych dróg krajowych, o łącznej długości około 4000 km, położonych na terenie województw: dolnośląskiego (nr A4, 5, 18, 27), lubelskiego (nr S12, 12, 19, 63, 74, 82), lubuskiego (nr A2, S3, 18, 22, 24, 27, 29, 31), małopolskiego (nr A4, S7, 7, 47, 49, 75, 79, 87, 94), mazowieckiego (nr A2, S8, 8, 50, 62, 63), opolskiego (nr A4, 39, 40, 41, 42, 45), podkarpackiego (nr A4, S19, 19, 28, 73, 94), śląskiego (nr A1, S1, 1, 11, 45, 46, 81, 86), świętokrzyskiego (nr S7, 7, 73, 78), wielkopolskiego (nr A2), zachodniopomorskiego (nr S3, 23, 26, 31). Szczegółowe informacje dotyczące kontroli przedstawione są w kolejne części dokumentu.

Zwiększenie nacisku na edukację bezpieczeństwa ruchu drogowego w szkołach

SKR podjął działania mające na celu wprowadzenie treści wychowania komunikacyjnego w system edukacji dzieci i młodzieży. Szczegółowe informacje zostały przedstawione w części „Działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane przez Sekretariat KRBRD w 2017 roku"

Uporządkowanie kwestii zarządzania prędkością

Zakończone zostało realizowane na zlecenie Sekretariatu KRBRD opracowanie „Wytycznych zarządzania prędkością na drogach samorządowych". Opracowanie to dedykowane jest decydentom i praktykom zajmującym się bezpieczeństwem ruchu drogowego, w szczególności zarządcom dróg i ruchu, pracownikom zarządów drogowych, osobom zajmującym się planowaniem przestrzennym, projektantom dróg i organizacji ruchu, policjantom, strażnikom gminnym/miejskim, a także przedstawicielom środowiska naukowego.

Dalsze doposażenie służb nadzoru i ratownictwa drogowego

Szczegółowe informacje dotyczące rozwoju systemu ratownictwa medycznego oraz modernizacji sprzętu i doposażenia służb ratownictwa drogowego przedstawione są w kolejne części dokumentu. Działania te stanowią zadania realizowane m.in. przez KG PSP na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Budowa nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb niechronionych uczestników ruchu drogowego / budowa dróg o przekroju 2+1

Szczegółowe informacje dotyczące zadania związanego z budową/przebudową dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym przedstawione są w kolejne części dokumentu.

Realizacja Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na drogach krajowych

W roku 2017 ze środków budżetu państwa (cz. 39 Transport) realizowano 331 zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego poprzez przebudowę skrzyżowań (m.in. budowa rond w miejsce skrzyżowań), budowę oraz oznakowanie i oświetlenie przejść dla pieszych, budowę chodników i ciągów pieszo – rowerowych, budowę zatok autobusowych, instalację znaków drogowych i oświetlenia oraz budowę pasów do lewoskrętu. Szczegółowe informacje dotyczące zadania przedstawione są w kolejne części dokumentu.

Zwiększenie nacisku na problematykę osób starszych w ruchu drogowym

Jak już wspominano w 2017 roku Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa oraz Policja – partner akcji zrealizowało kolejną akcję informacyjno – edukacyjną skierowaną do osób powyżej 60 roku życia tj. seniorów – rowerzystów, seniorów – kierowców, a także seniorów – pieszych pod hasłem 60+ bezpieczni w ruchu drogowym. Akcja odbyła się na terenie 5 województw: mazowieckiego, podkarpackiego, śląskiego, łódzkiego i małopolskiego. Informacje dotyczące zakresu prowadzonych działań zostały szczegółowo opisane w dokumencie.

Opracowanie i wdrożenie systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych – Baza podmiotów

W 2016 roku utworzono po raz pierwszy w Polsce bazę danych o podmiotach i instytucjach pozarządowych, które w zakresie swojej statutowej działalności nieodpłatnie świadczą pomoc ofiarom wypadków drogowych. Zakres działalności podmiotów ujętych w bazie jest bardzo szeroki i dopasowany do grupy docelowej. Są tam instytucje niosące pomoc psychologiczną osobom, które muszą poradzić sobie z traumatycznymi przeżyciami związanymi np. z utratą bliskich bądź uczestniczeniem w wypadku, w którym ktoś zginął. To także podmioty świadczące pomoc medyczną, ponieważ dojście do pełnej sprawności osoby poszkodowanej w wypadku wymaga niejednokrotnie długotrwałej rehabilitacji. Adresy organizacji niosących pomoc powypadkową zostały uporządkowane według województw, można więc w łatwy sposób dotrzeć do podmiotów działających najbliżej miejsca zamieszkania, bądź miejsca zdarzenia.
Baza została upubliczniona na stronie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (http://www.krbrd.gov.pl/pl/baza-danych.html), i jest systematycznie aktualizowana.

Opracowywanie i rozpowszechnianie wytycznych / katalogów dobrych praktyk; w pierwszej kolejności w zakresie zarządzania prędkością i przejść dla pieszych

Obecnie realizowana jest umowa na opracowanie w formie podręcznika wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. Opracowanie wytycznych ma na celu

uzyskanie pogłębionej wiedzy oraz rekomendacji w zakresie stosowania prawidłowych rozwiązań dotyczących infrastruktury technicznej dedykowanej rowerzystom. Na podstawie wyników badań poligonowych powstanie katalog dedykowanych rozwiązań technicznych, rekomendowanych do stosowania przez zarządców dróg wszystkich kategorii. Publikacja wytycznych przewidziana jest na przełomie 2019-2020 rok.
Dodatkowo zakończone zostały prace nad opracowaniem wytycznych dotyczących prawidłowego oświetlenia przejścia dla pieszych. Przeprowadzone w ramach zadania badania pozwoliły na pozyskanie pogłębionej wiedzy oraz rekomendacji w zakresie stosowania prawidłowych rozwiązań dotyczących oświetlenia przejść dla pieszych.
Stanowią one podstawę opracowania procedur postępowania przy doborze oświetlenia przejść dla pieszych, rekomendacje/promowanie prawidłowych i skutecznych rozwiązań w zakresie oświetlania przejść dla pieszych oraz przybliżenie związanego z tym zagadnieniem aktualnego stanu prawnego.
Wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych, stanowić będą narzędzie wspomagające m.in. dla projektantów, inwestorów i zarządców dróg w procesie projektowania oraz modernizacji oświetlenia przejść dla pieszych na drogach wszystkich kategorii oraz klas technicznych. Trwają ostateczne konsultacje tego opracowania.

Kompleksowa diagnoza potrzeb szkoleniowych, opracowanie i wdrożenie systemu permanentnych szkoleń kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego

SKRBRD rozpoczął działania prowadzące do realizacji projektu pozakonkursowego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 Oś priorytetowa III Rozwój Sieci Drogowej TEN-T i Transportu Multimodalnego dla Projektu „Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynieryjnych środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego”.

Uproszczenie procedur przygotowania drobnych projektów inwestycyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Kwestia ta wymaga dokonania dalszych analiz, ze względu na złożoność i różnorodność procedur wykorzystywanych w procesach inwestycyjnych w drogownictwie.

Działania zrealizowane w 2017 r. przez członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na zlecenie SKR w 2017 roku przeprowadzone zostało badanie ewaluacyjne, którego celem było zebranie wszystkich istotnych informacji dotyczących skuteczności działań wykonawczych podjętych w ramach NPBRD. Założono, że dokument stanowił będzie narzędzie monitoringu NPBRD.
Zakres badania obejmował funkcjonowanie w latach 2013-2016 samego NPBRD jak również jego programów wykonawczych (programów realizacyjnych). Dodatkowo badanie służyło wypracowaniu wniosków i rekomendacji dotyczących działań podejmowanych na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego we wszystkich filarach określonych w NPBRD, w celu przyspieszenia dynamiki zmian jakie zachodzą w tym obszarze.

Na podstawie zebranych danych oraz ich analizy zaprezentowano najistotniejsze rekomendacje odnoszące się do NPBRD 2013-2020 (oraz ewentualnych kolejnych programów), Programów Realizacyjnych oraz całego systemu zarządzania BRD w Polsce.

Główne wnioski płynące z przeprowadzonego badania:

- ✓ do podstawowych problemów mających wpływ na BRD w Polsce w dalszym ciągu zaliczyć należy między innymi:
  - nadmierną prędkość,
  - ochronę pieszych, jako niechronionych uczestników ruchu drogowego,
  - nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego,
  - rozwój systemu zarządzania ruchem na drogach „od podstaw" – od szczebla lokalnego, poprzez regionalny, do centralnego (krajowego),
- ✓ zapewnienie finansowania realizacji poszczególnych działań jest kluczowym elementem rzutującym na powodzenie realizacji działań określonych w programie, co w konsekwencji może mieć przełożenie na osiągnięcie zamierzonych w NPBRD 2013-2020 celów – etapowych i głównych,
- ✓ przyjęte w NPBRD 2013-2020 wskaźniki ilościowe dla celów etapowych (także dla celów głównych) stanowią w dalszym ciągu bardzo duże wyzwanie,
- ✓ podejmowane dotychczas działania (przynajmniej niektóre z nich) nie przyniosły w pełni pożądanych efektów,
- ✓ w Polsce nadal brak jest powszechnego, spójnego systemu oddziaływania na BRD oraz systemu finansowania zadań z tego obszaru,
- ✓ wdrożenie w życie działań przewidzianych w NPBRD 2013-2020, a szczegółowo ujętych w Programach Realizacyjnych na okres 2013 r. oraz na lata 2014-2015 i 2015-2016, przyczyniło się (przynajmniej w niektórych aspektach) do poprawy BRD w Polsce. Należy jednocześnie zaznaczyć, że dynamika zmian w poszczególnych filarach – dokładniej ujmując, w poszczególnych działaniach w obrębie filarów – była zróżnicowana. Dla przykładu podać można: podjęte i w pełni zrealizowane działania edukacyjne, częściowo zrealizowane działania w zakresie rozwoju systemu ratownictwa medycznego (zadanie to wpisywane corocznie od 2013 roku w programach realizacyjnych) oraz niezrealizowane prace legislacyjne

tj. działania zakładane do realizacji w każdym programie realizacyjnym od 2013 roku,

- ✓ przewidziane w programach realizacyjnych działania są spójne i uzupełniają się z ogólnymi kierunkami i wytycznymi zawartymi w NPBRD 2013-2020.

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

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

Podsumowując stwierdzono, że NPBRD 2013-2020 oraz poszczególne Programy Realizacyjne są co do zasady dobrze przygotowanymi dokumentami. Ponadto działania przewidziane w Programach Realizacyjnych są spójne i komplementarne z ogólnymi założeniami i celami wskazanymi w NPBRD 2013-2020. Sporym mankamentem był brak jakichkolwiek założeń finansowania zadań przewidzianych do realizacji w ww. dokumentach. Brak choćby ogólnych kwestii odnoszących się do sposobu oraz źródeł finansowania, zdaniem autorów raportu mógł w przyszłości stanowić poważny problem i finalnie zagrozić osiągnięciu zamierzonych celów.

Przeprowadzone badanie stanowiło podstawę do wprowadzenia zmian w Programie realizacyjnym 2018-2019. W dokumencie tym ujęto informacje dotyczące źródeł finansowania. Dodatkowo, załączono karty zadania stanowiące opis planowanych do podjęcia działań i oczekiwanych efektów. Nowa formuła PR 2018-2019 powinna ułatwić jego zrozumienie dla osób niezwiązanych z tematyką bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przyczyni się to do realizacji wskazanego w dokumencie zalecenia - większe niż dotychczas rozpowszechnienie (publiczne) istnienia i zakresu działania poszczególnych programów realizacyjnych.

Nr zad.	Zadanie	Lider (koordynator)
1	Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych	KG ŻW
2	Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego	KG ŻW
3	Zajęcia edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa jazdy	KG ŻW
4	Propagowanie idei bezpieczeństwa na drodze połączonej z zabawą oraz edukacją z zakresu ruchu drogowego.	KG ŻW
5	Akcje i kampanie społeczne	KG ŻW
6	Edukacja żołnierzy i pracowników ron na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze.	KG ŻW
7	Edukacja żołnierzy i pracowników ron w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych.	KG ŻW
8	Udział w akcjach i kampaniach społecznych promujących pierwszą pomoc	KG ŻW
9	Kontrole organizacji ruchu na drogach krajowych	MI/DTD
10	Prace legislacyjne mające wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego	MI/DTD
11	Doposażenie podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach w sprzęt ratowniczy	MSWiA/KG PSP
12	Szkolenia adresowane do funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej oraz druhów Ochotniczych Straży Pożarnych	KG PSP
13	Realizacji kampanii edukacyjnych, prewencyjnych oraz szkoleń z zakresu udzielania pierwszej pomocy w wypadkach.	KG PSP
14	Rozwój automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym	GITD
15	Organizacja i koordynacja akcji „Bezpieczny Autokar” w okresie ferii zimowych i letnich.	GITD
16	Organizacja i koordynacja akcji „Bezpieczna droga do szkoły”	GITD

17	Organizacja cyklicznych spotkań w ramach Społecznej Rady Konsultacyjnej działającej przy Głównym Inspektorze Transportu Drogowego	GITD
18	Organizacja cyklicznych spotkań w ramach „Bezpiecznej szkoły Tirka”	GITD
19	Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA	MI/GDDKiA
20	Realizacja programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019	MI/DDP
21	Rozwój systemu ratownictwa medycznego	MZ
22	Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego	MZ
23	Kształtowanie bezpiecznych zachowań poprzez realizacje Turniejów Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym	PZM
24	Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych	PZM
25	Konkurs radiowy dot. zasad ruchu drogowego	PZM
26	Zarządzenie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T) – Audyty BRD	GDDKiA
27	Budowa/przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym	GDDKiA
28	Uspokajanie ruchu na drogach krajowych m.in. poprzez stosowanie urządzeń uspokojenia ruchu oraz optymalną organizację ruchu	GDDKiA
29	Budowa Krajowego Punktu Dostępowego do informacji o warunkach ruchu (KPD)	GDDKiA
30	Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym	KGP
31	Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego	KGP
32	Zmiany prawne z obszaru ruchu drogowego	KGP

33	Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych	KGP
34	Akcja informacyjno-edukacyjna „ŚWIEĆ PRZYKŁADEM!”	KGP
35	Kampania pn. „Twoje światło – twoje bezpieczeństwo”	KGP
36	Akcja informacyjno-edukacyjna „NIE ZABIJAJ!”	KGP
37	Szkolenie połączone z X konferencją profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów wojskowych Sił Zbrojnych RP	MON
38	Zaostrzenia sankcji wobec kierowców łamiących przepisy drogowe, w tym kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających	MS

