



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Program Realizacyjny na lata 2014-2015

*do Narodowego Programu
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*

Warszawa, marzec 2014

Dokument przyjęty
w dniu 27 marca 2014 r.

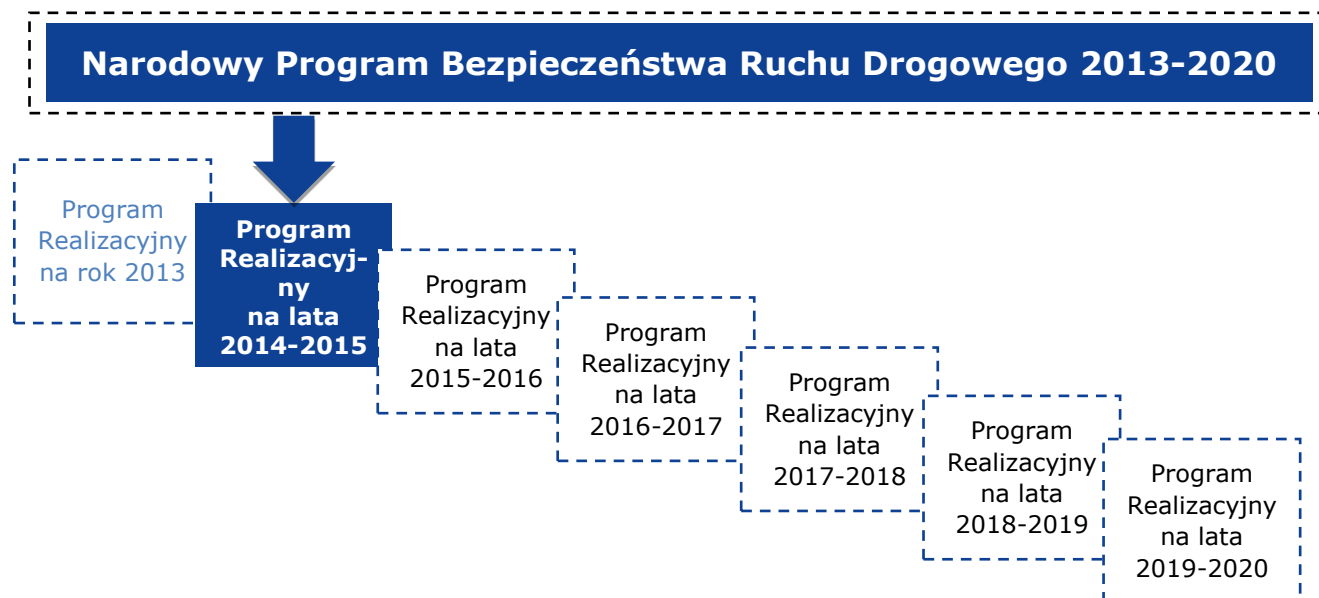


Spis treści

Czym jest <i>Program Realizacyjny na lata 2014-2015</i> ?	3
Jak powstał <i>Program</i> ?	4
Priorytety <i>Programu</i>	4
Struktura <i>Programu</i>	6
Monitoring <i>Programu</i>	7
Lista zadań <i>Programu Realizacyjnego na lata 2014-2015</i>	11

Czym jest *Program Realizacyjny na lata 2014-2015*?

Program Realizacyjny na lata 2014-2015 (dalej: *Program*), to zbiór zadań, których realizacja ma służyć wykonaniu strategicznych priorytetów, zdefiniowanych w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* (dalej: *Narodowy Program BRD 2020*).



Zgodnie z treścią *Narodowego Programu BRD 2020*, „dwuletnie programy realizacyjne to programy zawierające szczegółowe plany działań na rok pierwszy oraz zarys działań na rok następny”.

