

**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY**

**KRAJOWY PROGRAM  
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO  
2005 – 2007 – 2013**

**GAMBIT 2005**

Dokument przyjęty przez Radę Ministrów  
na posiedzeniu w dniu 19 kwietnia 2005 r.

**Warszawa – kwiecień 2005**

## Spis treści:

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. WSTĘP.....</b>   | <b>1</b>  |
| <b>2. DIAGNOZA .....</b>   | <b>2</b>  |
| 2.1 Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.....                               | 2         |
| 2.2 Ocena systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego .....                     | 6         |
| <b>3. UWARUNKOWANIA PROGRAMOWANIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO .....</b> | <b>8</b>  |
| 3.1 Uwarunkowania krajowe.....   | 8         |
| 3.2 Uwarunkowania europejskie .....  | 8         |
| <b>4. WIZJA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W POLSCE.....</b>               | <b>10</b> |
| 4.1 Niekorzystna prognoza brd do roku 2020.....                            | 10        |
| 4.2 Przyjęta w Polsce Wizja ZERO .....                                     | 11        |
| <b>5. CELE PROPONOWANEJ STRATEGII BRD DO ROKU 2013 .....</b>               | <b>12</b> |
| 5.1 Cel główny .....   | 12        |
| 5.2 Cele szczegółowe .....   | 14        |
| <b>6. DZIAŁANIA .....</b>  | <b>17</b> |
| <b>7. ZASADY REALIZACJI PROGRAMU .....</b>                                 | <b>32</b> |
| 7.1 Zarządzanie programem .....  | 32        |
| 7.2 Zasady programowania i współpracy .....                                | 32        |
| 7.3 Koszty i zasady finansowania .....                                     | 34        |
| 7.4 Zasady monitorowania programu.....                                     | 35        |
| <b>8. ZAKOŃCZENIE .....</b>  | <b>37</b> |
| <b>9. MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE.....</b>  | <b>38</b> |
| 9.1 Raporty.....   | 38        |
| 9.2 Dyrektywy i rekomendacje UE.....                                       | 39        |

## 1. WSTĘP

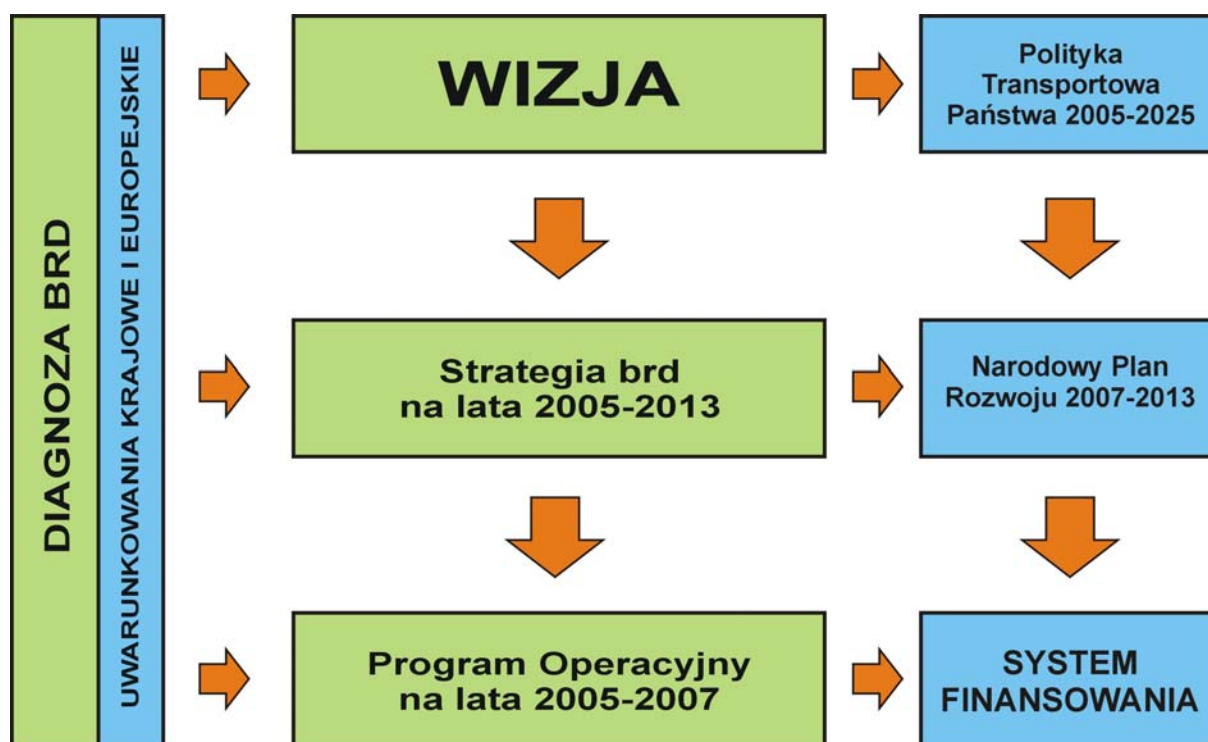
Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) w Polsce i nowe wyzwania wynikające z członkostwa Polski w Unii Europejskiej to podstawowe racje, które wymusiły konieczność weryfikacji Programu Gambit 2000 i opracowanie nowego, pod nazwą GAMBIT 2005. Prace nad nowelizacją Programu prowadzono równoległe z pracami nad dwoma ważnymi dokumentami:

- Narodowym Planem Rozwoju (NPR) na lata 2007-2013,
- Polityką Transportową Państwa na lata 2005-2025.