<table>
<tr><td colspan="3">Zadanie 1: Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych</td></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>KG ŻW</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet MON</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. Ilość przeprowadzonych zajęć
2. Ilość uczestników
3. Ilość przekazanych materiałów profilaktycznych</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Podniesienie świadomości w zakresie negatywnego działania substancji psychoaktywnych na uczestników ruchu drogowego poprzez użycie m.in. walizek profilaktycznych zawierających 24 atrapy różnych substancji (placebo) oraz praktyczne wykorzystanie alkogogli.</td></tr>
<tr><td colspan="3">1. 465
2. 36 000
3. 376</td><td>1. 532
2. 24 000
3. 260</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="3">Zadanie 2: Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego</td></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>KG ŻW</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet MON</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. Ilość przeprowadzonych zajęć
2. Ilość uczestników zajęć
3. Ilość przekazanych materiałów profilaktycznych</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:
1. Podniesienie świadomości w zakresie: kształtowania nawyku jazdy z bezpieczną prędkością oraz konsekwencji niekorzystania z pasów bezpieczeństwa w trakcie zdarzenia drogowego; respektowania prawa oraz kulturalnego uczestnictwa w ruchu drogowym; konsekwencji karnych, będących wynikiem popełnienia przestępstw i wykroczeń komunikacyjnych; nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego.
2. Działania skierowane do wojsk sojuszniczych mające na celu propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz przepisów określonych w przepisach ruchu drogowego obowiązujących na terenie RP. Realizowane w formie instruktaży przy wykorzystaniu opracowanej przez KG ŻW oraz STiRW broszury w języku angielskim nt.: „Compendium of road safety in Poland”.</td></tr>
<tr><td colspan="3">1. 1268
2. 37 000
3. 2088</td><td>1. 1104
2. 43 000
3. 1922</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="3">Zadanie 3: Zajęcia edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa jazdy</td></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>KG ŻW</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet MON</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. Ilość przeprowadzonych zajęć
2. Ilość uczestników zajęć
3. Ilość przekazanych materiałów profilaktycznych</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>ad 1 - 487
ad 2 – 66 000
ad 3 - 657</td><td>ad 1 - 410
ad 2 – 71 500
ad 3 - 1610</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Podniesienie świadomości w zakresie obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa z wykorzystaniem symulatorów zderzenia drogowego, poprzez praktyczny pokaz działania przedmiotowych pasów przy uderzeniu pojazdem w przeszkodę oraz obniżenie kosztów szkolenia.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="3">Zadanie 4: Propagowanie idei bezpieczeństwa na drodze połączonej z zabawą oraz edukacją z zakresu ruchu drogowego.</td></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020” tj. „Udział w przedsięwzięciach organizowanych przez szkoły dla dzieci, a propagujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym”.</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>KG ŻW</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet MON</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. Ilość przeprowadzonych zajęć
2. Ilość uczestników zajęć
3. Ilość przekazanych materiałów profilaktycznych</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>ad 1 - 112
ad 2 – 15 000
ad 3 - 620</td><td>ad 1 - 133
ad 2 – 15 000
ad 3 - 345</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Propagowanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w przedsięwzięciach organizowanych przez szkoły, ukierunkowanych na wczesną edukację dzieci w przedmiotowym zakresie.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="3">Zadanie 5: Akcje i kampanie społeczne</td></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”.
W 2017 roku przeprowadzono mi.in akcje Bezpieczny Weekend , Zielona Szkoła , Akademia Bezpieczeństwa</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>KG ŻW</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>bd</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. Ilość uczestników
2. Ilość przekazanych materiałów profilaktycznych</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Propagowanie idei bezpieczeństwa w ruchu drogowym w akcjach i kampaniach społecznych.</td></tr>
<tr><td>1 - 540
2 - bd.</td><td>1 - 600
2 - 600</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="3">Zadanie 6: Edukacja żołnierzy i pracowników ron na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze.</td></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>KG ŻW</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet MON</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. Ilość przeprowadzonych zajęć
2. Ilość uczestników
3. Ilość przekazanych materiałów profilaktycznych</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Podniesienie świadomości w zakresie promowania zasad bezpiecznego poruszania się po drogach oraz propagowania „mody” na używanie elementów odblaskowych na drogach wszystkich kategorii wśród pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów będących uczestnikami ruchu drogowego.</td></tr>
<tr><td>ad 1 - 35
ad 2 - 1900
ad 3 - 379</td><td>ad 1 - 75
ad 2 - 3000
ad 3 - 765</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 7: Edukacja żołnierzy i pracowników ron w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych.</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:
zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>KG ŻW</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet MON</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. Nazwa przedsięwzięcia
2. Ilość przeprowadzonych zajęć
3. Ilość uczestników
4. Ilość przekazanych materiałów profilaktycznych</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016*
ad 1 - bd
ad 2 - bd
ad 3 - bd
ad 4 - bd</td><td>Stan na 31.12.2017*
ad 1 – zajęcia w ramach święta NCK
ad 2 - 1
ad 3 - 150
ad 4 - 40</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Podniesienie poziomu wiedzy oraz umiejętności w zakresie udzielania pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych poprzez działanie praktyczne m.in. z użyciem fantoma oraz defibrylatora AED.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 8: Udział w akcjach i kampaniach społecznych promujących pierwszą pomoc</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:
zgodnie z „Programem profilaktycznym z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2017-2020”</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>KG ŻW</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>bd</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. Nazwa przedsięwzięcia
2. Ilość uczestników</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016*
ad 1 - bd
ad 2 - bd</td><td>Stan na 31.12.2017*
ad 1 - „Europejski dzień przywracania Czynności Serca”, „Bezpieczna Woda”
ad 2 - 300</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Promowanie działań oraz podniesienie świadomości w zakresie obowiązku udzielania pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych w szczególności, w przypadkach przywracania czynności serca w ramach RKO realizowanej na fantomach.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 9: Kontrole organizacji ruchu na drogach krajowych</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

W 2017 roku Minister Infrastruktury i Budownictwa w ramach sprawowanego nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych przeprowadził 2 kontrole organizacji ruchu odcinków niektórych dróg krajowych, o łącznej długości około 4000 km, położonych na terenie województw: dolnośląskiego (nr A4, 5, 18, 27), lubelskiego (nr S12, 12, 19, 63, 74, 82), lubuskiego (nr A2, S3, 18, 22, 24, 27, 29, 31), małopolskiego (nr A4, S7, 7, 47, 49, 75, 79, 87, 94), mazowieckiego (nr A2, S8, 8, 50, 62, 63), opolskiego (nr A4, 39, 40, 41, 42, 45), podkarpackiego (nr A4, S19, 19, 28, 73, 94), śląskiego (nr A1, S1, 1, 11, 45, 46, 81, 86), świętokrzyskiego (nr S7, 7, 73, 78), wielkopolskiego (nr A2), zachodniopomorskiego (nr S3, 23, 26, 31).</td><td>Kierunek</td><td>Nadzór</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>DTD</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet państwa / MI</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Liczba przeprowadzonych kontroli</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>2 kontrole (łącznie ok. 4000 km dróg krajowych)</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Przeprowadzone kontrole skutkowały wprowadzeniem zmian w stałej organizacji ruchu, a także w czasowej organizacji ruchu odcinków dróg, na których prowadzone były roboty drogowe albo które były objęte przebudową. Wprowadzone przez organ zarządzający ruchem – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – zmiany w organizacji ruchu gwarantują pozytywny wpływ zarówno na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak i odpowiedni standard oznakowania drogowego.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 10: Prace legislacyjne mające wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

Prace legislacyjne nad rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, umożliwiającym stosowanie wyświetlaczy czasu w sygnalizacji świetlnej na drogach, a następnie wydanie tego rozporządzenia.</td><td>Kierunek</td><td>Legislacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>DTD</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet państwa /MI</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Nowelizacja rozporządzenia</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td>0</td><td>1</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:
Wydane rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, daje właściwym organom zarządzającym ruchem na drogach (Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, marszałek województwa, starosta, prezydent miasta na prawach powiatu) możliwość fakultatywnego stosowania w organizacji ruchu wyświetlaczy czasu pozostającego do końca nadawania sygnału świetlnego przez sygnalizator (tzw. liczniki, sekundniki).
Przepisy rozporządzenia stanowią narzędzie dla właściwego organu zarządzającego ruchem na drogach do przekazania uczestnikom ruchu drogowego informacji o długości czasu pozostałego do końca nadawanego sygnału przez sygnalizator (zielonego lub czerwonego).</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td colspan="3">Zadanie 11: Doposażenie podmiotów biorących udział w ratownictwie na drogach w sprzęt ratowniczy</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Zakres działania:

Od czasu rozpoczęcia Narodowego Programu Ruchu Drogowego następuje systematyczne doposażenie jednostek ochrony przeciwpożarowej w sprzęt ratowniczy, wykorzystywany podczas działań na drogach. Znacznie wzrosła liczba sprzętu ratownictwa technicznego (m.in. sprzętu hydraulicznego) oraz ilości zestawów ratownictwa medycznego R1. Modernizacji poddawane jest wyposażenie w postaci samochodów ratownictwa technicznego. W ramach projektów: „Usprawnienie ratownictwa na drogach – etap IV” w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, kupowane są nowe samochody ratownictwa technicznego wyposażone w nowoczesny sprzęt. Starszy, ale sprawny sprzęt przekazywany jest ochotniczym strażom pożarnym. Statystyka zdarzeń wykazuje, że większość wypadków ma miejsce na drogach lokalnych, a nie autostradach i drogach ekspresowych. Wobec czego zasadnym jest właściwe rozbudowanie potencjału krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego poprzez włączanie do systemu ochotniczych straży pożarnych. W roku 2017 do krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego włączono 80 ochotniczych straży pożarnych oraz 4 jednostki wojskowej ochrony przeciwpożarowej. Skutkiem włączania jednostek ochrony przeciwpożarowej do ksrg jest skrócenie czasu dojazdu do zdarzenia, a co za tym idzie szybsze udzielenie pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych.</td><td>Kierunek</td><td>Inżynieria</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>MSWiA/KG PSP</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet państwa / budżet UE</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">a)Ilość zakupionych samochodów ratowniczo - gaśniczych i specjalnych dla jednostek Państwowej Straży Pożarnej.

b)Ilość zakupionych samochodów ratowniczo – gaśniczych dla jednostek ochotniczych straży pożarnych.</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>a) 132

b) 609</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

W roku 2017 jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej zakupiły łącznie 132 samochody pożarnicze, w tym m.in.:
– 4 lekkie samochody ratownictwa technicznego,
– 12 średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych,
– 11 ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych,
– 22 lekkie samochody rozpoznawczo-ratownicze.
Jednostki ochotniczych straży pożarnych (włączone do ksrg i spoza ksrg) zakupiły łącznie 609 samochodów ratowniczo-gaśniczych. W ramach przyznanych dotacji ksrg i MSWiA jednostki OSP zakupiły również:
– 105 zestawów hydraulicznych narzędzi ratowniczych (agregat zasilający, nożyce, rozpieracz),
– 5 agregatów zasilających do hydraulicznych narzędzi ratowniczych,
– 31 cylindrów rozpierających (rozpieraczy kolumnowych),
– 7 nożyc do cięcia pedałów,
– 95 nożyc do cięcia prętów,
– 16 nożyc hydraulicznych,
– 77 kompletów przewodów hydraulicznych,
– 61 noży do pasów,
– 219 zestawów ratownictwa medycznego R1,
– 92 parawany do zasłaniania ofiar wypadków,
– 73 defibrylatory AED,
– 38 noszy.</td></tr>
</table>

Zadanie 12: Szkolenia adresowane do funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej oraz druhów Ochotniczych Straży Pożarnych		
Zakres działania: Przedsięwzięcia szkoleniowe, adresowane do funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej oraz druhów Ochotniczych Straży Pożarnych w zakresie niżej wymienionych szkoleń.	Kierunek	Edukacja
	Lider	KG PSP
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość osób uczestniczących w szkoleniach	
	Stan na 31.12.2016	Stan na 31.12.2017
		41 270
Osiągnięte rezultaty: Podniesienie kwalifikacji, pozyskanie wiedzy oraz nowych umiejętności przez funkcjonariuszy PSP oraz druhów OSP.		

Zadanie 13: Realizacji kampanii edukacyjnych, prewencyjnych oraz szkoleń z zakresu udzielania pierwszej pomocy w wypadkach.		
Zakres działania: 1. W ramach realizacji Rządowego programu wspomagania w latach 2015-2018 organów prowadzących szkoły w zapewnieniu bezpiecznych warunków nauki, wychowania i opieki w szkołach – „Bezpieczna+" Państwowa Straż Pożarna prowadzi zajęcia edukacyjne w salach edukacyjnych „Ognik". Zajęcia te adresowane są do dzieci i młodzieży. Jednym z zagadnień poruszanych podczas zajęć jest udzielanie pierwszej pomocy. 2.Rozszerzona oferta szkoleniowo-edukacyjna kierowana do dzieci młodzieży i osób dorosłych realizowana jest również w dziesięciu centrach edukacji przeciwpożarowej znajdujących się jednostkach organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej. Zagadnienia poruszane podczas zajęć dotyczą m.in. udzielania pierwszej pomocy. 3.Państwowa Straż Pożarna prowadzi sezonowe kampanie prewencyjne związane z pożarami w domach, zatruciami tlenkiem węgla, wypalaniem traw, bezpiecznym wypoczynkiem dzieci i młodzieży oraz udzielaniem pierwszej pomocy. Działania te są zbieżne z kampanią na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. 4.Kampania edukacyjna „Strażak uczy ratować". W 2017 r. w województwie lubelskim rozpoczęła się kampania edukacyjna adresowana do nauczycieli z przedszkoli, szkół oraz innych placówek oświatowych pt. „Strażak uczy ratować". Projekt ten polega na przeprowadzeniu głównie zajęć warsztatowych dla nauczycieli z zakresu udzielania pierwszej pomocy.	Kierunek	Edukacja
	Lider	KG PSP
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	ilość przeprowadzonych spotkań	
	Stan na 31.12.2016	Stan na 31.12.2017
	nd.	3 419
Osiągnięte rezultaty: 1 W 2017 r. w salach edukacyjnych Ognik zorganizowano 3419 spotkań, na których z ofertą szkoleniową zapoznało się ponad 75 443 dzieci oraz ponad 7090 nauczycieli. 2 W 2017 r. centra odwiedziło 20 tys. dzieci i młodzieży. 3. Na terenie Polski zorganizowano 10 tys. pokazów, festynów i spotkań, w których wzięło udział ponad 600 tys. dzieci i ponad 400 tys. dorosłych. 4. Przeszkolono 502 nauczycieli z woj. lubelskiego. Zakończenie projektu planowane jest na 2018 r.		

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 14: Rozwój automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

Inspekcja Transportu Drogowego realizuje działania związane z eksploatacją i rozwojem systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. W ramach przedmiotowego działania w 2017 r. Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD obsługiwało 431 stacjonarnych urządzeń rejestrujących (fotoradarów), 30 urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości, 20 urządzeń do kontroli wjazdu na czerwonym świetle oraz 30 mobilnych urządzeń rejestrujących.</td><td>Kierunek</td><td>Nadzór</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>GITD</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet urzędu</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Liczba ujawnionych naruszeń związanych z przekraczaniem dopuszczalnej prędkości zarejestrowanych przez poszczególne stacjonarne urządzenia rejestrujące w odniesieniu do faktycznego czasu pracy urządzenia (szt./24h).</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td>8/24h</td><td>9/24h</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Na podstawie wstępnych danych (zgodnie ze stanem na dzień 16.01.2018 r.) w 2017 r. wskutek prowadzenia kontroli z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących, należących do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, zweryfikowano 973 tys. naruszeń. Na podstawie odpowiedzi uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów, po przeprowadzeniu Kontroli Jakości i odrzuceniu spraw nienadających się do dalszego procedowania (powodami negatywnej weryfikacji były m.in.: pojazd uprzywilejowany, niepełne dane właściciela z CEP), w oparciu o wykonane zdjęcia, w przypadku 743 tys. spraw wygenerowano wezwania do właścicieli pojazdów.

W ramach działalności kontrolnej prowadzonej przez Wydział Nadzoru i Organizacji CANARD w 2017 r. m. in. zweryfikowano 522 punkty kontrolne na drogach krajowych pod kątem możliwości ich dalszego wykorzystania przez zespoły kontrolne oraz zweryfikowano i opracowano 112 tras kontrolnych dla Delegatur Terenowych GITD. Ponadto, inspektorzy z Wydziału Nadzoru i Organizacji, w ramach działań kontrolnych, przeprowadzili 978 kontroli mobilnych.

Działania realizowane przez CANARD na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wspierane są przez Delegatury Terenowe GITD. Do zadań Delegatur należy m.in. prowadzenie działań kontrolnych, prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach dotyczących zarejestrowanych naruszeń oraz instalacja i utrzymanie urządzeń rejestrujących zainstalowanych na obszarze Delegatur, w tym rozpatrywanie wniosków odnośnie ich lokalizacji.</td></tr>
</table>

Podsumowanie zrealizowanych zadań kontrolnych przez Delegatury Terenowe w 2017 r. przedstawia poniższa tabela:

DELEGATURA	LICZBA WYKORZYSTYWANYCH POJAZDÓW Z MUR	LICZBA PRZEPROWADZONYCH KONTROLI MOBLINYCH
Delegatura Śląska	2	645
Delegatura Wielkopolska	2	232
Delegatura Wschodnia	2	177
Delegatura Centralna	3	360
Delegatura Południowa	2	1357
Delegatura Południowo-Wschodnia	3	849
Delegatura Południowo-Zachodnia	3	457
Delegatura Północna	3	887
Delegatura Północno-Wschodnia	3	1229
Delegatura Północno-Zachodnia	3	389

Jednocześnie Inspektorzy GITD wykonujący zadania z zakresu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, w wyniku działań kontrolnych w 2017 r. nałożyli na kierowców spoza UE 1687 grzywien w drodze mandatu karnego na łączną kwotę 279 530 zł za naruszenia ujawnione przez urządzenia rejestrujące będące w dyspozycji CANARD.

W 2017 r. w GITD rozpatrywane były 264 wnioski od jednostek samorządu terytorialnego, straży gminnych (miejskich), jednostek Policji oraz osób fizycznych o instalację stacjonarnych urządzeń rejestrujących. Ponadto, do Delegatur Terenowych GITD w 2017 r. wpłynęło oraz realizowanych było 99 wniosków o instalację stacjonarnych urządzeń rejestrujących, znajdujących się na drogach kategorii innej niż krajowa.

W styczniu 2017 r. (na podstawie umowy użyczenia z dnia 21 grudnia 2016 r.) protokolarnie przejęto do użytkowania od Straży Miejskiej m.st. Warszawy 24 urządzenia rejestrujące i 27 konstrukcji wsporczych na stacjonarne urządzenia rejestrujące. Po odtworzeniu przyłączy elektroenergetycznych oraz wykonaniu i wdrożeniu projektów stałej organizacji ruchu w dniu 14 kwietnia 2017 r. zostało uruchomionych pierwszych 20 stacjonarnych urządzeń rejestrujących w 12 lokalizacjach na terenie miasta st. Warszawy. Kolejne urządzenia uruchomiono w maju 2017 r.