Niniejszy *Program*:

- zawiera zestaw zadań realizujących priorytety i kierunki określone w *Narodowym Programie BRD 2020*,
- określa czas wykonania poszczególnych zadań,
- określa liderów odpowiedzialnych za ich wdrożenie,
- wyznacza zestaw wskaźników pokazujących stopień realizacji zadania oraz wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Należy podkreślić, że w *Programie* umieszczono jedynie ponadstandardowe zadania dla poszczególnych członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: KRBRD) oraz Sekretariatu KRBRD. Zatem realizacja *Programu* stanowi swojego rodzaju „wartość dodaną” do zadań statutowych członków KRBRD, a przez to ma wpłynąć na przyspieszenie osiągania poprawy stanu bezpieczeństwa na polskich drogach w stosunku do codziennych zadań jednostek zaangażowanych w ich realizację. Wobec powyższego w *Programie* nie umieszczono np. zadania pn. *Budowa i przebudowa dróg krajowych*, ale znalazło się zadanie pn. *Budowa/przebudowa dróg krajowych o bezpiecznych przekrojach poprzecznych np. typu "2+1"*.

Jak powstał *Program*?

We wrześniu 2013 r. Sekretariat KRBRD powołał grupę roboczą składającą się z przedstawicieli:

- Instytutu Transportu Samochodowego (ITS),
- Instytutu Badawczego Dróg i Mostów (IBDiM),
- Politechniki Gdańskiej,
- Politechniki Krakowskiej,
- WORD - Regionalnego Centrum BRD w Olsztynie,
- Sekretariatu KRBRD.

Kalendarz prac



Priorytety *Programu*

Zakładając konieczność koncentracji na najistotniejszych problemach zespół roboczy wyznaczył dwa priorytetowe obszary interwencji *Programu*:

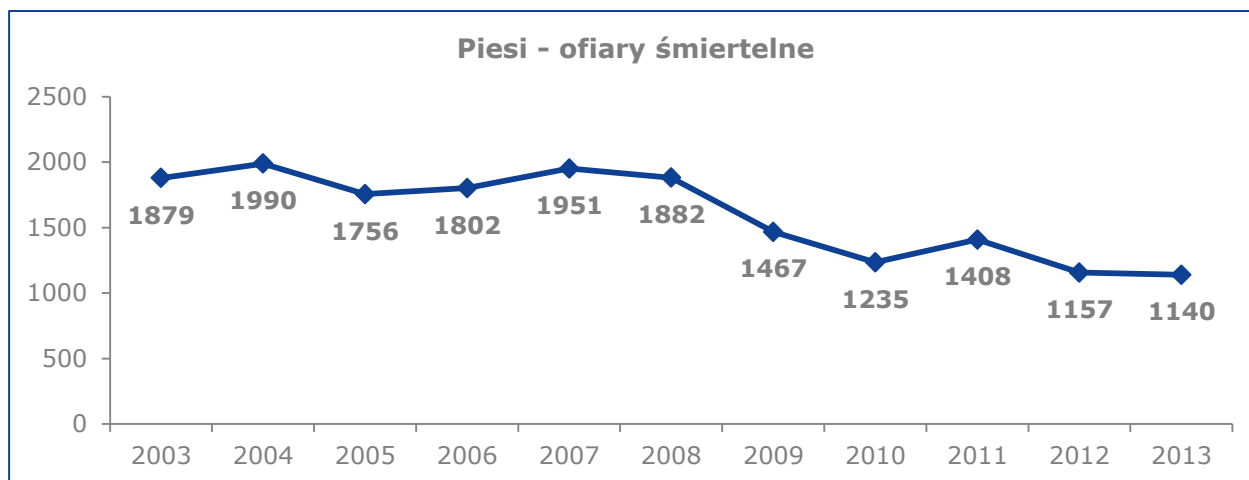
- ochronę pieszych
- zarządzanie prędkością.

Przyjęcie powyższych priorytetów wynika z analizy danych brd w Polsce w ostatnich latach.