Zatem Krajowy Program GAMBIT 2005 jest spójny w zakresie założeń, celów i okresów wdrażania, z treściami zawartymi w tych dokumentach.

Program Gambit 2005 zawiera trzy perspektywy czasowe:

- Wizję bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2025 jak w projekcie Polityki Transportowej Państwa,
- Strategię bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2013 zgodnie z NPR 2007-2013,
- Program operacyjny brd na lata 2005 – 2007.



**Rys. 1** Struktura programu GAMBIT 2005

Rolą Strategii jest wyznaczenie celów realizacyjnych wynikających z przyjętej Wizji oraz określenie wspólnego podejścia do rozwiązywania problemów brd. Ma ona służyć jako przewodnik określający sposoby osiągnięcia wyznaczonych celów.

Projekt Programu został uzgodniony ze wszystkimi potencjalnymi Partnerami procesu poprawy brd, co oznacza powszechną akceptację strategicznego celu i wybranych priorytetów. Program został przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jako kompromis pomiędzy oczekiwaniami społeczeństwa w zakresie ochrony zdrowia i życia w ruchu drogowym, a możliwościami realizacji tych oczekiwań.

Ponadto przyjęta strategia powinna:

- umożliwiać wykorzystywanie szans jakie stają przed Polską,
- pokazywać gotowość Polski do kreowania własnej polityki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze kraju i województw,
- wspierać sektory i samorządy w przygotowaniu własnych strategii i programów niezbędnych w pozyskiwaniu środków finansowych, w tym w ramach pomocy zagranicznej.

Misją programu GAMBIT 2005 jest „Polska to kraj przyjazny, bo bezpieczny”. Oznacza to, że będzie krajem o dobrze zorganizowanym systemie bezpieczeństwa ruchu drogowego, życzliwych i przyjaznych uczestnikach ruchu, cieszący się poszanowaniem pieszych i rowerzystów, bezpieczną infrastrukturą drogową, skutecznym systemem nadzoru nad ruchem i ratownictwem drogowym.

## 2. DIAGNOZA

### 2.1 Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego

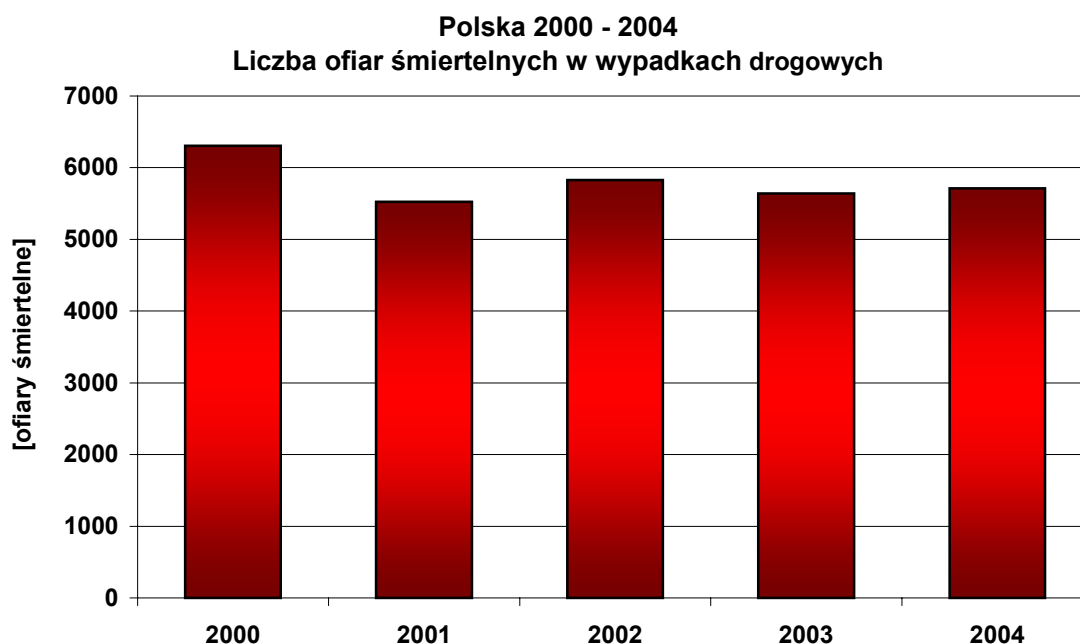
W ciągu ostatnich 5 lat (2000 – 2004) w wypadkach drogowych w Polsce:

- śmierć poniosło 29 tys. osób, tj. około 5.800 osób rocznie,
- rannych było 335 tys. osób, tj. około 67 tys. osób rocznie,
- koszty zdarzeń drogowych wyniosły prawie 150 mld zł, tj. 30 mld rocznie.