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

Jednocześnie, realizując bieżące zadania, CANARD oraz Delegatury Terenowe prowadziły aktywną współpracę m. in. z następującymi organami:

- *Policją, Prokuraturą, Sądami, Urzędami Kontroli Skarbowej, Urzędami Skarbowymi – w zakresie przekazywania materiałów zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące, mogących mieć istotne znaczenie w prowadzonych przez te organy postępowaniach w sprawach o popełnienie przestępstwa;*
- *Policją – w ramach prowadzenia wspólnych działań kontrolnych (m.in. udział kontrolerów ruchu drogowego w akcjach: „Znicz", „Prędkość", „Bezpieczny Weekend" oraz współorganizacja regionalnych Dni Bezpieczeństwa);*

- *starostwami powiatowymi – w zakresie przekazywania informacji dotyczących kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym;*
- *Ministerstwem Sprawiedliwości – w zakresie pobierania danych rejestrowanych bezpośrednio z Centralnej Bazy Krajowego Rejestru Sądowego (KRS);*
- *Instytutem Transportu Samochodowego - w zakresie prowadzenia analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz gromadzenia informacji o wypadkach drogowych i ich skutkach;*
- *Ministerstwem Spraw Zagranicznych – w zakresie ujawniania naruszeń popełnionych przez sprawców poruszających się pojazdami dyplomatycznymi (Protokół Dyplomatyczny);*

Podkreślić należy również, że CANARD, mając na względzie potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa na polskich drogach, przygotowuje się do realizacji projektu pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym", który ma być kontynuacją zrealizowanego w latach 2011-2015 projektu pn. „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym". Przedmiotowy projekt służyć ma poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wykorzystanie automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, przy założeniu, że nadzorem objęte zostaną drogi wchodzące w skład całej krajowej sieci drogowej (system ma objąć swoim zasięgiem wszystkie kategorie dróg publicznych – drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne), a nie tak jak dotychczas, jedynie drogi krajowe. Projekt został przewidziany do realizacji w ramach POIiŚ na lata 2014 – 2020.

Działania zaplanowane w ramach zwiększenia skuteczności i efektywności systemu uwzględniają ewentualność włączenia do systemu urządzeń różnego typu i najnowszej generacji. Na realizację projektu zaplanowano środki w łącznej wysokości 162 000 000, 00 zł brutto (w tym 137 700 000, 00 zł brutto z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz 24 300 000, 00 zł brutto z budżetu państwa).

Ewentualne środki z perspektywy 2014-2020 planuje się przeznaczyć m. in. na:

1. Instalację nowych urządzeń rejestrujących na drogach wszystkich kategorii oraz wymianę wykorzystywanego obecnie sprzętu;
2. Rozwój/rozbudowę rozwiązań teleinformatycznych;
3. Zapewnienie zaplecza funkcjonalnego.

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 15: Organizacja i koordynacja akcji „Bezpieczny Autokar” w okresie ferii zimowych i letnich.</th></tr>
<tr><td rowspan="5">Zakres działania:

Szczególnie w okresie ferii zimowych jak i letnich, inspektorzy prowadzą wzmożone kontrole autobusów szkolnych. Celem tych działań jest zapewnienie bezpiecznego wyjazdu na wypoczynek dzieci i młodzieży. Realizacja następuje we współpracy z WITD.</td><td>Kierunek</td><td>Nadzór</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>GITD</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet urzędu</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Realizacji/kontynuacja akcji</td></tr>
<tr><td></td><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>1</td><td>1</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Ferie zimowe, wakacje, tzw. „zielone szkoły" to okres wzmożonego ruchu autokarowego. Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego prowadzą w tym czasie liczne kontrole, szczególny nacisk kładąc na stan techniczny pojazdów, czas pracy oraz trzeźwość kierujących. Pojazdy są sprawdzane na wyznaczonych punktach kontrolnych, po zgłoszeniach telefonicznych w miejscach odjazdu, jak również w trasie na głównych szlakach komunikacyjnych. Mimo, że poprawia się stan techniczny pojazdów, kierowcy i przewoźnicy są coraz bardziej odpowiedzialni, inspektorzy w dalszym ciągu wykrywają naruszenia podczas kontroli drogowych. Zatrzymują też pojazdy, które są w złym stanie technicznym.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 16: Organizacja i koordynacja akcji „Bezpieczna droga do szkoła”</th></tr>
<tr><td rowspan="5">Zakres działania:

Celem podejmowanych działań jest zapewnienie dzieciom bezpiecznego dojazdu do i ze szkoły. Realizacja następuje we współpracy z WITD. Inspektorzy sprawdzają przede wszystkim stan techniczny pojazdów, uprawnienia oraz trzeźwość kierowców.</td><td>Kierunek</td><td>Nadzór</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>GITD</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet państwa / GITD</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Realizacji/kontynuacja akcji</td></tr>
<tr><td></td><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>1</td><td>1</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Działania podejmowane przez Inspekcję Transportu Drogowego mają na celu zapewnienie dzieciom maksymalnego bezpieczeństwa zarówno w drodze do jak i ze szkoły. Należy zauważyć, iż gimbusy i autobusy szkolne nadal są w gorszym stanie technicznym niż autokary przewożące dzieci na wypoczynek zimowy oraz letni. Rezultaty osiągnięte podczas akcji „Bezpieczna droga do szkoły” w sposób bezpośredni wpływają na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez eliminowanie z ruchu niesprawnych pojazdów, a także weryfikowanie czasu pracy kierowców.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 17: Organizacja cyklicznych spotkań w ramach Społecznej Rady Konsultacyjnej działającej przy Głównym Inspektorze Transportu Drogowego</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

Zakresem działania jest organizacja cyklicznych spotkań w ramach Społecznej Rady Konsultacyjnej, która działa przy Głównym Inspektorze Transportu Drogowego, z udziałem przedstawicieli przewoźników z całej Polski. Spotkania te stanowią doskonałą okazję do zgłoszenia jak i wysłuchania postulatów strony społecznej, a także przekazania informacji dotyczącej bieżącej pracy ITD.</td><td>Kierunek</td><td>Nadzór</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>GITD</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet urzędu</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Realizacji/kontynuacja spotkań</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>1</td><td>1</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

W ramach cyklicznych spotkań przekazywane są bieżące informacje dotyczące działalności Inspekcji Transportu Drogowego. Posiedzenia stanowią doskonałą okazję do wysłuchania postulatów strony społecznej i ewentualnego wykorzystania ich podczas prac legislacyjnych dotyczących bezpieczeństwa w ruchu i transporcie drogowym.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 18: Organizacja cyklicznych spotkań w ramach „Bezpiecznej szkoły Tirka”</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

Inspekcja Transportu Drogowego bierze czynny udział w inicjatywach związanych z edukacją w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te nakierowane są na poprawę świadomości społecznej w zakresie bezpieczeństwa na drogach.</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>GITD</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet urzędu</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Realizacji/kontynuacja akcji</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>1</td><td>1</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Przedstawiciele Inspekcji Transportu Drogowego prowadzą edukacyjne prelekcje, gry i zabawy dla dzieci i młodzieży, podczas których każda z zainteresowanych osób może porozmawiać z inspektorami, zapoznać się ze specyfiką ich pracy, obejrzeć sprzęt używany przez ITD oraz przede wszystkim dowiedzieć się, co robić, a czego unikać na drodze i w jej pobliżu, aby nie być narażonym na niebezpieczeństwo.

Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego często goszczą w szkołach, przedszkolach, oraz innych instytucjach i organizacjach związanych z edukacją dzieci. Podczas wizyt przeprowadzają lekcje dotyczące bezpiecznego zachowania się na drodze i przepisów ruchu drogowego.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 19: Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

Zadania inwestycyjne na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, które poprawiają bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, np.:
- przebudowa skrzyżowań,
- budowa przejść dla pieszych,
- budowa chodników;
- budowa zatok autobusowych,
- poprawa oznakowania i oświetlenia,
- budowa pasów do lewoskrętu.</td><td>Kierunek</td><td>inżynieria</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>MI/GDDKiA</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet państwa</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Liczba zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na sieci dróg krajowych</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>----</td><td>331</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:
W roku 2017 ze środków budżetu państwa (cz. 39 Transport) realizowano 331 zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego poprzez przebudowę skrzyżowań (m.in. budowa rond w miejsce skrzyżowań), budowę oraz oznakowanie i oświetlenie przejść dla pieszych, budowę chodników i ciągów pieszo – rowerowych, budowę zatok autobusowych, instalację znaków drogowych i oświetlenia oraz budowę pasów do lewoskrętu.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 20: Realizacja programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

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

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

Od 2017 r. do kryteriów wyboru wniosków o dofinansowanie w ramach programu wprowadzono zaproponowane przez SKRBRD kryterium brd. Określa ono wpływ zadania na zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadku drogowego na obszarach o najwyższym poziomie wypadkowości.</td><td>Kierunek</td><td>Inżynieria</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>MI/DDP</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet państwa</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Wykorzystanie puli środków na rok 2017 – 800 mln zł</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>bd.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Zgodnie z uchwałą Nr 154/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019 (z późn. zm.), pula środków na dofinansowanie realizacji zadań roku 2017 wynosiła 800 mln zł. W ramach tej kwoty wskazano do dofinansowania 703 zadania na drogach powiatowych i gminnych (liczba może ulec zmianie po otrzymaniu sprawozdań z realizacji zadań).</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 21: Rozwój systemu ratownictwa medycznego</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

a) wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych

b) rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR)

c) integracja systemu dysponowania poprzez budowę nowych dyspozytorni medycznych</td><td>Kierunek</td><td>Ratownictwo</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>Ministerstwo Zdrowia</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>budżet państwa/ budżet jednostek samorządu terytorialnego/budżet UE</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">a) liczba nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych
b) liczba lądowisk przyszpitalnych
c) liczba nowych i zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>a) 221
b) 238
c) 99</td><td>a) 226
b) 243
c) 42</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

a) wzrost o 10 szpitalnych oddziałów ratunkowych w porównaniu do roku 2014
b) wzrost o 14 lądowisk w porównaniu do roku 2014
c) zmniejszenie liczby dyspozytorni do 42</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 22: Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

wymiana ambulansów PRM</td><td>Kierunek</td><td>Ratownictwo</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>Ministerstwo Zdrowia</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego,</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">a) liczba nowych ambulansów PRM</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>283 ambulansów PRM + 2 motocykle ratunkowe</td><td>477 ambulansów PRM + 4 motocykle ratunkowe</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Wzrost o 190 ambulansów oraz 2 motocykle ratunkowe w porównaniu do 2016 r.
W latach 2016-2017 – zakupiono łącznie 477 ambulanse oraz 4 motocykle ratunkowe.
Przewiduje się iż planowana wymiana 500 ambulansów do 2020 r. nastąpi w 2018 r.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 23: Kształtowanie bezpiecznych zachowań poprzez realizacje Turniejów Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

kontynuacja Turniejów:

- Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla Uczniów Szkół Specjalnych i Specjalnych Ośrodków Szkolno-Wychowawczych,

- Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych

i gimnazjów,

- Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych.</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>PZM</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Środki własne</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Realizacji/kontynuacja akcji</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016
1</td><td>Stan na 31.12.2017
1</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Podniesienie poziomu wiedzy nt. bezpieczeństwa ruchu drogowego.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 24: Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:
Ponad 40 lat temu w Polskim Związku Motorowym zaczęli działać Ratownicy Drogowi PZM. Na koniec 2017 roku działa blisko 2000 wolontariuszy (Ratowników Drogowych PZM i Instruktorów Ratownictwa Drogowego PZM) - część z nich odbyła przeszkolenie w zakresie Kwalifikowanej Pierwszej Pomocy zdobywając tytuł Ratownika.

Zakres działań to szkolenie nowych kadr, podczas organizowanych imprez (happeningów, pokazów). Ratownicy Drogowi uświadamiają potrzebę znajomości zasad udzielania pierwszej pomocy. Podczas Światowego Dnia Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych w dniu 19 listopada 2017 r. przeprowadzony został pokaz, prelekcje oraz 3 godzinną audycję radiową. Od 40 lat ratownicy pomagają poszkodowanym w wypadkach drogowych dając rannym szansę na uratowanie zdrowia i życia.</td><td>Kierunek</td><td>Ratownictwo</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>PZM</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Środki własne</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">-</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016
Działania dot. rozwoju Ratownictwa Drogowego prowadzone od ponad 40 lat</td><td>Stan na 31.12.2017
Kontynuacja rozwoju Ratownictwa Drogowego</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:
Niesienie pomocy przedmedycznej poszkodowanym w wypadkach drogowych i nie tylko im, zmniejszenie ciężkości wypadków. Utrzymanie ilości wolontariuszy (Ratowników Drogowych i Instruktorów Ratownictwa Drogowego)</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 25: Konkurs radiowy dot. zasad ruchu drogowego</th></tr>
<tr><td rowspan="5">Zakres działania:
ROAD SAFETY ON AIR
Konkurs radiowy dot. zasad ruchu drogowego w ramach Światowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego #Save Lives, Slow Down. Konkurs trwał od kwietnia do maja 2017. Uczestnicy odpowiadali na pytania dotyczące zasad ruchu drogowego na antenie Programu 1. Ćwierćfinały, półfinały i finał przypadł właśnie na Światowy Tydzień BRD. Przewidziana Nagroda była magnesem do udziału w konkursie i dyskusji o zasadach ruchu drogowego. Po każdej rozgrywce eliminacyjnej omawiano na antenie kazusy z pytań. W ramach Światowego Tygodnia BRD odbywały się rozmowy na temat sytuacji drogowej w Polsce z przedstawicielami PZM.
W konkursie uczestniczyło 1 200 000 słuchaczy i 5 500 osób, które wysłały sms.</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>PZM</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet PZM oraz dofinansowanie współorganizatorów</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Realizacja kampanii/konkursu</td></tr>
<tr><td></td><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>0</td><td>1</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:
promowanie zasad dotyczących bezpiecznego poruszania się po drogach</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 26: Zarządzenie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych

(także poza TEN-T) – Audyty BRD</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

Wykonanie audytów brd jako niezależne szczegółowe, techniczne oceny cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.</td><td>Kierunek</td><td>Nadzór</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>GDDKiA</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Opracowanie własne</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Liczba audytów brd w danym roku</td></tr>
<tr><td></td><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>98</td><td>115</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Identyfikacja i eliminowanie w projektach dróg i przy ich budowie rozwiązań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 27: Budowa/przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

Budowę i przebudowa dróg krajowych o przekroju 2+1 pasowym.</td><td>Kierunek</td><td>Inżynieria</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>GDDKiA</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet Państwa / KFD / Budżet UE</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Długość dróg wybudowanych w przekroju 2+1 w danym roku</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016
10,915 km</td><td>Stan na 31.12.2017
53,814 km</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

- zmniejszenie ryzyka wypadków
- zwiększenie komfortu jazdy
- umożliwienie bezpiecznego wyprzedzania pojazdów
- poprawa płynności ruchu</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 28: Uspokajanie ruchu na drogach krajowych m.in. poprzez stosowanie urządzeń uspokojenia ruchu oraz optymalną organizację ruchu</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

Działania inżynieryjne, w rezultacie których na danym odcinku drogi następuje uspokojenie ruchu. Jest ono realizowane m.in. poprzez przebudowę/rozbudowę drogi, skrzyżowania, budowę sygnalizacji świetlnej, zmianę organizacji ruchu, doświetlenia przejść dla pieszych czy montaż punktowych elementów odblaskowych.</td><td>Kierunek</td><td>Inżynieria</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>GDDKiA</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet Państwa / KFD</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. Długość odcinków dróg objętym uspokojeniem ruchu w danym roku
2. Liczba punktowych zadań uspokajania ruchu w danym roku</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016
1. 11,287 km
2. 30</td><td>Stan na 31.12.2017
1. 8,030 km
2. 37</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

- zmniejszenie liczby wypadków na drogach krajowych*
- poprawa jakości dróg krajowych
- poprawa czytelności oznakowania pionowego i poziomego
- poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu*
*na podstawie liczby wypadków z okresu styczeń – sierpień 2017 r.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 29: Budowa Krajowego Punktu Dostępowego do informacji o warunkach ruchu (KPD)</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

Budowa platformy służącej do wymiany danych związanych z transportem dotyczących warunków ruchu na drogach publicznych pomiędzy wszystkimi zarządcami dróg, służbami ratowniczymi i nadzoru oraz dostawcami informacji dla użytkowników dróg.</td><td>Kierunek</td><td>Inżynieria</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>GDDKiA</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet Europejski / Budżet Państwa</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Wdrożenie I etapu KPD</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td></td><td>nd.</td><td>1</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Wymiana informacji pomiędzy zarządcami dróg w Polsce oraz przekazywanie informacji w czasie rzeczywistym użytkownikom dróg poprzez publicznych i niepublicznych dostawców informacji.</td></tr>
</table>

Zadanie 30: Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym

Zakres działania:

Do kluczowych działań realizowanych przez policjantów ruchu drogowego w obszarze nadzoru nad ruchem należy zaliczyć:

- wykonanie „Priorytetów Komendanta Głównego Policji" w zakresie zapewnienia optymalnej liczby policjantów RD pełniących służbę bezpośrednio na drogach – przyjęto, aby średnio w kraju, każdego dnia do służby wychodziło minimum 4 tys. policjantów ruchu drogowego,
- zwiększenie udziału policjantów RD w ogólnopolskich działaniach kontrolno – prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego realizo-wanych w oparciu o Plan działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2017 roku. Zgodnie z Harmonogramem działań krajowych na 2017 rok przeprowadzono 9 razy działania „Prędkość", 6 razy „Alkohol i narkotyki", 4 razy „Truck&bus", 4 razy „Pasy", 12 razy „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego", 9 razy „Bezpieczny weekend", 6 razy „SMOG" oraz działania jednorazowe „Bezpieczne wakacje", „Bezpieczna droga do szkoły" i „Światowy dzień ofiar wypadków drogowych".
- w roku 2017 zmieniono zasady pełnienia służby na drogach objętych centralną koordynacją służby. Nadzorem objęto wszystkie główne ciągi komunikacyjne kraju i wprowadzono rozwiązania, skutkujące zapewnieniem rzeczywistego nadzoru ze strony Policji na tych drogach. Przyjęto zasadę, że jeden patrol ruchu drogowego obejmuje nadzorem odcinek drogi o długości około 50 km (na autostradach i drogach ekspresowych około 100 km). Ponadto wprowadzono zasadę, że opuszczenie trasy może nastąpić dopiero po otrzymaniu podmiany. Kładąc nacisk przede wszystkim na oddziaływanie prewencyjne przyjęto również, iż do służby centralnie koordynowanej kierowane będą wyłącznie oznakowane pojazdy Policji.