- liczba pieszych, którzy ponieśli śmierć w wypadkach drogowych stanowiła ok. 1/3 wszystkich ofiar tych wypadków,
- niedostosowanie prędkości było najczęstszą przyczyną wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Priorytet I: Ochrona pieszych

W latach ubiegłych grupą zdecydowanie największego ryzyka wśród uczestników ruchu drogowego byli piesi. Niezmiennie, od wielu lat sytuuje to Polskę na jednym z ostatnich miejsc wśród krajów UE pod względem liczby zabitych pieszych na 1 mln mieszkańców¹. W 2013 roku piesi stanowili 34% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce.



Priorytet II: Zarządzanie prędkością

Konieczność podjęcia pilnych i zintensyfikowanych działań, zmierzających do ograniczenia liczby ofiar wypadków spowodowanych nadmierną prędkością, wynika z faktu, iż w latach ubiegłych najczęstszą przyczyną wypadków śmiertelnych w Polsce było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. W 2013 roku w wypadkach, w których przyczyną było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu zginęło 29% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce. Wiele wskazuje na to, że nadmierna prędkość jest niedoszacowaną przyczyną wypadków drogowych i istotnie wpływa na ich ciężkość. Zjawisko nadmiernej prędkości ma w Polsce miejsce na znaczącą skalę, co potwierdzają monitoringi prowadzone w latach 2002-2007 oraz badania Sekretariatu KRBRD z 2013 r.



¹ Źródło: European Commission baza danych CARE http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/2011_transport_mode.pdf

Struktura Programu

Budowa ogólna

Zadania podzielone zostały w ramach 6. filarów² w następujący sposób:

- Bezpieczny człowiek,
- Bezpieczne drogi,
- Bezpieczna prędkość,
- Ratownictwo,
- Legislacja,
- System zarządzania BRD.

Budowa szczegółowa

Obszary interwencji	Liczba zadań
Bezpieczny człowiek	2
Bezpieczne drogi	4
Bezpieczna prędkość	7
Ratownictwo	2
Legislacja	11
System zarządzania BRD	3
Razem	29

Ranking

Istotną cechą Programu jest ranking ważności zadań. Głównymi kryteriami oceny były:

- skuteczność w odniesieniu do celu Programu (wskaźnik rezultatu) oraz
- szacowana efektywność ekonomiczna (korzyści/kosztów).

Przyjęta skala rankingowa zawiera się w przedziale od 1 do 5 gwiazdek, przy czym najwyższą liczbę gwiazdek przydzielono zadaniom o najwyższej istotności.

Horyzont czasowy

Czas wykonania większości zadań przyjętych w Programie (nie dotyczy to zadań legislacyjnych) został wyznaczony na lata 2014-2015. Jest to spowodowane albo szerokim zakresem zadania, albo świadczy to o jego permanentnej realizacji przynajmniej w przyjętym dwuletnim okresie programowania. Wyjątkiem jest zadanie pn. *Badania skuteczności działań podejmowanych w zakresie zarządzania prędkością*, które pomimo wysokiej pozycji rankingo-

² NPBRD 2013-2020 uwzględnia także filar Bezpieczny pojazd, w niniejszym Programie realizacyjnym nie znalazły się zadania z tego obszaru.

wej, jest zaplanowane dopiero na drugi rok realizacji *Programu*. Wynika to z kolejności realizacji zadań, a w tym przypadku badania będą dotyczyć skuteczności środków wdrażanych innymi zadaniami.

Ze względu na specyfikę zadań z obszaru legislacji, zostały one rozplanowane w nieco odmiennej formie. Przy każdym zadaniu zaznaczono etap procesu legislacyjnego, planowany do osiągnięcia na koniec roku 2014.