W tym samym czasie:

- liczba ludności zmniejszyła się o 0,1%,
- liczba zarejestrowanych pojazdów zwiększyła się o 20% ,
- praca przewozowa (wyrażona liczbą poj. km) zwiększyła się o 36%.

W latach 2000–2003 liczba ofiar śmiertelnych miała tendencję malejącą - średnio o 2,2% rocznie, osiągając poziom 5640 ofiar śmiertelnych w roku 2003. W roku 2004 liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych wzrosła do 5712 osób ( rys. 2).



**Rys. 2 Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce w latach 2000–2004**

W roku 2003<sup>1</sup> podstawowe wskaźniki bezpieczeństwa ruchu w Polsce dotyczące ofiar śmiertelnych wyniosły:

- 14,7 ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców,
- 3,5 ofiar śmiertelnych na 10 tys. pojazdów,
- 31,6 ofiar śmiertelnych na 1 mld pojazdów-kilometrów,
- 11,2 ofiar śmiertelnych / 100 wypadków.

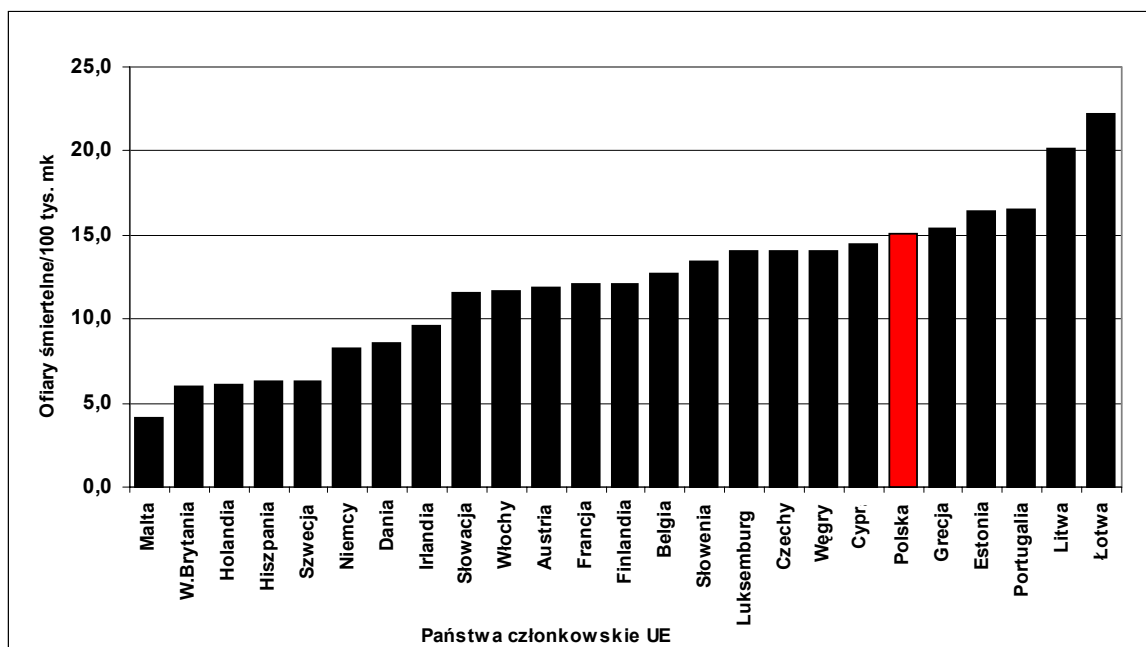
Wskaźniki te kształtują się na poziomie notowanym w latach 70-tych w Szwecji, Holandii oraz Anglii i są ponad dwukrotnie wyższe od obecnie notowanych (tablica 1).

Tablica 1

Zestawienie wybranych wskaźników brd w wybranych krajach UE w roku 2003.

| Kraj            | Liczba mieszkańców<br>Mln | Liczba ofiar<br>śmiertelnych | Wskaźnik liczby ofiar<br>śmiertelnych na 100 tys.<br>mieszkańców |
|-----------------|---------------------------|------------------------------|--|
| <b>Polska</b>   | <b>38,6</b>               | <b>5640</b>                  | <b>14,7</b>  |
| Czechy          | 10,3                      | 1447                         | 14,1   |
| Francja         | 59,2                      | 6058                         | 10,2   |
| Niemcy          | 82,2                      | 6613                         | 8,0  |
| Holandia        | 15,9                      | 1028                         | 6,4  |
| Wielka Brytania | 59,8                      | 3658                         | 6,1  |
| Szwecja         | 8,9                       | 530                          | 5,9  |

Polska w dalszym ciągu zajmuje czołowe miejsce w Europie pod względem ciężkości wypadków drogowych oraz ryzyka śmierci w wypadku drogowym (rys. 3).