Kierunek	Nadzór
Lider	KGP
Źródła finansowania	Budżet państwa / KGP
WSKAŹNIK PRODUKTU	
zwiększenie liczby policjantów RD pełniących służbę bezpośrednio na drogach	
Stan na 31.12.2016	Stan na 31.12.2017
-	średnio 4112 policjantów ruchu drogowego dziennie

Osiągnięte rezultaty:

- w roku 2017 średnio do służby każdego dnia wychodziło 4112 policjantów ruchu drogowego,
- w ogólnopolskich działaniach kontrolno-prewencyjnych wzięło udział 65,1% liczby policjantów faktycznie kierowanych do służby na drodze wg stanu kadrowego na dzień 01.01.2017r., przy założonym wskaźniku minimalnym na poziomie 55%,
- wprowadzenie nowych zasad pełnienia służby centralnie koordynowanej spowodowało rzeczywiste zwiększenie liczby policjantów na głównych ciągach komunikacyjnych kraju, co w sposób znaczący wpłynęło na kształtowanie właściwych postaw uczestników ruchu drogowego.

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 31: Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działania:

1. Działania wynikające z członkostwa w Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego TISPOL.

Współpraca w ramach Unii Europejskiej oraz z krajami będącymi stroną układów i porozumień z UE.</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>KGP</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet Policji
Budżet TISPOL
EOG i NMF</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">-</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016
-</td><td>Stan na 31.12.2017
-</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Ad. 1)
• udział w pracach Ops Group TISPOL (21-22.06.2017 - Frankfurt);
• udział w pracach Rady i Ops Group TISPOL (3-4.10.2017 – Manchester);
• udział w międzynarodowej konferencji poświęconej bezpieczeństwo ruchu drogowego (3-4.10.2017 – Manchester);
• udział Policji rd w działaniach EDWARD (European Day Without Road Death – 21.09.2017);
• udział Policji rd w działaniach prowadzonych pod patronatem TISPOL: PASY,PRĘDKOŚĆ, ALKOHOL&NARKOTYKI, TRUCK&BUS.
Ad. 2)
• konferencja nt. bezpieczeństwa ruchu drogowego zorganizowana na zakończenie projektu finansowanego ze środków EOG 2009-2014 i NMF 2009-2014 pt.: „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym” (24-26.01.2017 – Szczecin, Polska);
• udział w szkoleniu zorganizowanym przez CEPOL pt.: „Crime Control and Traffic Safety-integrated approach” (14-17.02.2017 – Munster, Niemcy);
• spotkanie robocze dotyczące transgranicznej wymiany informacji w zakresie naruszeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (15-18.03.2017 - Antai, Francja);
• otwarcie polsko-czesko-słowackiego projektu „SEJFER” służącemu poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego (31.03-1.04.2017 – Ostrawa, Czechy);
• spotkanie ekspertów w dziedzinie transportu w ramach Forum Salzburg – doświadczenia w zakresie implementacji dyrektywy w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (19-21.04.2017 – Budapeszt, Węgry);
• spotkanie grupy roboczej ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach Forum Salzburg - “Nadmierna prędkość – główną przyczyną wypadków drogowych” (19-20.10.2017 – Warszawa, Polska);
• udział w Międzynarodowym Sympozjum „Enhancing Traffic Safety Policing” (7-9.11.2017 – Subotica, Serbia).</td></tr>
</table>

Zadanie 32: Zmiany prawne z obszaru ruchu drogowego

Zakres działania:

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

Kierunek	Legislacja
Lider	KGP
Źródła finansowania	-
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2016	Stan na 31.12.2017
-	-

Osiągnięte rezultaty:

1. Nowelizacja art. 98 ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, polegająca na umożliwieniu osobom ukaranym uiszczania grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego w formie bezgotówkowej, przy użyciu karty płatniczej lub innego instrumentu płatniczego. Projekt zrealizowany. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1477)
2. Dostosowanie przepisów rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów *w sprawie nakładania grzywien w drodze mandatu karnego*, do zmian wprowadzonych w art. 98 ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. Projekt zrealizowany. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1694)
3. Przygotowanie i prace nad projektem rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji *w sprawie kierowania ruchem drogowym* dotyczący rozszerzenia katalogu osób uprawnionych do dawania poleceń i sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze, o osoby odpowiedzialne za utrzymanie porządku podczas przejazdu pielgrzymki rowerami. Projekt znajduje się na etapie uzgodnień międzyresortowych.
4. Przygotowanie i prace nad projektem rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji *w sprawie sposobu punktowania i liczby punktów odpowiadających naruszeniu przepisów ruchu drogowego*, stanowiącego realizację upoważnienia zawartego w art. 105 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami. Przepisy rozporządzenia wejdą w życiu w dniu 4 czerwca 2018 r. Projekt przekazano do MSWiA.
5. Zawarcie Porozumienia Komendanta Głównego Policji i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, z dnia 25 stycznia 2017 r.

Zadanie 33: Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych

Zakres działania:

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

Kierunek	Badania
Lider	KGP
Źródła finansowania	-
WSKAŹNIK PRODUKTU	
-	
Stan na 31.12.2016	Stan na 31.12.2017
-	-

Osiągnięte rezultaty:

1. Przygotowano szereg opracowań dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in.

- analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ujęciu miesięcznym,
- „Wypadki drogowe w Polsce w 2016 roku",
- „Analiza czasów reakcji na autostradach i drogach ekspresowych",

2. Prowadzono prace nad wdrożeniem aplikacji do rejestracji danych w SEWIK – Elektroniczna Karta Zdarzenia Drogowego. Ponadto zrealizowano projekt pozwalający korzystać z modułu mapowego SEWIK na potrzeby Policji. Dostosowano także do aktualnych potrzeb zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji *w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych*.

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 34: Akcja informacyjno-edukacyjna „ŚWIEĆ PRZYKŁADEM!”</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Celem ogólnopolskiej pilotażowej akcji informacyjno-edukacyjnej jest przede wszystkim przypomnienie i uświadomienie pieszym poruszającym się po drodze po zmierzchu nie tylko o obowiązku, ale również o konieczności używania elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu.

Zakres działań:

29 września 2017 roku w siedzibie Konferencji Episkopatu Polski w Warszawie odbył się briefing prasowy, podczas którego Zastępca Komendanta Głównego Policji, Rzecznik Prasowy Konferencji Episkopatu Polski oraz Dyrektor Polskiej Rady Ekumenicznej podpisali i wystosowali wspólny apel o włączenie się w akcję „Świeć Przykładem!" i noszenie elementów odblaskowych;

6 grudnia 2017 roku, z inicjatywy Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, zorganizowane zostało działanie profilaktyczne skierowane do pieszych pod nazwą „Dzień odblasków 2017”. W ramach tego przedsięwzięcia policjanci ruchu drogowego na terenie całego kraju, poza prowadzonymi sukcesywnie spotkaniami z dziećmi, młodzieżą i seniorami, przekazywali informacje dotyczące używania elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu drogowego, jak również podczas wybranych kontroli drogowych - w uzasadnionych przypadkach - wręczali elementy odblaskowe.</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>KGP</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Budżet państwa</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">-</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Prowadzone działania profilaktyczne przez funkcjonariuszy Policji oraz zaangażowanie kościoła rzymsko-katolickiego, kościołów i związków wyznaniowych spowodowały, że informacje nt. bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym o obowiązku, jak i też konieczności używania odblasków przez pieszych były i są przekazywane, nie tylko w sposób tradycyjny, ale również przy wykorzystaniu wszelkich nowinek technologicznych, w tym e-narzędzi.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 35: Kampania pn. „Twoje światło – twoje bezpieczeństwo”</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Inspiracją podjęcia działań był pogarszający się stan bezpieczeństwa w okresie jesienno-zimowym, co w dużej mierze implikowane było potęgowaniem się negatywnych zjawisk niekorzystnie wpływających na proces widzenia, zwłaszcza przy występowaniu niekorzystnych warunków atmosferycznych. Prawidłowe działanie świateł ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego, ponieważ zasięg pola oświetlonego przez reflektory, zwłaszcza przy użyciu świateł mijania, jest determinowany, poza ich ogólnym stanem technicznym, takimi czynnikami jak: właściwe ustawienie wysokości świateł, prawidłowy rozkład granicy światła i cienia oraz natężenie emitowanego światła.

Zakres działań:

– 28 listopada 2017 r., na stacji diagnostycznej Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie, odbyła się konferencja prasowa inaugurująca ww. kampanię.
– w kraju prowadzone były też działania kontrolno-prewencyjne, podczas których policjanci zwracali szczególną uwagę na stan oświetlenia pojazdów. Ponadto podczas prowadzonych kontroli policjanci przekazywali kierującym ulotki edukacyjne, a także informowali, że istnieje możliwość bezpłatnego sprawdzenia świateł na wybranych stacjach kontroli pojazdów;
– bezpłatne sprawdzenia świateł na stacjach, które zgłosiły akces do współpracy, miały miejsce 2, 9 i 16 grudnia 2017 roku;
– na stornie internetowej www.policja.pl oraz stronach jednostek organizacyjnych Policji zamieszczony został wykaz stacji diagnostycznych.</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>KGP</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>Partnerzy kampanii</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">-</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016
-</td><td>Stan na 31.12.2017
-</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
Wzrost świadomości społecznej, szczególnie kierowców, na temat prawidłowego działania świateł pojazdów i bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 36: Akcja informacyjno-edukacyjna „NIE ZABIJAJ!”</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Celem ogólnopolskiej akcji informacyjno-edukacyjnej jest przede wszystkim przypomnienie i uświadomienie kierowcom, że nieprzestrzeganie przepisów, nadmierna prędkość, alkohol to główne czynniki mające wpływ na liczbę wypadków i ich skutki oraz kształtowanie właściwych postaw i zachowań kierowców, wzmacnianie poczucia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Zakres działań:

– 27 października 2017 roku na parkingu przy Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie odbył się wspólny briefing rzeczników Policji, rzecznika Konferencji Episkopatu Polski oraz Dyrektora Polskiej Rady Ekumenicznej.
– data briefingu zaplanowana została na dzień, w którym rozpoczęły się policyjne działania pn. „ZNICZ”. Każdego roku w okresie poprzedzającym 1 listopada jest wzmożony ruch na drogach, a w szczególności w okolicach cmentarzy i nekropolii;
– podczas briefingu przedstawiciele Policji, KEP oraz PRE w trosce o bezpieczeństwo na drogach zaapelowali o włączenie się w akcję „NIE ZABIJAJ” poprzez świadome i odpowiedzialne zachowanie oraz dbanie o bezpieczeństwo swoje i innych uczestników ruchu drogowego.
Należy podkreślić, że powyżej opisano tylko działania przygotowane, zorganizowane i koordynowane przez BRD KGP, a realizowane przez jednostki organizacyjne Policji.
Policjanci na terenie całego kraju prowadzą zintensyfikowane działania profilaktyczne skierowane do wszystkich uczestników ruchu drogowego z uwzględnieniem grup docelowych.</td><td>Kierunek</td><td>Edukacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>KGP</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>bezkosztowo</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">-</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016</td><td>Stan na 31.12.2017</td></tr>
<tr><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
Prowadzone działania profilaktyczne przez funkcjonariuszy Policji oraz zaangażowanie kościoła rzymsko-katolickiego, kościołów i związków wyznaniowych spowodowały, że informacje nt. bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym bezpiecznych zachowań, przestrzeganie przepisów, dostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze, bycia uprzejmym i cierpliwym, zauważenie innych uczestników ruchu drogowego, przekazywana jest wielotorowo i dociera do większej grupy odbiorców.</td></tr>
</table>

Zadanie 37: Szkolenie połączone z X konferencją profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów wojskowych Sił Zbrojnych RP		
Zakres działania: W dniach 02-04.10.2017 roku zorganizowano szkolenie połączone z X konferencją profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP. Celem konferencji była popularyzacja wśród kierowców i osób odpowiedzialnych za eksploatację pojazdów i szkolenie kierowców zasad działalności profilaktycznej oraz prewencyjnej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jak też wymiana informacji i doświadczeń w zakresie metodyki profilaktycznego oddziaływania na kierowców. W konferencji uczestniczyły osoby, które reprezentowały wszystkie szczeble organizacyjne sił zbrojnych oraz środowiska cywilne.	Kierunek	Edukacja
	Lider	MON
	Źródła finansowania	Budżet MON
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Realizacja szkolenia	
	Stan na 31.12.2016	Stan na 31.12.2017
	Zaplanowano	Zrealizowano

Osiągnięte rezultaty:

1. Zarówno referaty jak i wnioski wygenerowane podczas dyskusji powinny być wykorzystane do dalszej działalności profilaktycznej mającej na celu dążenie do zmniejszenia skutków powstawania wypadków i kolizji drogowych.
2. Działalność profilaktyczna, prewencyjna, szkoleniowa, wychowawcza w szeroko pojętym zakresie bezpieczeństwa na drogach powinna być prowadzona w sposób ciągły, długofalowo i z wykorzystaniem różnorodnych metod. Pomogą w tym wydane biuletyny konferencyjne i filmy profilaktyczne, które zostaną przekazane jednostkom wojskowym jako materiały pomocnicze w prowadzeniu działalności szkoleniowej i profilaktycznej z udziałem kierowców Sił Zbrojnych.