Odpowiedzialność

Do każdego zadania zostały przypisane dwie grupy podmiotów:

- A. Lider – podmiot wiodący, odpowiedzialny za koordynację realizacji powierzonego projektu, dbanie o to by dane zadanie zostało zrealizowane w wyznaczonym terminie, a także za monitorowanie stopnia zaawansowania realizacji zadania i przekazywanie tych informacji do Sekretariatu KRBRD. Liderem może być tylko członek KRBRD.
- B. Podmioty wykonawcze – to podmioty przewidziane do współpracy z podmiotem koordynującym w zakresie realizacji zadania. Mogą to być podmioty które w jakiś sposób współtworzą dany projekt, członkowie KRBRD, Wojewódzkie Rady BRD, zarządcy dróg itp. Lista podmiotów wykonawczych może się zmienić w trakcie okresu realizacji.

Monitoring Programu

Wskaźniki

Do każdego z zadań zaproponowano wskaźniki, których rolą jest:

- 1. prezentowanie postępu w realizacji projektu,
- 2. pokazywanie rzeczywistego wpływu podejmowanych zadań na stan brd, mierzonego ostatecznie ogólną liczbą osób zabitych oraz ciężko rannych w wypadkach drogowych.

Mierzenie efektów zadań jest niezbędne, aby móc odpowiedzieć na pytanie, w jakim stopniu proponowane rozwiązania, realnie przekładają się na zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu na polskich drogach, a także jaka jest ich efektywność ekonomiczna.

Wskaźniki	Przykład: wskaźniki dla zadania <i>Uspokojenie ruchu na drogach krajowych</i>
produktu – odnoszące się bezpośrednio do danego zadania, liczone w jednostkach materialnych	Długość dróg objętych uspokojeniem ruchu
rezultatu – odnoszące się do efektów prowadzonych zadań, które dostarczają m.in. informacji o zmianach zachowania	Zmniejszenie udziału kierujących przekraczających dopuszczalną prędkość na drogach krajowych
oddziaływania – odnoszące się do długofalowej konsekwencji zadań, które nie są efektem natychmiastowym	Zmniejszenie liczby zabitych

Wskaźniki produktu przypisane do każdego zadania, umieszczone są w osobnej kolumnie tabeli zadań przedstawionej w rozdziale „Lista zadań *Programu Realizacyjnego na lata 2014-2015*”. Każde zadanie ma jedno lub kilka takich wskaźników, bezpośrednio odnoszących się do danego zadania. W przypadku legislacji, zamiast wskaźnika produktu zostały umieszczo-

ne najbardziej charakterystyczne (tak dla ustaw, jak i rozporządzeń) etapy procesu legislacyjnego do osiągnięcia na koniec roku 2014.

W celu zwiększenia przejrzystości programu, **wskaźniki rezultatu** oraz **oddziaływania** są zawarte w zbiorczych zestawieniach przedstawionych w tabelach poniżej. Wynika to z zastosowania wspólnych wskaźników dla niektórych zadań, a także z faktu, że na chwilę obecną precyzyjne zmierzenie wskaźnika rezultatu dla danego zadania nie zawsze jest możliwe.

Wskaźniki rezultatu	
Nazwa wskaźnika	Projekty powiązane
Zmniejszenie udziału kierujących przekraczających dopuszczalną prędkość na drogach krajowych [%]	P.2; P.3; P.5
Zmniejszenie udziału kierujących przekraczających dopuszczalną prędkość na drogach wojewódzkich [%]	D.2; P.2; P.4
Zmniejszenie udziału kierujących przekraczających dopuszczalną prędkość na drogach powiatowych [%]	D.2; P.2; P.4
Zmniejszenie wypadkowości z udziałem pieszych na drogach krajowych [%]	C.2, D1, P.2, P.3
Zmniejszenie wypadkowości z udziałem pieszych na drogach samorządowych [%]	C.2, D.2, D.4,
Czas dotarcia służb ratunkowych do miejsca zdarzenia	R.1
Deklaracja zmian postaw dotycząca przekraczania prędkości (badania ankietowe)	E.2
Liczba wykrytych nieprawidłowości	DS.2; L.9
Skuteczność egzekwowania odpowiedzialności za naruszenia przepisów ruchu drogowego (mierzona odsetkiem spraw zakończonych ukaraniem sprawcy lub skierowaniem do sądu w stosunku do liczby wysłanych wezwań do właściciela pojazdu) [%]	L.6
Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych w terenie zabudowanym w porze nocnej	L.5