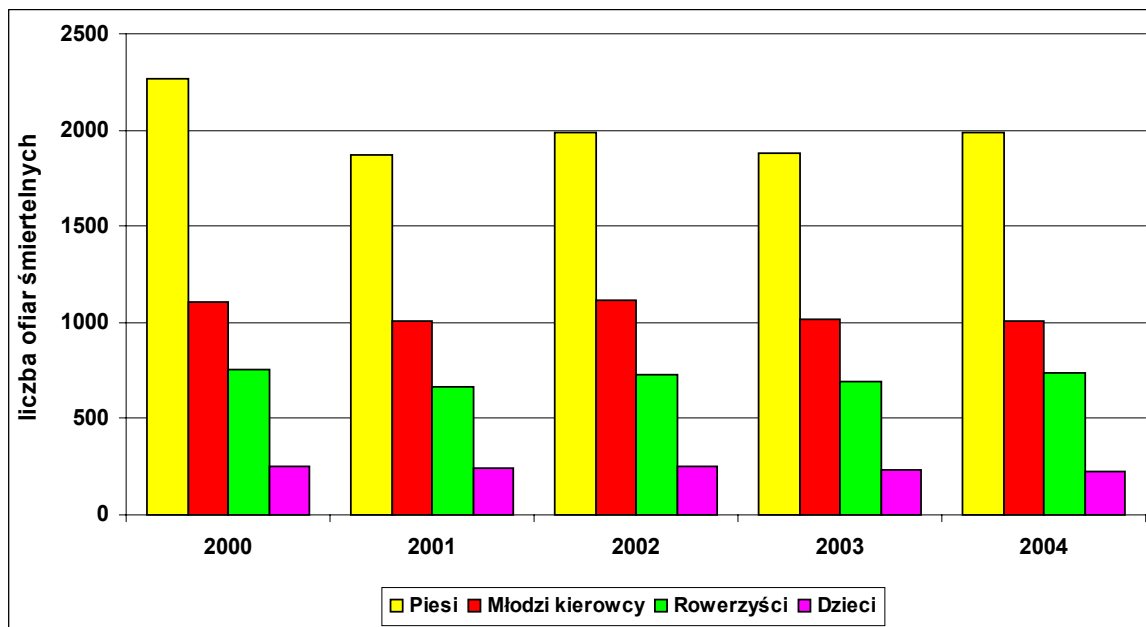
Rys. 3 Ryzyko śmierci w wypadku drogowym w obecnych krajach UE-25 w roku 2002

Grupami szczególnie wysokiego ryzyka śmierci w wypadku drogowym, pod względem liczby ofiar i udziału w ruchu, są: piesi, dzieci, rowerzyści oraz młodzi kierowcy (rys. 4).

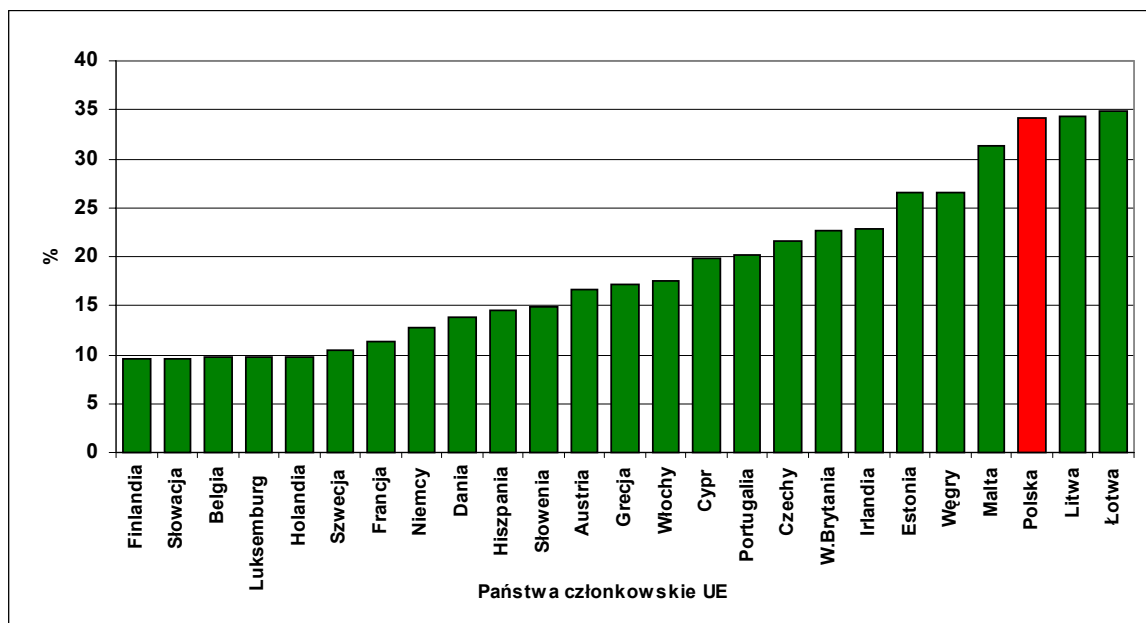
<sup>1</sup> Bazowym rokiem dla wszystkich porównań w niniejszym opracowaniu jest rok 2003