<table>
<tr><th colspan="3">Zadanie 38: Zaostrzenia sankcji wobec kierowców łamiących przepisy drogowe, w tym kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Zakres działań:

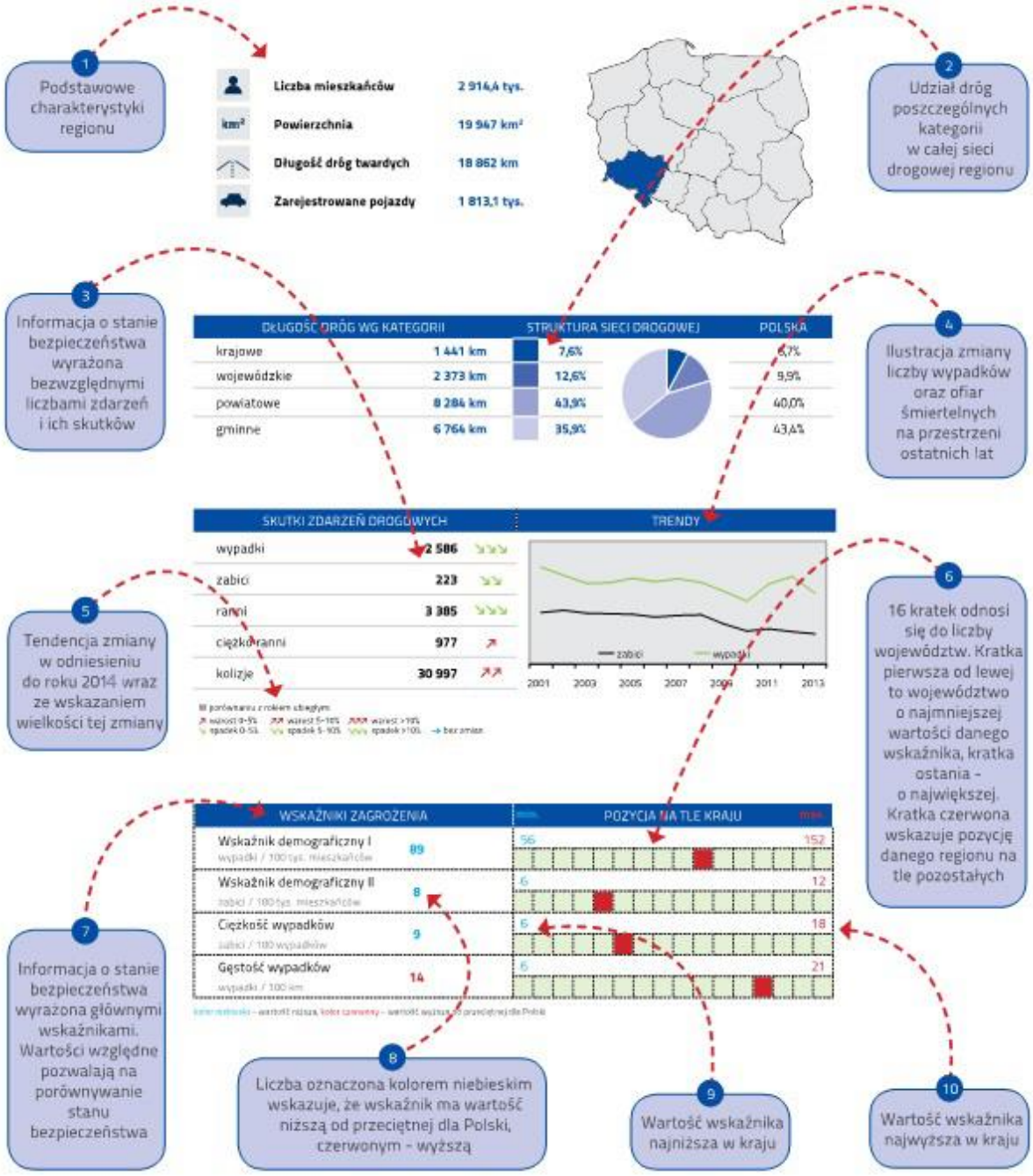
• Pod wpływem alkoholu lub odurzony narkotykami sprawca śmiertelnego wypadku lub powodującego ciężkie uszkodzenia ciała odbywa karę pozbawienia wolności na co najmniej 2 lata. Kara nie może zostać zawieszona.
• Organy ścigania i sądy dostają wystarczający czas, by skutecznie wymierzyć sprawiedliwość sprawcy wykroczeń drogowych. Będą się one przedawniać w sprawach, w których wszczęto postępowanie, dopiero po trzech latach od momentu popełnienia czynu.
• Kto będzie kierował samochodem, choć zabrano mu prawo jazdy decyzją administracyjną, narazi się nie tylko na karę do dwóch lat więzienia. Obowiązkowo zostanie orzeczony w stosunku do niego przez sąd zakaz prowadzenia pojazdów od roku do 15 lat.
• Kto złamie sądowy zakaz prowadzenia pojazdów zostanie skazany na karę nawet do 5 lat więzienia. Obowiązkowo zostanie orzeczony w stosunku do niego przez sąd zakaz prowadzenia pojazdów od roku do 15 lat.
• Kierowca, który świadomie zmusi policję do pościgu i chcąc uciec, nie zatrzyma się pomimo sygnałów świetlnych i dźwiękowych ze ścigającego go radiowozu, popełni przestępstwo zagrożone karą do 5 lat więzienia. Sąd obligatoryjnie zakaże mu prowadzenia pojazdów na okres od roku do 15 lat.
• Przy orzekaniu w sprawach o przestępstwa drogowe sądy są obligatoryjnie powiadamiane o wcześniejszych ukaraniach oskarżonego za wykroczenia w ruchu drogowym oraz czy zatrzymywano mu w przeszłości prawo jazdy. Dostają informacje na ten temat (mandaty, punkty karne itp.) z centralnej ewidencji kierowców.
• W Prawie o ruchu drogowym znajdzie się uszczegółowiona regulacja dotycząca poddawania kierujących pojazdami (lub innych osób, w stosunku do których zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogły kierować pojazdem) rutynowemu badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu, np. narkotyków lub dopalaczy.</td><td>Kierunek</td><td>Legislacja</td></tr>
<tr><td>Lider</td><td>MS</td></tr>
<tr><td>Źródła finansowania</td><td>-</td></tr>
<tr><td colspan="2">WSKAŹNIK PRODUKTU</td></tr>
<tr><td colspan="2">Wejście w życie nowych przepisów</td></tr>
<tr><td>Stan na 31.12.2016
0</td><td>Stan na 31.12.2017
1</td></tr>
<tr><td colspan="3">Osiągnięte rezultaty:

Dotychczasowe przepisy nie pozwalały na skuteczne ściganie sprawców groźnych przestępstw i wykroczeń drogowych, a czasem stanowiły wręcz zachętę do zachowań powodujących tragiczne skutki. Nowa legislacja pozwala na sprawne i zdecydowane działanie państwa, gdy dochodzi do przestępstw i groźnych wykroczeń spowodowanych przez kierowców pod wpływem alkoholu i piratów drogowych. Przepisy, która weszły w życie 1 czerwca 2017 wprowadziły zmiany w Kodeksie karnym, Kodeksie wykroczeń, Kodeksie postępowania karnego, Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia oraz w Prawie o ruchu drogowym.</td></tr>
</table>

ZAŁĄCZNIK 1

Analizy porównawcze stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwach w 2017 r.

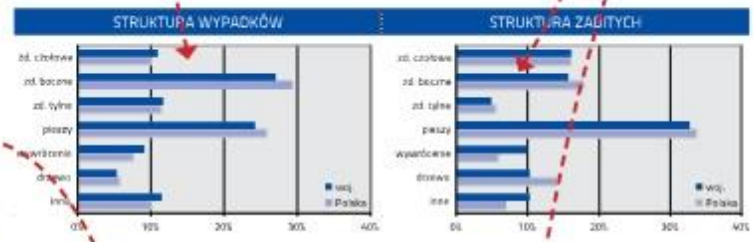
JAK ODCZYTAĆ INFORMACJE ?



11 Udział poszczególnych kategorii wypadków we wszystkich wypadkach w regionie (granatowy) i kraju (zielony)

12 Udział ofiar śmiertelnych w poszczególnych kategoriach wypadków w regionie (granatowy) i kraju (zielony)

14 16 kratek odnosi się do liczby województw. Kratka pierwsza od lewej to województwo o najmniejszym udziale danego typu wypadków, kratka ostania - o największym. Kratka czerwona wskazuje pozycję danego regionu na tle pozostałych



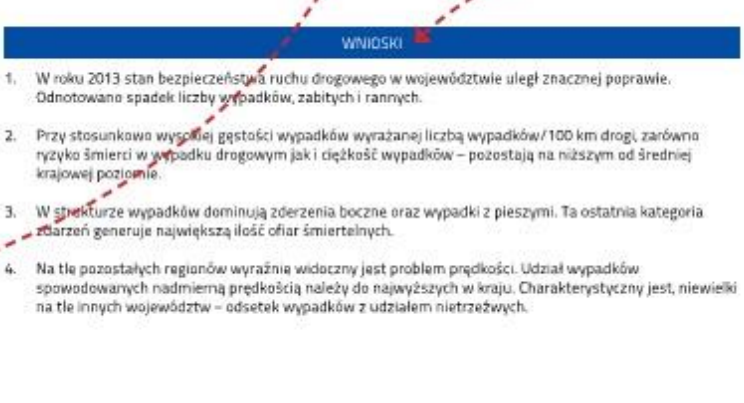
13 Udział wypadków zaistniałych w określonych okolicznościach w odniesieniu do wszystkich wypadków w regionie

16 Udział najwyższy w kraju

15 Liczba oznaczona kolorem niebieskim wskazuje na udział mniejszy niż przeciętny dla Polski, czerwonym - na większy

18 Na podstawie informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono cztery kluczowe wnioski odnoszące się do: obserwowanych trendów, wskaźników, pozycji na tle pozostałych regionów oraz głównych problemów bezpieczeństwa.

17 Udział najniższy w kraju



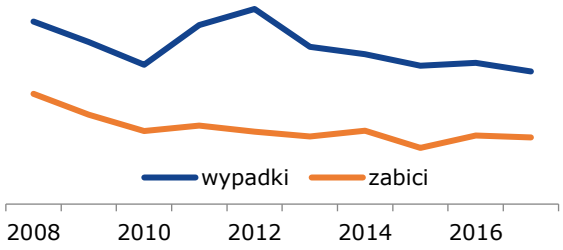
WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE

Liczba mieszkańców	2 902,3 tys.
Powierzchnia	19 947 km^2
Długość dróg publicznych	23 871 km
Zarejestrowane pojazdy	2 109,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 405 km	5,9%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	2 360 km	10,1%		6,9%
powiatowe	8 448 km	35,5%		29,8%
gminne	11 658 km	48,5%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	2 183	↘↘
zabici	219	↘
ranni	2 749	↘↘
ciężko ranni	1 013	↘↘
kolizje	4 1467	↗↗

TRENDY



W porównaniu z rokiem ubiegłym:

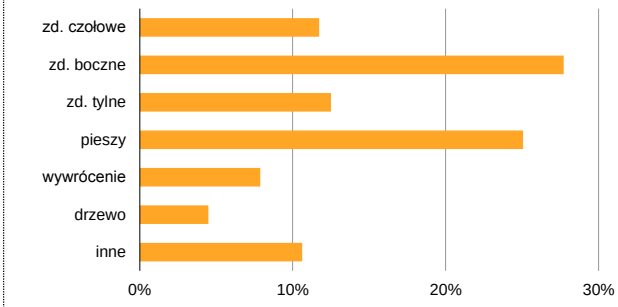
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

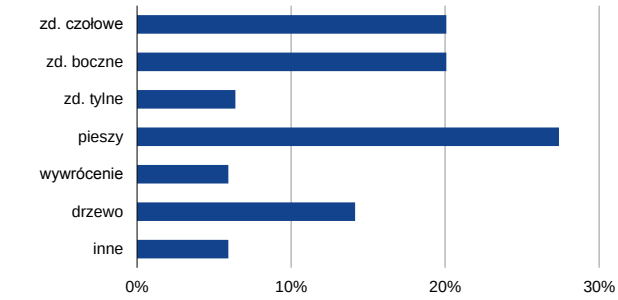
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	75	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	8	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	10	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	9	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH





UDZIAŁ WYPADKÓW	min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych **26%**	18%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością **22%**	14%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców **16%**	14%		20%
Z udziałem rowerzystów **12%**	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych **9%**	4%		14%
Z udziałem motocyklistów **8%**	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo **4%**	2%		14%

WNIOSKI

1. W roku 2017 w strukturze wypadków zaobserwowano spadek ciężkości zdarzeń czołowych przy jednoczesnym wzroście liczby ofiar śmiertelnych generowanej przez zderzenia boczne.
2. Wskaźnik określający ilość wypadków na 100 km dróg publicznych jest wyższy od średniej krajowej. pozostałe wskaźniki plasują region w gronie województw o średnim poziomie zagrożenia.
3. W 2017 roku zanotowano w województwie znaczne spadki jeśli chodzi o ilość wypadków i ofiar tych wypadków.
4. Istotnym problemem pozostaje duża liczba wypadków z udziałem pieszych, motocyklistów oraz ciężkość tych wypadków.

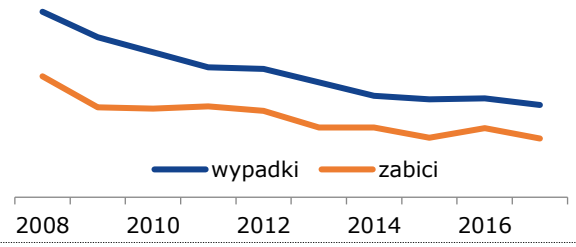
WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE

Liczba mieszkańców	2 082,9 tys.
Powierzchnia	17 972 km^2
Długość dróg publicznych	27 390 km
Zarejestrowane pojazdy	1531,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 207 km	4,5%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 771 km	6,4%		6,9%
powiatowe	7 013 km	26,0%		29,8%
gminne	17 399 km	63,1%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	949	↘↘
zabici	151	↘↘↘
ranni	1080	↘
ciężko ranni	469	↗
kolizje	27 461	↗↗

TRENDY



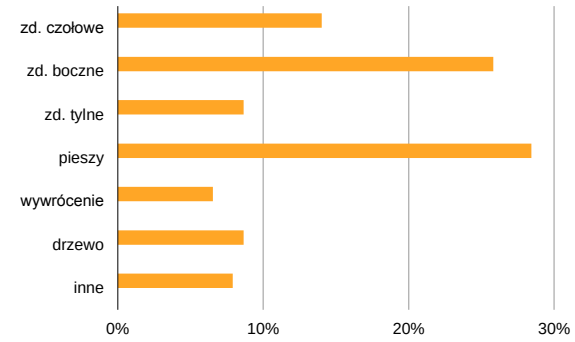
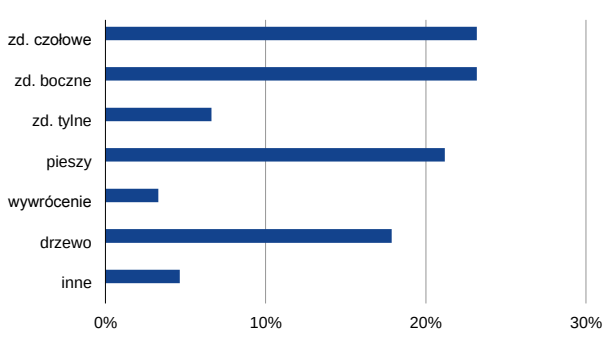
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	46	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	7	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	16	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min. POZYCJA NA TLE KRAJU max.
Z udziałem pieszych	**30%**	18% — 30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**21%**	14% — 30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**17%**	14% — 20%
Z udziałem rowerzystów	**11%**	10% — 17%
Z udziałem nietrzeźwych	**9%**	4% — 14%
Z udziałem motocyklistów	**8%**	5% — 8%
W wyniku najechania na drzewo	**9%**	2% — 14%

WNIOSKI

1. W roku 2017 odnotowano wyraźny spadek liczby ofiar śmiertelnych o ponad 15% oraz liczby wypadków o ponad 6%.
2. Podobnie jak w latach ubiegłych wskaźniki zagrożenia wskazują, że przy najniższym w kraju ryzyku zaistnienia wypadku, ciężkość zdarzeń wyrażona liczbą zabitych/100 wypadków, osiąga bardzo wysoką wartość, co plasuje region na drugim najgorszym miejscu pod względem ciężkości wypadków w kraju.
3. W strukturze zabitych obserwujemy niewielki spadek wypadków z udziałem pieszych. Pomimo tego wypadki te stanowią nadal największy odsetek w rejonie.
4. Region charakteryzuje się bardzo wysokim odsetkiem wypadków z udziałem motocyklistów. W 2017 roku odnotowano kolejny spadek liczby wypadków w wyniku najechania na drzewo, jednak ich skala jest nadal wyższa od średniej krajowej.

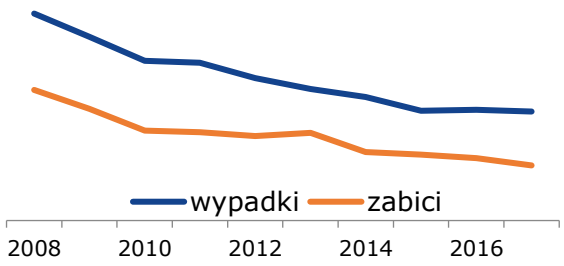
WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE

Liczba mieszkańców	2 129,2 tys.
Powierzchnia	25 122 km^2
Długość dróg publicznych	36 501 km
Zarejestrowane pojazdy	1 646,8 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 090 km	3,0%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	2 254 km	6,2%		6,9%
powiatowe	10 631 km	29,3%		29,8%
gminne	22 526 km	61,5%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	1 242	↘
zabici	157	↘↘↘
ranni	1 432	↘
ciężko ranni	654	↗
kolizje	19 895	↗↗

TRENDY



W porównaniu z rokiem ubiegłym:

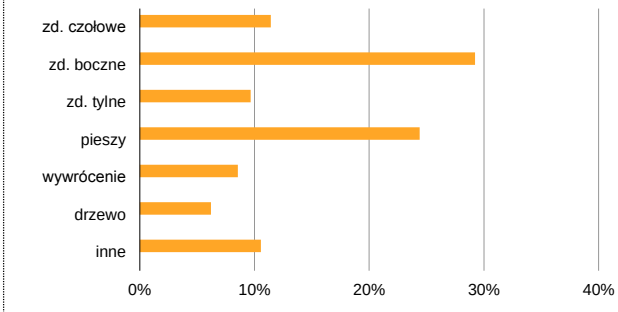
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

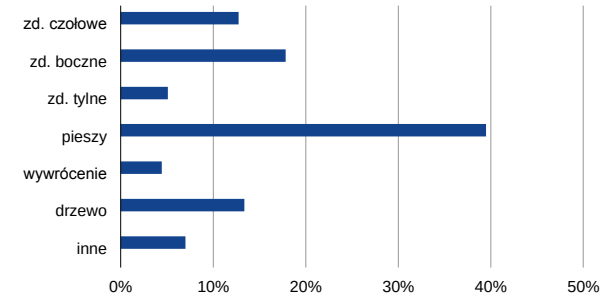
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	58	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	7	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	13	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH





UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	**25%**	18%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**23%**	14%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**18%**	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	**13%**	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	**12%**	4%		14%
Z udziałem motocyklistów	**7%**	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	**6%**	2%		14%

WNIOSKI

1. W roku 2017 po raz kolejny odnotowano znaczny spadek liczby zabitych w wypadkach drogowych. W województwie jednak udział wszystkich grup wypadków osiąga wartości wyższe od średniej krajowej.