Wskaźniki oddziaływania
Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych na drogach krajowych
Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych na drogach samorządowych
Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych w wyniku nadmiernej prędkości drogach samorządowych
Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych w wyniku nadmiernej prędkości na drogach krajowych
Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych z udziałem pieszych na drogach krajowych
Liczba wypadków/zabitych/ciężko rannych z udziałem pieszych na drogach samorządowych



Monitoring

Wszystkie zadania będą na bieżąco monitorowane przez Sekretariat KRBRD, a ich wyniki będą zawarte w corocznym sprawozdaniu KRBRD oraz dodatkowo w sprawozdaniu okresowym za lata 2012-2016, zgodnie zasadami ewaluacji opisanymi w *Narodowym Programie BRD 2020*.

W celu zmierzenia wskaźników oddziaływania potrzebne są zadania z zakresu badań, które zostały zawarte w *Programie*. W szczególności zadania z zakresu inżynierii, niekiedy będą wymagały dokładnych analiz dotyczących konkretnych miejsc oddziaływania np.: środki zarządzania prędkością - badania "przed" i "po" zastosowaniu tych środków.

Niektóre z zadań przyjętych w niniejszym *Programie* stanowią początek kilkuletnich działań zatem ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego będzie można ocenić dopiero po upływie kilku lat.



**Lista zadań
Programu Realizacyjnego na lata 2014-2015**

Bezpieczny Człowiek

Nr zad.	Zadanie	Produkt (forma zakończenia)	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2013	Cel 31.12.2014	Cel 31.12.2015
				Kierunek	2014	2015						
C.1	Rozwój systemu monitorowania zmian wybranych zachowań uczestników ruchu (np.: przekraczanie prędkości, stosowanie pasów, kasków, fotelików dla dzieci, tel. komórkowych)	Raport	* * * * *	BADANIA	●	●	SKRBRD	SKRBRD	Raport	0	1	1
C.2	Intensyfikacja nadzoru policji w obszarach o wysokim poziomie zagrożenia pieszych	działania Policji	* * * * *	NADZÓR	●	●	KGP	KGP	a) Liczba ujawnionych (wybranych) wykroczeń popełnionych przez pieszych b) Liczba ujawnionych wykroczeń popełnionych przez kierujących wobec pieszych c) Liczba legitymowanych pieszych ogółem d) Liczba legitymowanych kierujących ogółem	a) 356 592 b) 31 696 c) 597 124 d) 5 636 349	a) ≥ 356 592 b) ≥ 31 696 c) ≥ 597 124 d) ≥ 5 636 349	n/d