Wskaźnik śmiertelnych ofiar wśród niechronionych uczestników ruchu wynoszący 6,8 ofiar na 100 tys. mieszkańców jest jednym z najwyższych w Europie. Wskaźnik udziału ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego wynosi 46%, w tym:

- **piesi** – biorą udział w 33% wypadków i stanowią 34% ofiar śmiertelnych, podczas gdy podróże piesze to ok. 22% ogółu podróży,
- **rowerzyści** – stanowią 12% ofiar śmiertelnych, podczas gdy podróże rowerem to zaledwie 1-2 % ogółu podróży.



Rys. 4. Śmiertelne ofiary wypadków drogowych w latach 2000 – 2004 w Polsce w grupach wysokiego ryzyka



Rys. 5. Udział pieszych wśród śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w krajach Unii Europejskiej w roku 2002

**Dzieci** stanowią 11% rannych i 4% śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, natomiast **młodzi kierowcy** są sprawcami 18% wypadków, w których śmierć ponosi 18% wszystkich ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, podczas gdy populacja młodych ludzi w wieku 18–25 lat stanowi ok. 10% mieszkańców Polski.

**Główne problemy brd** w Polsce to: niebezpieczne zachowania uczestników ruchu oraz niska jakość infrastruktury drogowej.

**Niebezpieczne zachowania** uczestników ruchu związane z nieprzestrzeganiem przepisów ruchu, w tym: jazda z nadmierną prędkością, nietrzeźwość użytkowników dróg, niski stopień stosowania urządzeń bezpieczeństwa (pasy, urządzenia zabezpieczające dzieci, kaski ochronne) oraz brak poszanowania praw innych uczestników ruchu (rys. 6).

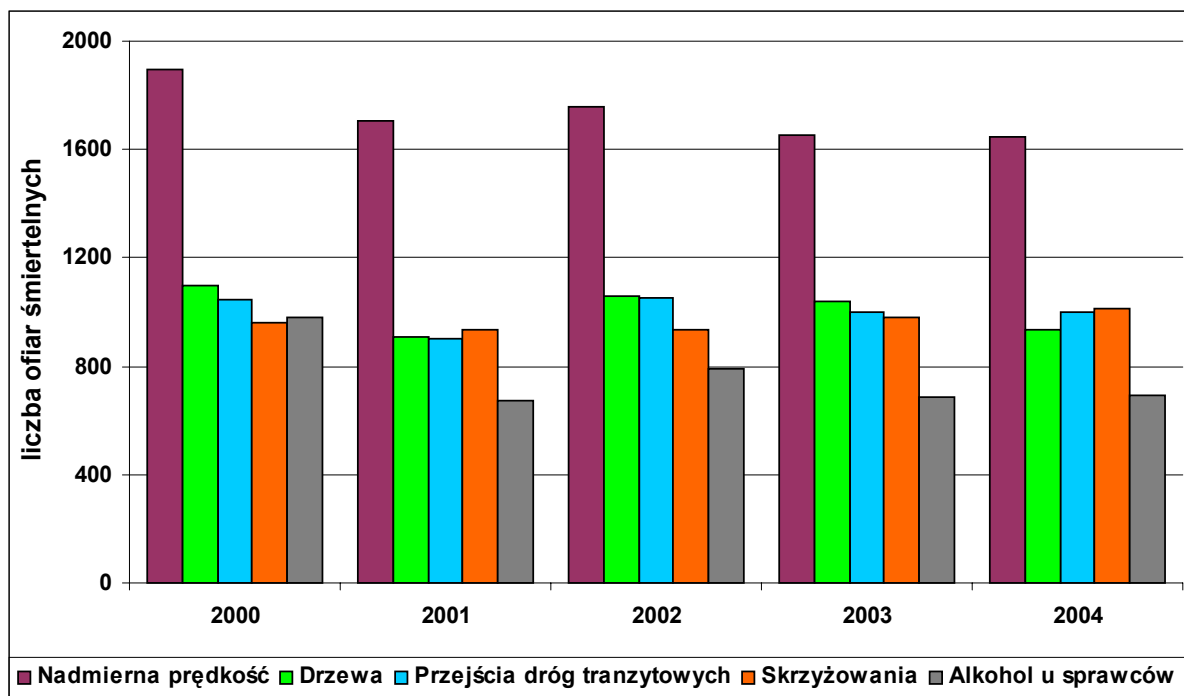
**Nadmierna prędkość** jazdy jest przyczyną 22% wypadków, w których jest 29% ofiar śmiertelnych. Głównym powodem tych wypadków jest przekraczanie dozwolonej, bezpiecznej prędkości jazdy. W Polsce przeciętnie 45% kierowców przekracza dozwolone limity prędkości, a na drogach krajowych wskaźniki te są jeszcze wyższe i wynoszą:

- na obszarach zamiejskich - 62% kierowców,
- na przejściach dróg tranzytowych przez małe miasta i miejscowości - 84% kierowców,
- na obszarach miejskich - 48% kierowców.