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

3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z pieszymi. Obie kategorie zdarzeń charakteryzują się bardzo dużą ciężkością wypadków.

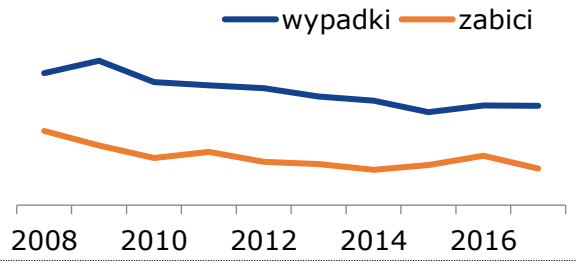
WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE

Liczba mieszkańców	1 016,6 tys.
Powierzchnia	13 988 km^2
Długość dróg publicznych	15 102 km
Zarejestrowane pojazdy	780,3 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	906 km	6,1%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 597 km	10,7%		6,9%
powiatowe	4 162 km	27,7%		29,8%
gminne	8 437 km	55,5%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	682	↘
zabici	84	↘↘↘
ranni	855	↘
ciężko ranni	339	↘↘↘
kolizje	12 714	↗↗

TRENDY



W porównaniu z rokiem ubiegłym:

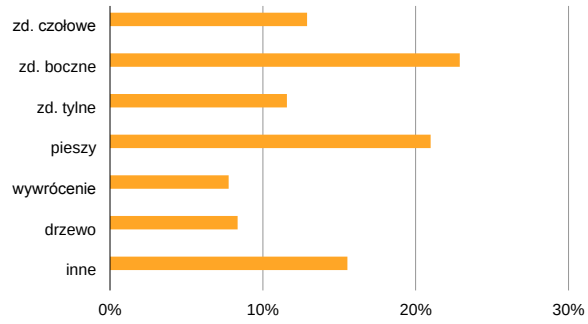
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

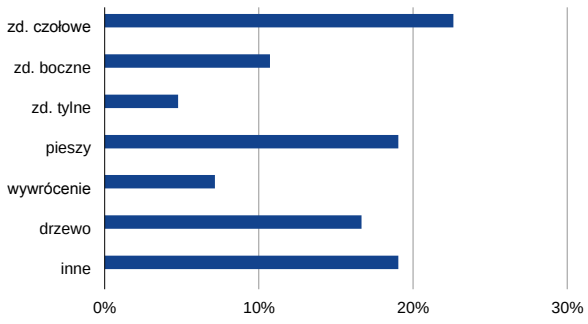
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I		46		153
wypadki / 100 tys. mieszk.	67			
Wskaźnik demograficzny II		5		10
zabici / 100 tys. mieszk.	8			
Ciężkość wypadków		5		16
zabici / 100 wypadków	12			
Gęstość wypadków		3		14
wypadków / 100 km	5			

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH





UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	**21%**	18%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**25%**	14%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**18%**	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	**10%**	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	**8%**	4%		14%
Z udziałem motocyklistów	**7%**	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	**8%**	2%		14%

WNIOSKI

1. W 2017 r. w regionie odnotowano znaczny (ponad 25%) spadek liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych.
2. Istotny problem stanowią wypadki spowodowane nadmierną prędkością, których udział ok. 25% jest jednym z najwyższych w kraju.
3. W województwie utrzymuje się nadal niski udział wypadków z udziałem rowerzystów. Niewielki odsetek wypadków z udziałem pieszych oraz nietrzeźwych plasuje województwo na 3 pozycji w kraju.
4. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów jednak najwięcej ofiar śmiertelnych generują wypadki na skutek zderzenia czołowego pojazdów.

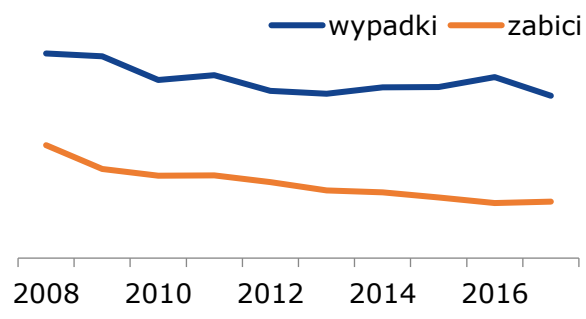
WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE

Liczba mieszkańców	2 479,9 tys.
Powierzchnia	18 219 km^2
Długość dróg publicznych	26 122 km
Zarejestrowane pojazdy	1 919,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 481 km	5,5%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 319 km	5,1%		6,9%
powiatowe	7 849 km	29,8%		29,8%
gminne	15 473 km	59,6%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	3 787	↘↘↘
zabici	219	↗
ranni	4 750	↘↘↘
ciężko ranni	1 236	↘↘↘
kolizje	28 082	↗↗

TRENDY



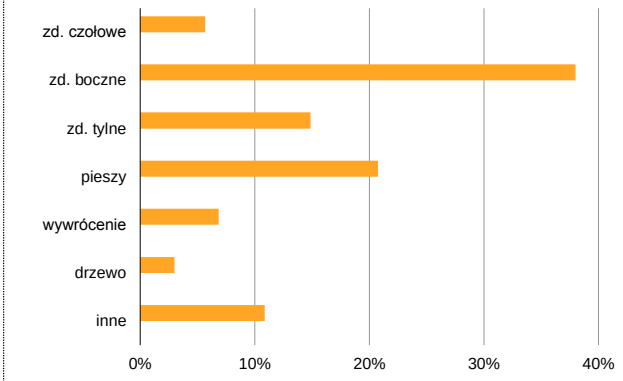
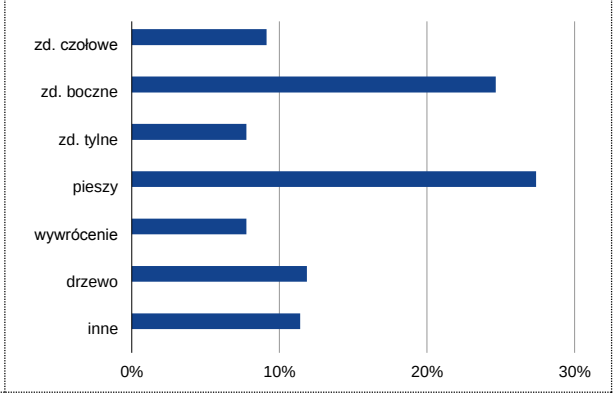
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	153	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	9	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	6	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	14	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	21%	21%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	21%	14%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	16%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	16%	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	8%	4%		14%
Z udziałem motocyklistów	6%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	3%	2%		14%

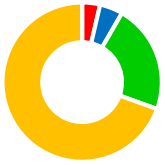
WNIOSKI

1. W 2017 r. wzrosła liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w województwie, przy jednoczesnym znacznym spadku ilości wypadków.
2. Wskaźniki zagrożeń wskazują, że przy najwyższym w kraju ryzyku zaistnienia wypadku ciężkość zdarzeń określana liczbą zabitych na 100 wypadków jest niższa od średniej w pozostałych województwach.
3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne, które generują znaczną liczbę ofiar śmiertelnych.
4. W regionie odnotowano stosunkowo niski w skali kraju odsetek wypadków z udziałem pieszych i motocyklistów. Problemem na tle pozostałych województw jest znaczny odsetek wypadków z działem rowerzystów oraz spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu.

WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE

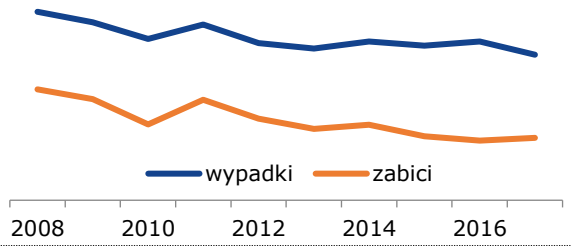
Liczba mieszkańców	3 386,1 tys.
Powierzchnia	15 183 km^2
Długość dróg publicznych	30 597 km
Zarejestrowane pojazdy	2 372,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 095 km	3,6%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 412 km	4,8%		6,9%
powiatowe	6 620 km	22,1%		29,8%
gminne	21 470 km	69,4%		58,7%



SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	3 612	↘↘
zabici	194	↗
ranni	4 310	↘↘
ciężko ranni	1 117	↘↘
kolizje	31 382	↗↗

TRENDY



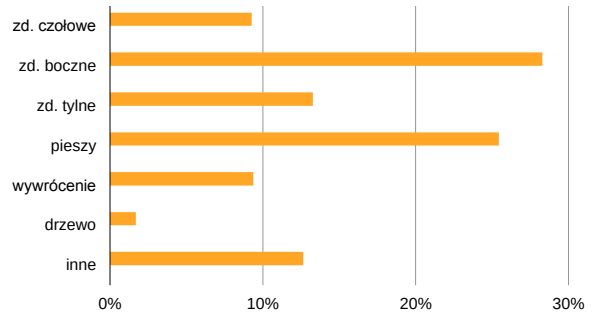
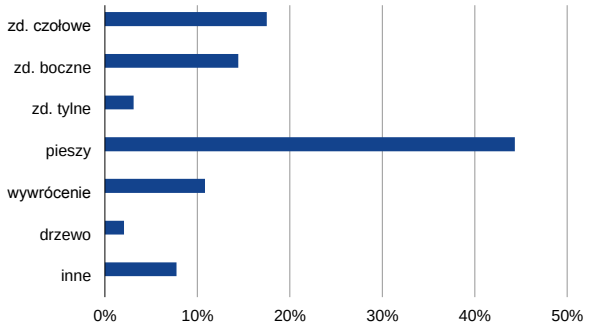
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	107	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	12	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	26%	18%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	21%	14%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	18%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	13%	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	8%	4%		14%
Z udziałem motocyklistów	8%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	2%	2%		14%

WNIOSKI

1. W 2017 r. wzrosła liczba kolizji i ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w województwie.
2. Wskaźnik zagrożenia plasuje region w gronie województw charakteryzujących się stosunkowo niedużą ciężkością wypadków. Niestety ryzyko zaistnienia wypadku określane ilością wypadków przypadających na 100 tyś. mieszkańców oraz na 100 km. dróg publicznych osiąga jedne z najwyższych wartości w kraju.
3. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych, które generują zdecydowanie najwyższe odsetki ofiar śmiertelnych.
4. Zauważalnych jest szereg problemów. Wśród najistotniejszych należy wskazać: wypadki z udziałem pieszych, motocyklistów oraz spowodowane przez młodych kierowców.

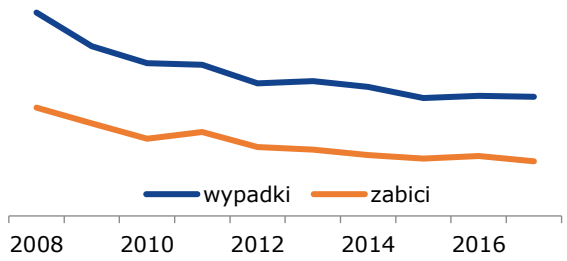
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

Liczba mieszkańców	5 372,5 tys.
Powierzchnia	35 558 km^2
Długość dróg publicznych	54 417 km
Zarejestrowane pojazdy	4 439,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		POLSKA
krajowe	2 424 km	4,5%		4,6%
wojewódzkie	3 031 km	5,6%		6,9%
powiatowe	15 149 km	28,0%		29,8%
gminne	33 813 km	62,0%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	4 048	↘
zabici	464	↘↘
ranni	4 754	↘
ciężko ranni	956	↘↘↘
kolizje	68 446	↗↗

TRENDY



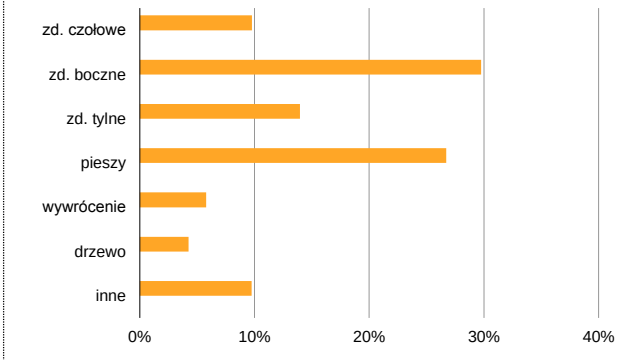
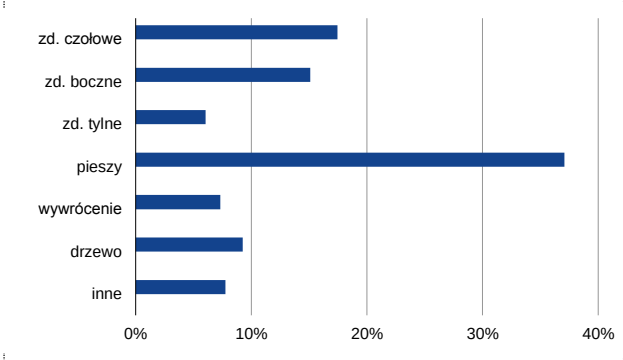
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	75	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	9	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	11	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	7	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	**28%**	18%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**22%**	14%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**16%**	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	**13%**	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	**8%**	4%		14%
Z udziałem motocyklistów	**8%**	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	**4%**	2%		14%

WNIOSKI

1. W 2017 r. odnotowano wyraźny spadek liczby wypadków i ofiar tych wypadków zarówno śmiertelnych, rannych i ciężko rannych.
2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych. Ta ostatnia kategoria zdarzeń generuje bardzo wysoki odsetek ofiar śmiertelnych na tle innych rodzajów wypadków.
3. W kategorii głównych problemów należy rozpatrywać wypadki z udziałem pieszych, rowerzystów oraz motocyklistów. Odsetek ostatniej grupy wypadków jest najwyższy w kraju.
4. Wskaźniki zagrożeń plasują region w gronie województw charakteryzujących się stosunkowo niedużym ryzykiem wypadków. Niestety towarzysząca im ciężkość jest wyższa od średniej krajowej.

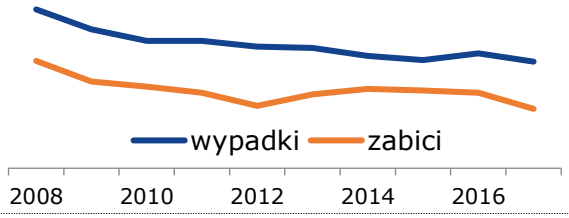
WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE

Liczba mieszkańców	991,1 tys.
Powierzchnia	9 412 km^2
Długość dróg publicznych	10 475 km
Zarejestrowane pojazdy	765,9 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	779 km	7,4%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	987 km	9,4%		6,9%
powiatowe	3 890 km	37,2%		29,8%
gminne	4 819 km	46,0%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	700	↘↘
zabici	78	↘↘↘
ranni	849	↘
ciężko ranni	312	↗
kolizje	10210	↗↗↗

TRENDY



W porównaniu z rokiem ubiegłym:

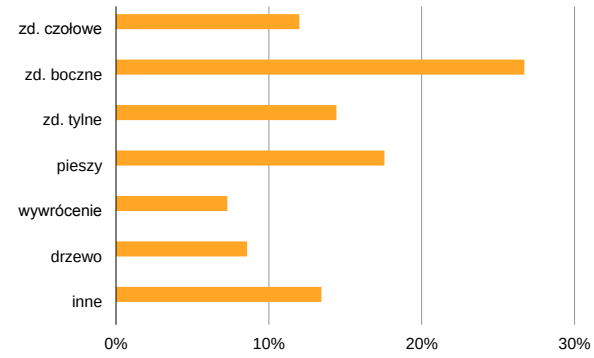
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

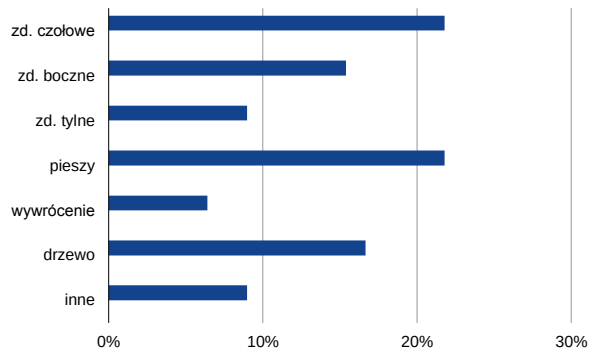
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	71	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	8	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	11	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	7	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH





UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	**18%**	18%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**19%**	14%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**17%**	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	**13%**	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	**10%**	4%		14%
Z udziałem motocyklistów	**6%**	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	**9%**	2%		14%

WNIOSKI

1. W 2017 r. w regionie odnotowano znaczny spadek zarówno liczby wypadków jak i ofiar śmiertelnych tych wypadków. Wzrosła o ok. 5% liczba ciężko rannych.
2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów, jednak najwięcej ofiar śmiertelnych generują wypadki spowodowane zderzeniem czołowym pojazdów oraz najechaniem na pieszego.
3. W regionie odnotowano najniższy w kraju odsetek wypadków z udziałem pieszych. Wśród najistotniejszych problemów należy wskazać wypadki z udziałem rowerzystów, nietrzeźwych oraz w wyniku najechania na drzewo.
4. Wskaźniki zagrożenia w regionie są niższe od średnich w kraju. Niestety towarzysząca im ciężkość przewyższa średnią krajową.