Bezpieczne Drogi

Nr zad.	Zadanie	Produkt (forma zakończenia)	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2013	Cel 31.12.2014	Cel 31.12.2015
				Kierunek	2014	2015						
D.1	Budowa urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych na drogach krajowych: - w miejscach o wysokim stopniu ryzyka indywidualnego, - w oparciu o wytyczne stosowania urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych, m.in. w ramach realizacji tzw. <i>Programu budowy chodników i ciągów pieszo rowerowych</i>	Inwestycje	* * * *	INŻYNIERIA	●	●	GDDKiA	GDDKiA	Długość/liczba wybudowanych urządzeń bezpieczeństwa pieszych na drogach krajowych	0	+ 7 km*	+ 121 km
D.2	Szkolenia kadr brd w zakresie: - systemu zarządzania brd w regionach, - zarządzania prędkością - uspokojenie ruchu, strefy "tempo 30", - zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (np. audyt BRD), - planowania przestrzennego z uwzględnieniem brd.	Szkolenia / materiały szkoleniowe	* * * *	EDUKACJA	●	●	SKRBRD	SKRBRD	Liczba przeszkolonych osób	150	250-300**	
D.3	Budowa/przebudowa dróg krajowych o bezpiecznych przekrojach poprzecznych np. typu "2+1"	Inwestycje	* *	INŻYNIERIA	●	●	GDDKiA	GDDKiA	Długość dróg wybudowanych w przekroju 2+1	66,5 km	0	10 km
D.4	Wytyczne stosowania urządzeń bezpieczeństwa dla pieszych: - rekomendacje dla decydentów szczebla centralnego, regionalnego i lokalnego, - rekomendacje dla pracowników zarządców drogowych.	Wytyczne (guidelines)	* *	EDUKACJA	●		SKRBRD	SKRBRD	Wytyczne	0	1	n/d

* za każdym razem podana jest planowana długość na dany rok a nie długość docelowa

** przeprowadzenie szkoleń zależy od wykonania zadania P.4 *Wytyczne dot. zarządzania prędkością*

Bezpieczna Prędkość

Nr zad.	Zadanie	Produkt (forma zakończenia)	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2013	Cel 31.12.2014	Cel 31.12.2015
				Kierunek	2014	2015						
P.1	Badania skuteczności działań podejmowanych w zakresie zarządzania prędkością	Raport	* * * * *	BADANIA		●	SKRBRD	SKRBRD	Raport	0	0	1
P.2	Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości	działania Policji	* * * * *	NADZÓR	●	●	KGP	KGP	a) Liczba ujawnionych wykroczeń kierujących nieprzestrzegających przepisów dot. prędkości b) Liczba legitymowanych kierujących ogółem	a) 1 488 467 b) 5 636 349	a) ≥ 1 488 467 d) ≥ 5 636 349	
P.3	Rozwój systemu automatycznego nadzoru w zakresie: a. przekraczania prędkości, b. niestosowania się kierowców do czerwonego sygnału świetlnego, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa pieszych	działania GITD	* * * * *	NADZÓR	●	●	GITD	GITD	Liczba: a) zainstalowanych urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości b) zainstalowanych fotoradarów c) zainstalowanych urządzeń do rejestrowania przejazdu na "czerwonym świetle"	a) 0 b) 375 c) 0	a) 29 b) 400* c) 20	
P.4	Wytyczne dot. zarządzania prędkością na drogach samorządowych Opracowanie wytycznych zawierających zasady: a. strefowania prędkości b. uspokajania ruchu (w tym "tempo 30") c. stosowania lokalnych ograniczeń prędkości	Podręcznik z wytycznymi + Instrukcje	* * * * *	INŻYNIERIA EDUKACJA	●	●	SKRBRD	SKRBRD	Wytyczne	0	0	1
P.5	Uspokajanie ruchu na drogach krajowych m.in. poprzez stosowanie urządzeń uspokajania ruchu oraz odpowiednią organizację ruchu np. tzw. Program Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych na Drogach Krajowych	Inwestycje	* * * * *	INŻYNIERIA	●	●	GDDKiA	GDDKiA	Długość odcinków dróg objętych uspokojeniem ruchu Liczba punktowych zadań uspokajania ruchu		+ 70 km ** 30 zadań	+ 100 km 49 zadań
P.6	Budowa systemu publicznego udostępniania informacji o funkcjonowaniu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym i jego efektach	System informacji	* * *	EDUKACJA	●		GITD	GITD	System informacyjny	0	1	0

Program Realizacyjny na lata 2014-2015
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