Wskaźniki te należą do najwyższych wśród krajów Unii Europejskiej.

Nietrzeźwi użytkownicy dróg powodują 11% wypadków, w których jest 12% ofiar śmiertelnych. Skuteczność pasów bezpieczeństwa w pojeździe podczas wypadku nadal jest niedoceniana; procent stosujących to urządzenie zabezpieczające kształtuje się następująco:

- wszystkie pojazdy, wszyscy uczestnicy, średnio – 66%,
- samochód osobowy: kierowca i pasażer z przodu – 72%, pasażer z tyłu – 47%,
- samochód osobowy: dzieci – 83%, młodzież – 55%, dorośli – 71%, seniorzy – 81%.



**Rys. 6 Ofiary śmiertelne w wypadkach drogowych w latach 2000 – 2004 w Polsce w grupie najważniejszych problemów**

**Niska jakość infrastruktury drogowej** to między innymi: brak wystarczającej hierarchizacji dróg i niedostosowanie ich do pełnionych funkcji, niebezpieczne obiekty w pasie drogowym, przejścia dróg tranzytowych przez miasta i miejscowości, obudowywanie dróg na znacznej

ich długości, błędne rozwiązania skrzyżowań i przejść dla pieszych. Stan bezpieczeństwa na sieci drogowej charakteryzują poniższe wskaźniki:

- według kategorii dróg:
  - krajowe – 20% wypadków, 37% ofiar śmiertelnych,
  - wojewódzkie – 14% wypadków, 20% ofiar śmiertelnych,
  - w powiatach grodzkich – 36% wypadków, 15% ofiar śmiertelnych,
  - pozostałe – 30% wypadków, 28% ofiar śmiertelnych,
- według elementów dróg:
  - najechania na drzewo lub słup – 11% wypadków, 19% ofiar śmiertelnych,
  - przejścia dróg tranzytowych przez miejscowości – 16% wypadków, 17% ofiar śmiertelnych,
  - skrzyżowania – 32% wypadków, 17% ofiar śmiertelnych.

## 2.2 Ocena systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego

W maju 2001 Rada Ministrów przyjęła Program GAMBIT 2000 jako Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2010. Z założenia jest on programem działań administracji rządowej w zakresie brd, które w sposób bezpośredni lub pośredni ukierunkowane są na zachowania użytkowników dróg oraz aktywność w zakresie zarządzania brd w regionach, powiatach i gminach. Realizacja zadań Programu miała stworzyć strukturom samorządowym warunki dla skutecznego działania na rzecz poprawy brd.

W Programie GAMBIT 2000 przyjęto następujące cele ilościowe:

- krótkoterminowy – zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 5500 w roku 2003 (o 13% w stosunku do roku 2000),
- długofalowy – zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 4000 w roku 2010 (o 36% w stosunku do roku 2000).

Przewidziano ponadto trzy cele szczegółowe:

- wdrożenie środków brd w obszarach siedmiu zidentyfikowanych problemów,
- stworzenie podstaw dla prowadzenia skutecznej i długofalowej polityki w zakresie brd,
- zdobycie społecznego wsparcia dla idei bezpieczeństwa na drogach.

Pierwszy etap programu, z powodu procedur formalno-prawnych, realizowany był przez okres 2,5 roku, a nie jak zakładano 3 lat. W związku z tym, cel etapowy programu nie został w pełni osiągnięty: liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się w stosunku do roku 2000 o 10,4% zamiast zakładanych 13%, tzn. że w roku 2003 w wypadkach drogowych poniosło śmierć o 140 osób więcej niż wynikało z założeń Programu. Program GAMBIT 2000 przyniósł jednak widoczne efekty, między innymi:

- zwiększenie aktywności na poziomie regionalnym i lokalnym (szkolenie kadry, programy brd, wzrost stosowania efektywnych, środków poprawy brd),
- budowa i wdrożenie systemu monitorowania wybranych zachowań uczestników ruchu drogowego (prędkość, pasy bezpieczeństwa) we wszystkich województwach,
- przygotowanie programu szkolenia kadr brd na poziomie centralnym i regionalnym,
- finansowe wspieranie działań centralnych (drogi krajowe, policja, ratownictwo) i regionalnych (drogi wojewódzkie i powiatowe),
- wzrost świadomości społecznej w zakresie zagrożeń związanych z ruchem drogowym,
- wzrost zaangażowania organizacji pozarządowych w działania na rzecz brd.