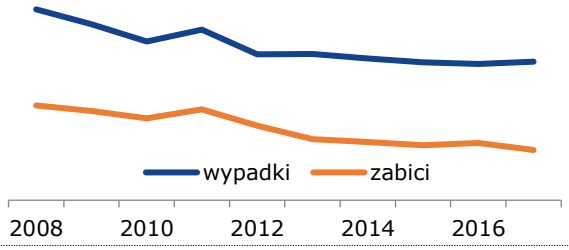
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE

Liczba mieszkańców	2 127,7 tys.
Powierzchnia	17 846 km^2
Długość dróg publicznych	21 100 km
Zarejestrowane pojazdy	1 482,4 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	919 km	4,2%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 698 km	8,2%		6,9%
powiatowe	6 701 km	32,1%		29,8%
gminne	11 782 km	55,5%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	1 710	↗
zabici	124	↘↘↘
ranni	2033	↗
ciężko ranni	366	↘↘↘
kolizje	18409	↗↗

TRENDY



W porównaniu z rokiem ubiegłym:

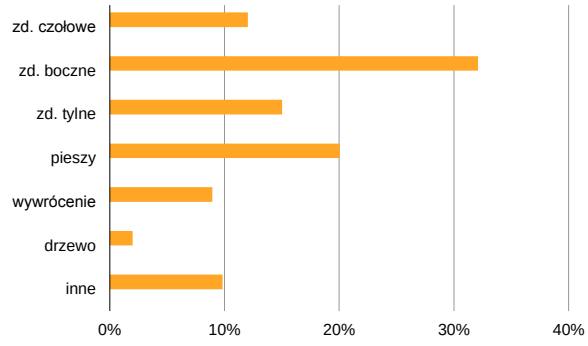
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

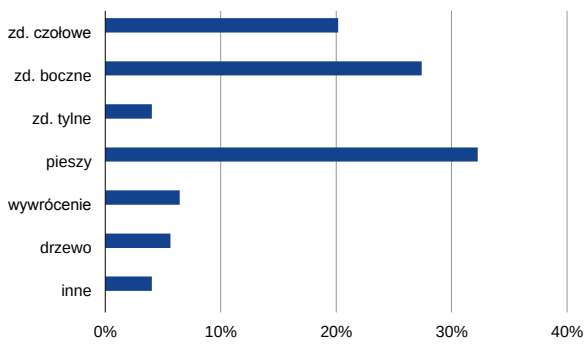
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	80	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	7	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	8	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH





UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	**21%**	18%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**20%**	14%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**20%**	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	**17%**	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	**8%**	4%		14%
Z udziałem motocyklistów	**7%**	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	**2%**	2%		14%

WNIOSKI

1. W 2017 r. spadła w województwie liczba zabitych i ciężko rannych przy zauważalnym wzroście liczby wypadków i kolizji.
2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych i właśnie te ostatnie generują najwięcej ofiar śmiertelnych.
3. Wskaźniki zagrożeń plasują region wśród województw o niskiej ciężkości wypadków.
4. W województwie odnotowano najwyższy w kraju udział wypadków spowodowanych przez młodych kierowców oraz wypadków z udziałem rowerzystów. To już kolejny rok kiedy udział tych grup wypadków jest na tak wysokim poziomie.

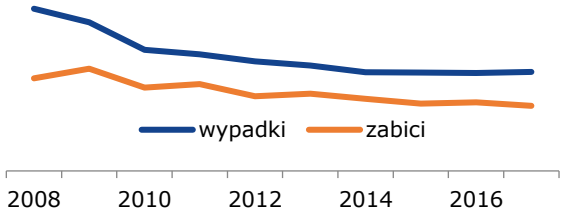
WOJEWÓDZTWO PODLASKIE

Liczba mieszkańców	1 185,1 tys.
Powierzchnia	20 187 km^2
Długość dróg publicznych	26 524 km
Zarejestrowane pojazdy	838,6 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	993 km	3,7%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 243 km	4,8%		6,9%
powiatowe	7 805 km	29,3%		29,8%
gminne	16 483 km	62,1%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	693	↗
zabici	114	↘↘
ranni	802	↘↘
ciężko ranni	393	↘↘
kolizje	13 260	↗↗

TRENDY



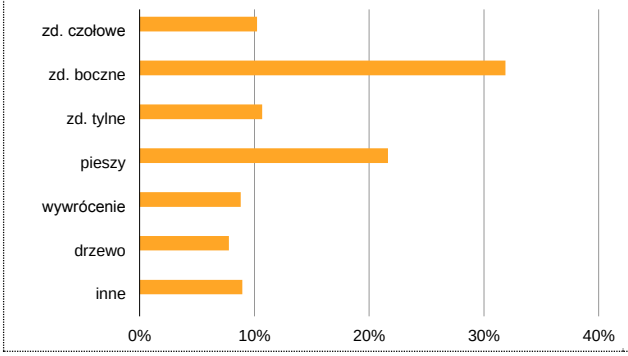
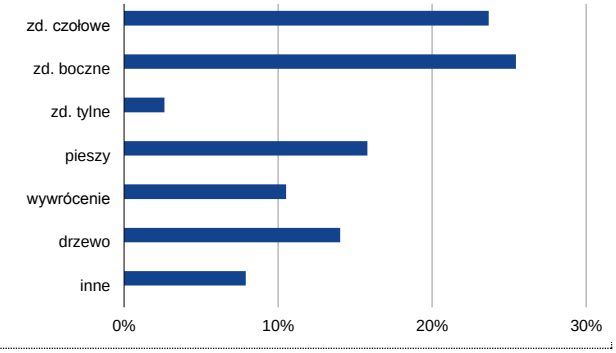
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	58	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	10	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	16	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	3	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	**23%**	18%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**19%**	17%		31%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**16%**	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	**13%**	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	**13%**	4%		14%
Z udziałem motocyklistów	**7%**	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	**8%**	2%		14%

WNIOSKI

1. W województwie w 2017 r. odnotowano najwyższy w kraju wskaźnik zabitych/100 tys. mieszkańców i ryzyko zgonu, przy jednoczesnym najniższym wskaźniku gęstości wypadków.
2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne pojazdów oraz wypadki z udziałem pieszych, przy czym zderzenia pojazdów generują najwyższy odsetek ofiar śmiertelnych.
3. W 2017 r. odnotowano wzrost liczby wypadków i kolizji. Istotnie zmniejszyła się jednocześnie liczba ofiar śmiertelnych i rannych w regionie.
4. W stosunku do roku ubiegłego odnotowano spadek wypadków spowodowanych przez młodych kierowców i niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Nadal zasadniczy problem stanowią wypadki spowodowane przez rowerzystów i nietrzeźwych.

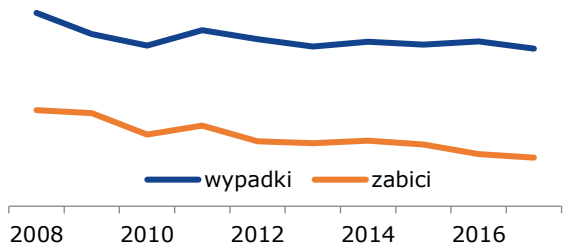
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE

Liczba mieszkańców	2 319,7 tys.
Powierzchnia	18 310 km^2
Długość dróg publicznych	22 631 km
Zarejestrowane pojazdy	1 656,8 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	908 km	4,0%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 824 km	7,9%		6,9%
powiatowe	5 722 km	25,4%		29,8%
gminne	14 177 km	62,7%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	2 608	↘
zabici	134	↘
ranni	3 253	↘
ciężko ranni	661	↘↘↘
kolizje	25 647	↗↗

TRENDY



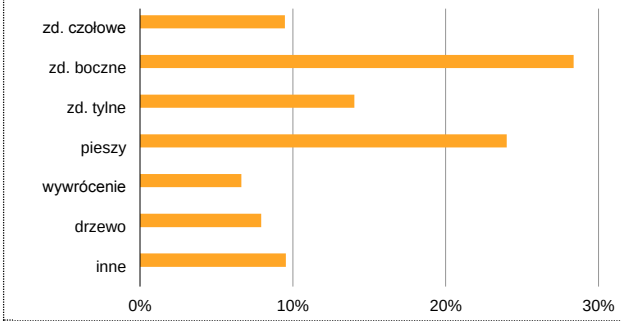
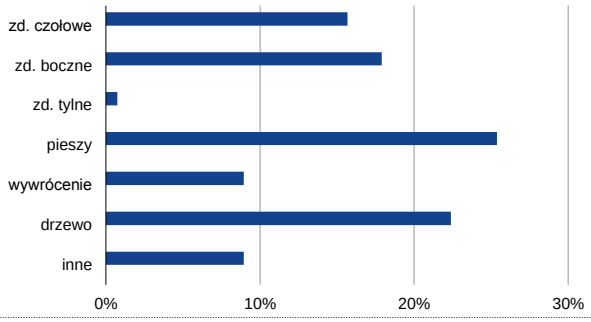
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	112	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	6	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	5	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	12	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	**25%**	18%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**24%**	14%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**17%**	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	**13%**	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	**9%**	4%		14%
Z udziałem motocyklistów	**5%**	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	**8%**	2%		14%

WNIOSKI

1. W roku 2017 w województwie odnotowano poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Spadła liczba wypadków, zabitych i rannych.
2. Podobnie jak w roku ubiegłym w województwie utrzymuje się znaczący udział wypadków spowodowanych nadmierną prędkością i najechaniem na drzewo. Jednocześnie odnotowano dalszy spadek wypadków z udziałem motocyklistów.
3. Region charakteryzuje się stosunkowo niską ciężkością zdarzeń oraz najniższym wskaźnikiem liczby zabitych/100 tys. wypadków, jednocześnie liczba wypadków/100 tyś. mieszkańców jest na jednym z najwyższych poziomów w kraju.
4. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz wypadki z pieszymi. Obie kategorie zdarzeń charakteryzują się dużą ciężkością wypadków generując bardzo dużo ofiar śmiertelnych.

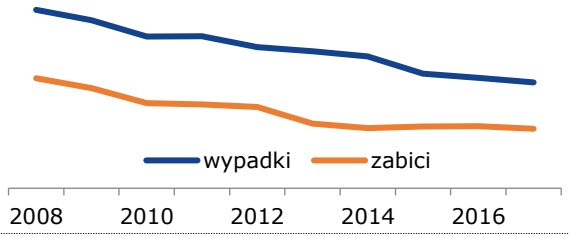
WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE

Liczba mieszkańców	4 552,6 tys.
Powierzchnia	12 333 km^2
Długość dróg publicznych	25 399 km
Zarejestrowane pojazdy	3 061 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 221 km	4,8%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 531 km	6,0%		6,9%
powiatowe	6 363 km	25,1%		29,8%
gminne	16 284 km	64,1%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	3 502	↘
zabici	246	↘
ranni	4 307	↘
ciężko ranni	1 178	↘↘
kolizje	54 121	↗↗

TRENDY



W porównaniu z rokiem ubiegłym:

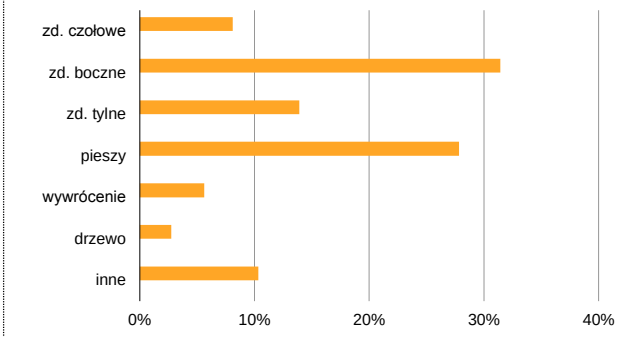
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

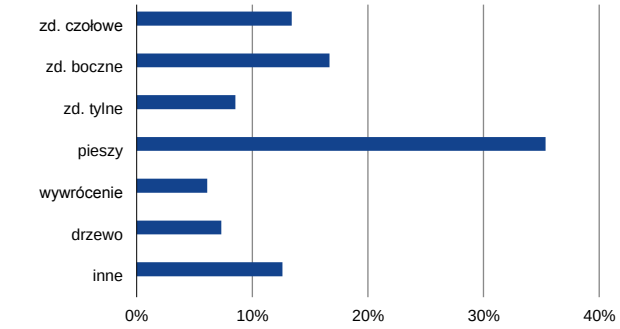
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	77	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	5	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	7	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	14	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH





UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	**29%**	18%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**14%**	14%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**15%**	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	**11%**	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	**8%**	4%		14%
Z udziałem motocyklistów	**7%**	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	**3%**	2%		14%

WNIOSKI

1. Najważniejszym problemem województwa jest jeden z najwyższych w kraju wskaźników wypadków z udziałem pieszych. W regionie odnotowano najniższy odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz jeden z najniższych udziałów wypadków spowodowanych przez młodych kierowców.
2. Region cechuje najniższy w kraju wskaźnik liczby zabitych w przeliczeniu na 100 tyś. mieszkańców, przy jednoczesnej dużej koncentracji wypadków w przeliczeniu na 100 km sieci dróg publicznych.
3. W roku 2017 w województwie spadła liczba wypadków i ich ofiar zarówno śmiertelnych jak i rannych.
4. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne i wypadki z udziałem pieszych, które charakteryzują się największym odsetkiem ofiar śmiertelnych.

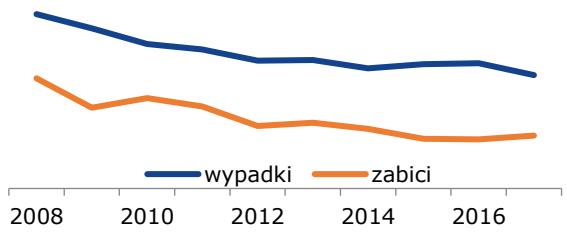
WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE

Liczba mieszkańców	1 249,7 tys.
Powierzchnia	11 711 km^2
Długość dróg publicznych	17 716 km
Zarejestrowane pojazdy	943,8 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII			STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	754 km	4,3%		POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 087 km	6,2%			6,9%
powiatowe	6 205 km	35,4%			29,8%
gminne	9 670 km	54%			58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	1 235	↘↘
zabici	115	↗
ranni	1 529	↘↘↘
ciężko ranni	397	↗↗
kolizje	12 785	↗↗

TRENDY



W porównaniu z rokiem ubiegłym:

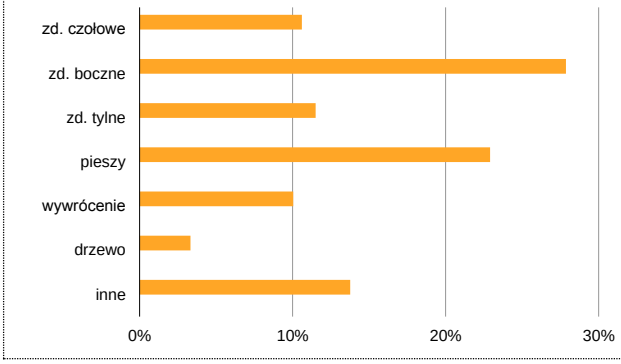
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

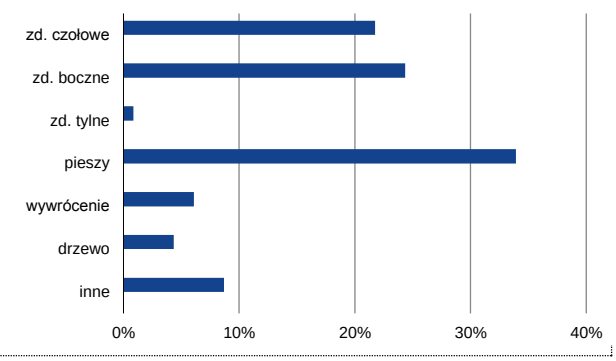
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	99	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	9	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	9	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	7	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH





UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	**24%**	18%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**22%**	14%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**17%**	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	**10%**	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	**14%**	4%		14%
Z udziałem motocyklistów	**5%**	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	**3%**	2%		14%

WNIOSKI

1. Region od lat charakteryzuje się wyższą od średniej krajowej wartością wskaźników demograficznych, przy niższej od średniej krajowej ciężkości i gęstości wypadków.
2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne oraz najechanie na pieszego, ten drugi rodzaj zdarzenia generuje najwięcej ofiar śmiertelnych.
3. W roku 2017 zaobserwowano duży spadek liczby ofiar rannych. Wzrosła jednocześnie liczba ofiar ciężko rannych, której znaczny spadek odnotowano w 2016 roku.
4. Podobnie jak w roku ubiegłym problem wypadków z udziałem osób nietrzeźwych jest na najwyższym poziomie na tle kraju. Jednocześnie udaje się utrzymać w rejonie niski odsetek wypadków z udziałem rowerzystów i motocyklistów.