P.7	Kampanie społeczne związane z przekraczaniem prędkości	Kampania	* *	EDUKACJA	●	●	SKRBRD	SKRBRD, GITD	Liczba osób, do których dotarła kampania SKRBRD	b/d	15,7 mln	
									Liczba osób, do których dotarła kampania GITD	b/d	b/d	

* wymiana 75 fotoradarów oraz instalacja 25 nowych - łącznie 100 nowych urządzeń. Każdorazowo podany jest stan na koniec danego roku a nie przyrost

** Podany jest przyrost wobec stanu na rok poprzedni (nie łączna długość/liczba zadań na koniec danego roku)

Ratownictwo

Nr zad.	Zadanie	Produkt (forma zakończenia)	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2013	Cel 31.12.2014	Cel 31.12.2015
				Kierunek	2014	2015						
R.1	Rozwój systemu ratownictwa medycznego: - wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych - rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) - integracja systemu dysponowania poprzez budowę nowych dyspozytorni medycznych	System/ Inwestycje	* *	RATOWNICTWO	●	●	MZ		a) Liczba nowych SOR b) Liczba lądowisk przyszpitalnych c) Liczba nowych i zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych	a) 215 b) 223 c) 166	a) 215* b) + 40 c) 46	a) b/d* b) 263 c) 46
R.2	Modernizacja sprzętu i wyposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami	Inwestycje	* *	RATOWNICTWO		●	MZ	MZ	Liczba wymienionych ambulansów PRM	wymiana 74	wymiana 600*** lata 2014-2020	
R.2		Inwestycje	* *	RATOWNICTWO		●	MSW	MSW, KG PSP	a) liczba samochodów rat. technicznego b) liczba sprzętu rat. technicznego (m.in. sprzęt hydrauliczny) c) stan zestawów PSP R2	a) 1349 b) 22223 c) 7902	a) b/d b) b/d c) b/d	a) b/d b) b/d c) b/d

* wzrost o 30 w latach 2014-2020

** w roku 2013 wymieniono 74 karetki, stan floty pozostał bez zmian - 1450 samochodów

*** 600 - liczba karetek do wymiany w latach 2014-2020

Program Realizacyjny na lata 2014-2015
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Legislacja

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2013-2020	Lider	Kluczowe etapy procesu legislacyjnego (dla aktu normatywnego) Cel 31.12.2014			
			Filar		Założenia i/lub projekt aktu normatywn. + OSR	Zakończenie uzgodnień międzyresortowych	Przyjęcie przez właściwego ministra, Radę Ministrów lub Prezesa Rady Ministrów	Przyjęcie przez Parlament
L.1a	Podniesienie maksymalnej wysokości grzywien	****	Bezpieczny człowiek Bezpieczna prędkość	MS	●	●	●	
L.1b	Zmiana tzw. taryfikatora za wykroczenia w ruchu drogowym*	****	Bezpieczny człowiek Bezpieczna prędkość	MSW	●	●	●	
L.2	Wydanie rozporządzenia w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych i ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej**	****	Bezpieczne drogi	MIR	●	●	●	
L.3	Zmiana przepisów technicznych dot. infrastruktury w zakresie brd Modyfikacja rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w zakresie najpilniejszych potrzeb brd	***	Bezpieczne drogi	MIR	●	●		
L.4	Zmiana przepisów technicznych dot. oznakowania i wyposażania dróg w zakresie brd Modyfikacja rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń brd oraz warunków ich umieszczania na drogach w zakresie najpilniejszych potrzeb brd	***	Bezpieczne drogi	MIR	●			

Program Realizacyjny na lata 2014-2015
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