Pomimo wielu zadań podjętych zgodnie z Programem Gambit 2000, nadal podstawową niedoskonałością systemu brd jest brak:

- inspektorów i specjalistów brd oraz dostatecznej ilości przeszkolonej kadry w instytucjach rządowych, samorządowych i sektorowych, na poziomie krajowym, wojewódzkim i powiatowym,
- odpowiednich uregulowań prawnych w zakresie organizacji skutecznych struktur brd, audytu brd,
- odpowiednich uregulowań prawnych dotyczących jednolitego systemu szkoleń rowerzystów i motorowerystów oraz doskonalenia nauczycieli w tym zakresie,
- lokalnych baz danych o zdarzeniach drogowych (wojewódzkich, powiatowych i gminnych) dostępnych dla analiz brd i monitorowania realizacji programów,
- zorganizowanego wsparcia dla idei brd przez prasę, radio i telewizję, propagowania dobrych wzorców,
- wsparcia naukowego dla realizacji działań na rzecz brd.

W odniesieniu do sektorów związanych z działaniami na rzecz brd należy stwierdzić, że:

- w zakresie **edukacji**: istnieje potrzeba systemowego doskonalenia nauczycieli koordynujących wychowanie komunikacyjne w szkołach podstawowych i gimnazjach z uwzględnieniem potrzeb kadrowych i merytorycznych w tym zakresie, promowania nowych pomocy i materiałów edukacyjnych, rozwijania współpracy szkół na rzecz brd z organizacjami pozarządowymi, instytucjami samorządowymi, środowiskiem lokalnym,
- w zakresie **szkolenia i egzaminowania kierowców i kandydatów na kierowców**: istniejący system szkolenia i egzaminowania nie przygotowuje do odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym, jest niezmienny od lat i wymaga zreformowania zgodnie z opracowanymi już projektami,
- w zakresie **nadzoru nad ruchem drogowym**: struktura służb nadzoru nad ruchem drogowym wymaga dostosowania do nowych zadań, bezpieczeństwo ruchu drogowego ma stosunkowo niski priorytet w działaniach Policji, stosowane są nieskuteczne metody zapobiegania najbardziej niebezpiecznym zachowaniom uczestników ruchu, brakuje sprzętu do skutecznego nadzoru nad ruchem drogowym i działań na miejscu zdarzenia oraz odpowiednich rozwiązań prawnych,
- w zakresie **wymiaru sprawiedliwości**: konieczne jest dalsze szkolenie prokuratorów i sędziów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozwijanie form kształcenia sędziów i prokuratorów oraz przygotowanie materiałów pomocniczych,
- w zakresie **stanu technicznego pojazdu i ich wyposażenia**: park samochodowy charakteryzuje się dużym udziałem pojazdów niedostatecznie wyposażonych w urządzenia bezpieczeństwa czynnego i biernego,
- w zakresie **infrastruktury drogowej**: brak hierarchizacji sieci drogowej i skutecznej regulacji dostępności, niewielki udział dróg o najwyższym standardzie technicznym w całej sieci drogowej, niewłaściwie kształtowane otoczenia dróg i ulic (obudowywanie obwodnic), liczne wady geometryczne i mankamenty organizacji ruchu, zły stan nawierzchni i poboczy, twarde otoczenie dróg (drzewa, słupy), brak urządzeń bezpieczeństwa ruchu dla pieszych i rowerzystów,
- w zakresie **ratownictwa na drogach**: trudności w zorganizowaniu zintegrowanego systemu ratownictwa (zwłaszcza sieci centrów powiadamiania ratunkowego), przestarzały sprzęt i braki sprzętowe, braki w powszechnym szkoleniu społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy,
- w zakresie **pomocy ofiarom wypadków**: brakuje systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych zapewniającego im wsparcie prawne, psychologiczne i informacyjne.

Biorąc pod uwagę powyżej sformułowane wnioski, zaawansowanie wielu działań i rozwój wiedzy na temat brd, istnieje konieczność weryfikacji Krajowego Programu Bezpieczeństwa

Ruchu Drogowego GAMBIT 2000 i celowość tworzenia Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005. Uzasadnieniami takiego działania są ponadto:

- fakt, że liczba wypadków, liczba ofiar wypadków drogowych oraz straty materialne i społeczne ponoszone w tych wypadkach nadal są na poziomie negatywnie wyróżniającym Polskę na tle innych krajów UE,
- nowe uwarunkowania krajowe zawarte w nowych dokumentach programowych (Polityka Transportowa Państwa, Narodowy Plan Rozwoju na lata 2007 – 2013 i Strategia Rozwoju Transportu w latach 2007 – 2013) i konieczność ich realizacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu,
- uwarunkowania europejskie zawarte w dokumentach programowych (Polityka Transportowa UE do roku 2010 – Czas na decyzję, III Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego UE) z racji przystąpienia Polski do Unii Europejskiej,
- przyspieszone przekształcenia sieci drogowej i wzrost liczby pojazdów, zwłaszcza samochodów osobowych – związane z przystąpieniem Polski do UE.