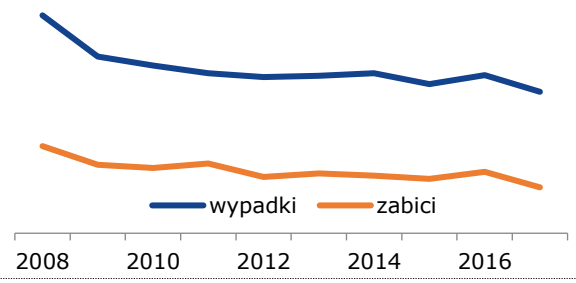
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Liczba mieszkańców	1 434,7 tys.
Powierzchnia	24 173 km^2
Długość dróg publicznych	22 054 km
Zarejestrowane pojazdy	962,5 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 328 km	5,8%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	1 915 km	8,5%		6,9%
powiatowe	8 428 km	37,1%		29,8%
gminne	10 383 km	48,5%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	1 455	↘↘↘
zabici	118	↘↘↘
ranni	1 734	↘↘↘
ciężko ranni	564	↘↘
kolizje	17 150	↗↗↗

TRENDY



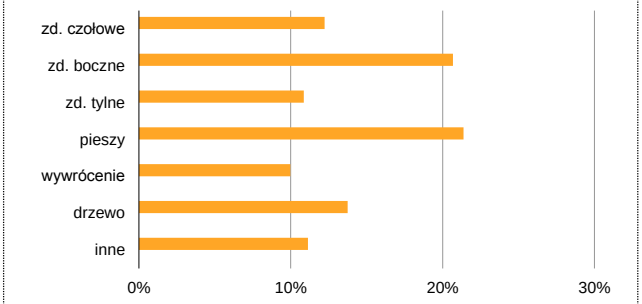
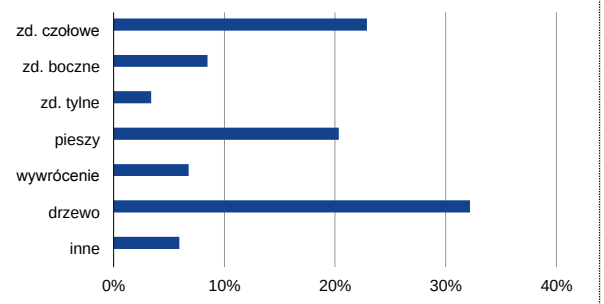
W porównaniu z rokiem ubiegłym:

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

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

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	101	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	8	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	8	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	7	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH
	

UDZIAŁ WYPADKÓW		min. POZYCJA NA TLE KRAJU max.
Z udziałem pieszych	**22%**	18% — 30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**30%**	14% — 30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**19%**	14% — 20%
Z udziałem rowerzystów	**10%**	10% — 17%
Z udziałem nietrzeźwych	**11%**	4% — 14%
Z udziałem motocyklistów	**5%**	5% — 8%
W wyniku najechania na drzewo	**14%**	2% — 14%

WNIOSKI

1. Od lat województwie utrzymuje się największy odsetek wypadków spowodowanych najechaniem na drzewo oraz niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu. Jednocześnie w odniesieniu do wypadków z udziałem rowerzystów i motocyklistów region nadal pozostaje w czołówce województw o najmniejszym udziale na tle kraju.
2. W strukturze wypadków dominują zderzenia boczne i wypadki z udziałem pieszych, jednak w strukturze zabitych największy odsetek wypadków stanowią wypadki w wyniku najechania na drzewo.
3. Wskaźniki zagrożeń dla województwa nie przekraczają średniej krajowej z wyjątkiem liczby wypadków przypadającej na 100 tyś. mieszkańców.
4. W roku 2017 nastąpiła w województwie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego o czym świadczy wyraźny spadek zarówno liczby wypadków jak i ofiar tych wypadków.

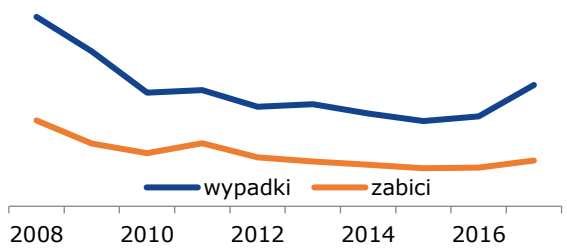
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE

Liczba mieszkańców	3 484,9 tys.
Powierzchnia	29 826 km^2
Długość dróg publicznych	40 771 km
Zarejestrowane pojazdy	2 905,4 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 741 km	4,3%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	2 760 km	6,9%		6,9%
powiatowe	12 258 km	30,2%		29,8%
gminne	24 012 km	58,6%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	3 122	↗↗↗
zabici	294	↗↗↗
ranni	3 594	↗↗↗
ciężko ranni	1 063	↗↗
kolizje	36 004	↗↗↗

TRENDY



W porównaniu z rokiem ubiegłym:

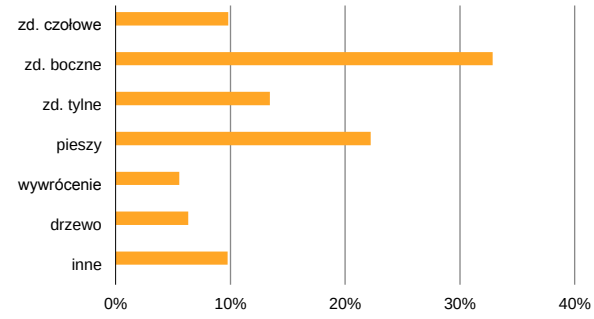
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

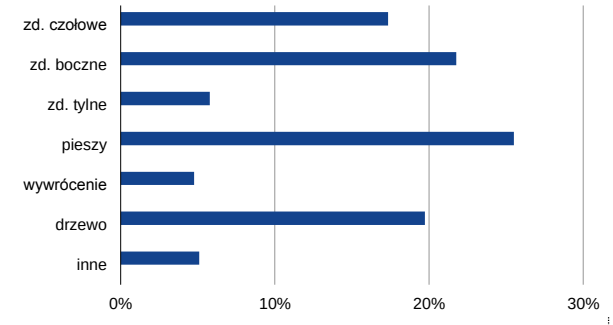
↘ - spadek 0-5% ↘↘ - spadek 5-10% ↘↘↘ - spadek >10% → - bez zmian

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	90	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	8	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	9	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	8	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW	STRUKTURA ZABITYCH





UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	23%	18%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	20%	14%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	18%	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	13%	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	4%	4%		14%
Z udziałem motocyklistów	7%	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	6%	2%		14%

WNIOSKI

1. W 2017 roku po raz kolejny odnotowano w województwie wielkopolskim, jako jedynym, tak znaczący wzrost liczby wypadków jak i ofiar tych wypadków. Liczba wypadków i rannych wzrosła o ponad 34% a liczba ofiar śmiertelnych o 18%.
2. W roku 2017 odnotowano nieznaczny wzrost liczby wypadków z udziałem rowerzystów. W zakresie pozostałych czynników struktura wypadków utrzymuje się na poziomie zbliżonym do ubiegłorocznego.
3. Struktura wypadków nie odbiega od średniej obserwowanej w kraju. Dominują wypadki z udziałem pieszych oraz zderzenia boczne.
4. Stan bezpieczeństwa opisywany wskaźnikami demograficznymi: liczba wypadków oraz liczba zabitych/100 tys. mieszkańców, są wyższe od średniej krajowej, a pozostałe wskaźniki są do niej zbliżone.
5. Na uwagę zasługuje, utrzymujący się od kilku lat najniższy w kraju wskaźnik udziału w wypadkach nietrzeźwych kierowców.

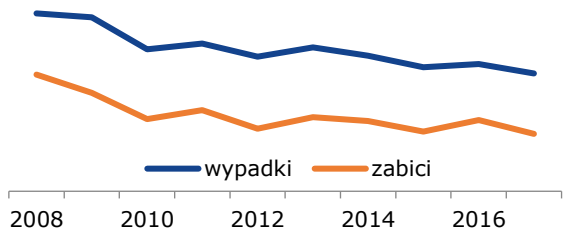
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE

Liczba mieszkańców	1 706,5 tys.
Powierzchnia	22 892 km^2
Długość dróg publicznych	19 567 km
Zarejestrowane pojazdy	1 184,1 tys.

DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII		STRUKTURA SIECI DROGOWEJ		
krajowe	1 136 km	5,7%	POLSKA	4,6%
wojewódzkie	2 133 km	11,0%		6,9%
powiatowe	7 700 km	38,5%		29,8%
gminne	8 598 km	44,8%		58,7%

SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH		
wypadki	1 232	↘↘
zabici	120	↘↘↘
ranni	1 435	↘↘↘
ciężko ranni	404	↘↘↘
kolizje	19 436	↗↗

TRENDY



W porównaniu z rokiem ubiegłym:

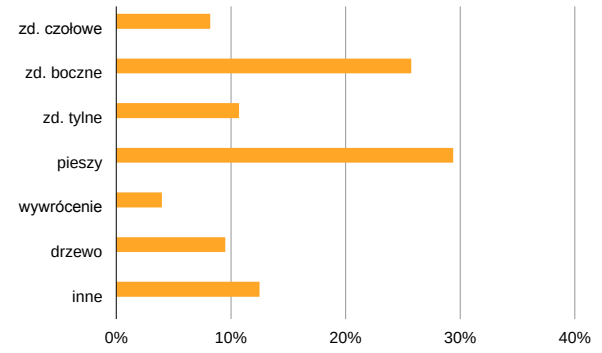
↗ - wzrost 0-5% ↗↗ - wzrost 5-10% ↗↗↗ - wzrost >10%

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

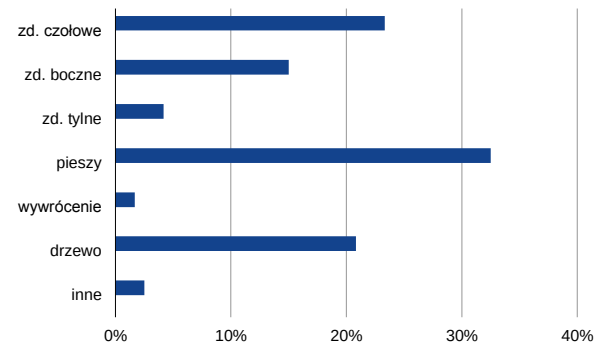
WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Wskaźnik demograficzny I wypadki / 100 tys. mieszk.	72	46		153
Wskaźnik demograficzny II zabici / 100 tys. mieszk.	7	5		10
Ciężkość wypadków zabici / 100 wypadków	10	5		16
Gęstość wypadków wypadków / 100 km	6	3		14

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

STRUKTURA WYPADKÓW



STRUKTURA ZABITYCH



UDZIAŁ WYPADKÓW		min.	POZYCJA NA TLE KRAJU	max.
Z udziałem pieszych	**30%**	18%		30%
Spowodowanych nadmierną prędkością	**17%**	14%		30%
Spowodowanych przez młodych kierowców	**14%**	14%		20%
Z udziałem rowerzystów	**11%**	10%		17%
Z udziałem nietrzeźwych	**10%**	4%		14%
Z udziałem motocyklistów	**6%**	5%		8%
W wyniku najechania na drzewo	**9%**	2%		14%

WNIOSKI

1. W roku 2017 w strukturze wypadków zaobserwowano wzrost udziału zdarzeń z udziałem pieszych, który obecnie jest najwyższy na tle kraju.
2. W województwie utrzymuje się najniższy wskaźnik wypadków z udziałem młodych kierowców oraz jeden z najniższych wskaźników wypadków spowodowanych nadmierną prędkością.
3. Przyjęte na potrzeby oceny wskaźniki plasują region w gronie województw o średnim poziomie zagrożenia.
4. W 2017 roku znacząco – o 19% spadła liczba zabitych w wypadkach drogowych. Liczba wypadków w stosunku do roku ubiegłego spadła o ponad 7%.

ZAŁĄCZNIK 2

Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar oraz wielkość wskaźników zagrożenia w roku 2017

Województwo	wypadki		ofiary śmiertelne		ofiary ranne		w tym: ciężko ranne		kolizje		Wskaźnik demograficzny I wypadki/100 tys. mieszk.		Wskaźnik demograficzny II zabici/100 tys. mieszk.		Wskaźnik ciężkości zabici/100 wypadków		Wskaźnik gęstości wypadki/100 km	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
DOLNOŚLĄSKIE	2324	2183	226	219	2907	2749	1 073	1013	39147	41467	80	75,2	8	7,5	10	10,0	10	9,1
KUJAWSKO-POMORSKIE	1018	949	178	151	1101	1080	449	469	25811	27461	49	45,6	9	7,2	17	15,9	4	3,5
LUBELSKIE	1262	1242	178	157	1484	1432	634	654	18642	19895	59	58,3	8	7,4	14	12,6	3	3,4
LUBUSKIE	684	682	113	84	878	855	460	339	11799	12714	67	67,1	11	8,3	17	12,3	5	4,5
ŁÓDZKIE	4222	3787	214	219	5298	4750	1 426	1236	26270	28082	169	152,7	9	8,8	5	5,8	16	14,5
MAŁOPOLSKIE	3939	3612	185	194	4764	4310	1 152	1117	29584	31382	117	106,7	5	5,7	5	5,4	13	11,8
MAZOWIECKIE	4078	4048	508	464	4878	4754	1 225	956	63267	68446	76	75,3	9	8,6	12	11,5	8	7,4
OPOLSKIE	754	700	99	78	859	849	298	312	9087	10210	76	70,6	10	7,9	13	11,1	7	6,7
PODKARPACKIE	1682	1710	141	124	2019	2033	417	366	17478	18409	79	80,4	7	5,8	8	7,3	8	8,1
PODLASKIE	686	693	120	114	834	802	435	393	12246	13260	58	58,5	10	9,6	17	16,5	3	2,6
POMORSKIE	2725	2608	144	134	3357	3253	763	661	23879	25647	118	112,4	6	5,8	5	5,1	12	11,5
ŚLĄSKIE	3650	3502	257	246	4347	4307	1 297	1178	49545	54121	80	76,9	6	5,4	7	7,0	14	13,8
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1365	1235	107	115	1724	1529	367	397	11711	12785	109	98,8	9	9,2	8	9,3	8	7,0
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1627	1455	158	118	2025	1734	600	564	15678	17150	113	101,4	11	8,2	10	8,1	7	6,6
WIELKOPOLSKIE	2316	3122	249	294	2683	3594	1 039	1063	34548	36004	67	89,6	7	8,4	11	9,4	6	7,7
ZACHODNIOPOMORSKIE	1332	1232	149	120	1608	1435	474	404	17930	19436	78	72,2	9	7,0	11	9,7	7	6,3
POLSKA	**33664**	32760	**3026**	2831	**40766**	39466	**12 109**	11103	**406622**	436469	**87**	85,3	**8**	7,4	**11**	8,6	**8**	7,8

ZAŁĄCZNIK 3

Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania NPBRD w 2010 i 2017

Filary programu		Zabici		Ciężko ranni	
		2010	**2017**	**2010**	**2017**
Wskaźniki finalne dla całego programu					
Wszystkie filary	Liczba ofiar (ofiar/rok)	3 907	2831 (-27,5%)	11 491	11 103 (-3,4%)
	Wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (ofiar/1 mln mieszk./rok)	102,3	73,7 (-28%)	302,9	289,47 (-4%)
	Wskaźnik ofiarochłonności motoryzacyjnej (ofiar/1 mln pojazdów/rok[1])	169,6	98,98 (-42%)	498,8	388,87 (-22%)
	Wskaźnik koncentracji ofiar (ofiar/1 mld pkm/rok[2])	19,6	12,7 (-35%)	57,7	49,99 (-13,4%)
Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów					
Bezpieczny człowiek	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	1 235	873 (-29%)	3 287	2 825 (-14%)
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	280	220 (-21%)	890	1 214 (+36,4%)
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	320	286 (-10%)	1 139	1 352 (+18%)
	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)	352	273 (-22%)	1 284	680 (-47%)

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

Bezpieczne drogi	Liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok)	776	507 (-35%)	2 052	1 592 (-22%)
	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)	917	679 (-26%)	3 409	3 946 (+16%)
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi[3] (ofiar/rok)	693	486 (-30%)	1 607	1 113 (-31%)
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)	585	418 (-29%)	2 754	3 251 (+18%)
	Liczba ofiar na łukach poziomych – zakręt, łuk (ofiar/rok)	566	466 (-18%)	1 695	1 490 (-12%)
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)	1 529	1 026 (-33%)	3 092	2 794 (-9,6%)
Bezpieczna prędkość	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (ofiar/rok)	1 117	786 (-30%)	3 213	2 615 (-12%)
Bezpieczny pojazd	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdów (ofiar/rok)[4]	19	6 (-68%)	70	20 (-71%)
Ratownictwo i opieka powypadkowa	Liczba ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od dnia wypadku (ofiar/rok)	1 217	Brak danych	n/d	n/d
	Liczba ofiar z trwałą niepełnosprawnością (ofiar/rok)	n/d	Brak danych	Brak danych	Brak danych

[3] Drzewo, słup, bariera (bez wywrócenia).
[4] W 2017 r.: ofiary w wypadkach, w których przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu.

Tłoczono z polecenia Marszałka Senatu