L.5	Ujednolicenie limitów prędkości w terenie zabudowanym do 50 km/h bez względu na porę dnia poprzez zmianę ustawy Prawo o ruchu drogowym	* * *	Bezpieczna prędkość	MIR				
L.6	Przygotowanie projektu ustawy umożliwiającej karanie właściciela pojazdu za wykroczenia polegające na przekraczaniu prędkości i niezatrzymaniu pojazdu na czerwonym świetle, które zostały ujawnione przez stacjonarne urządzenia rejestrujące	* * *	Bezpieczna prędkość	MIR				
L.7	Zniesienie tolerancji pomiaru urządzeń automatycznego nadzoru nad zachowaniami w ruchu drogowym.	* * *	Bezpieczna prędkość	MIR				
L.8	Wprowadzenie przepisów umożliwiających odbieranie uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku rażącego przekroczenia dopuszczalnej prędkości	* * *	Bezpieczna prędkość	MSW				
L.9	Rozszerzenie na wszystkie drogi publiczne przepisów dotyczących odpowiedzialności zarządców dróg za ich nieprawidłowe oznakowanie	* * *	Bezpieczne drogi	MS				
L.10	Wprowadzenie zmian w przepisach umożliwiających profesjonalny nadzór nad stacjami kontroli pojazdów i stanem ich technicznego wyposażenia oraz wdrożenie obligatoryjnych okresowych szkoleń dla diagnostów pracowników stacji kontroli pojazdów, dla pracowników wydziałów komunikacji nadzorujących i odbierających stacje kontroli pojazdów.	* *	Bezpieczny pojazd	MIR				

Przypisy:

* Realizacja zadania L1.b nastąpi po zrealizowaniu zadania L1.a

**Zgodnie z delegacją zawartą w ustawie o drogach publicznych

System Zarządzania BRD

Nr zad.	Zadanie	Produkt (forma zakończenia)	Ranking	NP BRD 2013-2020	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)	Wskaźnik produktu	Stan 31.12.2013	Cel 31.12.2014	Cel 31.12.2015
				Filar	2014	2015						
DS.1	Koncepcja finansowania działań brd. Opracowanie analizy systemów finansowania w innych krajach oraz przegląd potencjalnych źródeł i sposobów finansowania brd w Polsce wraz z rekomendacjami	Raport/Koncepcja	* * * * *	SYSTEM	●		SKRBRD		Raport/ Koncepcja	0	1	n/d
DS.2	Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T). Rozszerzenie wdrożenia zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogi poza siecią TEN-T, w oparciu o ustawę o drogach publicznych i dyrektywę 2008/96/WE (ocena wpływu planowanej drogi na brd, audyt brd, kontrola brd, klasyfikacja dróg ze względu na brd, szkolenia kadr stosujących narzędzia zarządzania)	Przeprowadzenie klasyfikacji dróg, audyty projektów i kontrole istniejącej infrastruktury	* * * * *	BEZPIECZNE DROGI	●	●	GDDKiA	GDDKiA, Miasta prezydenckie	Odsetek dróg krajowych objętych klasyfikacją Liczba audytów brd % sieci/długość dróg objętych kontrolą brd	100% 142 130 km	100% + 150* 100%	100% + 150* 100%
DS.3	System informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego - Rozpoczęcie funkcjonowania Polskiego Obserwatorium BRD - Opracowanie koncepcji funkcjonowania regionalnych obserwatoriów BRD i zasad współpracy z obserwatorium krajowym - Diagnoza stanu obecnego i opracowanie koncepcji nowego systemu zbierania danych o wypadkach drogowych	Baza danych, baza wiedzy, propagowanie najlepszych rozwiązań, analizy brd	* * * * *	SYSTEM	●	●	SKRBRD	SKRBRD, ITS, BŚ, KGP, GDDKiA, MSW zainteresowane podmioty,	Uruchomienie POBRD Raport/Koncepcja	0 0	1 1	n/d

* liczba audytów do przeprowadzenia w danym roku



Krajowa Rada
**BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO**

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

 ul. Chałubińskiego 4/6

 00-928 Warszawa

 www.krbd.gov.pl

 (22) 630-12-55

 (22) 830-00-80

 sekretariat@krbd.gov.pl