### 3. UWARUNKOWANIA PROGRAMOWANIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

#### 3.1 Uwarunkowania krajowe

**Polityka Transportowa Państwa.** Bezpieczeństwo w transporcie jest jednym z podstawowych zadań projektu „Polityki Transportowej Państwa na lata 2005 - 2025. W dokumencie tym zyskało ono rangę jednego z pięciu celów szczegółowych: poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków drogowych i ograniczenie ich skutków (zabici i ranni).

**Narodowy Plan Rozwoju na lata 2007 - 2013.** W Narodowym Planie Rozwoju, kierunek działań pt. „Tworzenie nowoczesnej sieci transportowej”, zawiera działanie „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”, którego celem jest osiągnięcie standardów krajów wysoko rozwiniętych w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, głównie poprzez zmniejszenie liczby przekroczeń prędkości, zwiększenie stosowania pasów bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby kierujących pod wpływem alkoholu i audyt brd wszystkich projektów budowy, przebudowy i modernizacji dróg.

**Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007 - 2013.** Jednym z pięciu celów Strategii jest „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”. Cel ten zakłada zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50% w stosunku do roku 2003 tj. nie więcej niż 2800 zabitych w roku 2013. Celami szczegółowymi są:

- Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd
- Kształtowanie bezpiecznych zachowań u uczestników ruchu drogowego
- Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów
- Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej
- Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych.

#### 3.2 Uwarunkowania europejskie

Unia Europejska przyjęła dokument pt. „**Polityka transportowa UE do roku 2010 – Czas na decyzję**”, w którym założyła cel: o 50% mniej ofiar śmiertelnych w roku 2010. Oznacza to nie więcej niż 20 tys. zabitych we wszystkich krajach Unii (UE15), w roku 2010. Strategię działania określa **III Europejski Program Działań** na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Program ten zmierza do:

- zachęcania użytkowników dróg do poprawnego zachowania na drodze,
- poprawy bezpieczeństwa pojazdów,
- poprawy infrastruktury drogowej.

W działaniach dotyczących zachęcania **użytkowników dróg** do poprawnego zachowania na drodze, zdaniem Komisji Europejskiej priorytetem powinno być zwiększenie stopnia przestrzegania przez użytkowników dróg istniejących przepisów prawnych, zwłaszcza tych, które odnoszą się do alkoholu, narkotyków czy zmęczenia, stosowania urządzeń ochronnych (pasy bezpieczeństwa, kaski) i nie przekraczania limitów prędkości. Planuje się m.in. stopniowe ujednoczenie zasad sprawowania kontroli policyjnych, harmonizowanie kar za wykroczenia i przestępstwa drogowe, a także położenie większego niż do tej pory nacisku na sprawę odsuwania od uczestnictwa w ruchu drogowym szczególnie niebezpiecznych kierowców. Komisja Europejska będzie także wspierać działania edukacyjne i kampanie promocyjne, a także proponować ujednoczenie rozwiązań w zakresie szkolenia i egzaminowania kierowców.

W działaniach dotyczących poprawy bezpieczeństwa **pojazdów** Komisja Europejska nadal wspierać będzie program EuroNCAP (Europejski Program Oceny Nowych Samochodów), przyspieszone zostaną też prace nad wprowadzeniem nowych urządzeń do standardowego wyposażenia samochodów (w tym przede wszystkim tych urządzeń, które nadzorują prawidłowe działanie samochodu i monitorują zachowanie kierowcy). Działania z tego zakresu koordynowane będą w ramach programu „eSafety Initiative”.

W działaniach dotyczących poprawy **infrastruktury drogowej** Komisja Europejska zamierza w większym niż do tej pory stopniu promować koncepcję „self-explaining roads”, czyli dróg czytelnych i przyjaznych poprzez zapewnienie czytelnej geometrii i oznakowania dróg oraz koncepcję „forgiving roads”, czyli dróg „wybaczących” kierowcom ich błędy. Planuje się także w krótkim terminie wprowadzenia procedur audytu bezpieczeństwa w odniesieniu do nowych projektów drogowych finansowanych ze środków unijnych, przygotowanie zestawów wytycznych technicznych dotyczących infrastruktury drogowej, które specjaliści będą mogli wykorzystywać na zasadzie dobrowolności w swojej pracy, ujednoczenie standardów i wyposażenia transeuropejskiej sieci dróg, wreszcie ujednoczenie zasad identyfikowania i oznaczania miejsc koncentracji wypadków drogowych (tzw. „czarnych punktów”).

Realizacja wszystkich zapowiadanych działań będzie przez Komisję Europejską monitorowana. Do tych celów wykorzystane zostaną dane gromadzone w unijnej bazie danych o wypadkach drogowych CARE, wprowadzone zostaną także jednolite kryteria i procedur oceny skuteczności prowadzonych działań prewencyjnych. W ramach programu SafetyNET utworzone zostanie Europejskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którego zadaniem będzie skoordynowanie w krajach członkowskich przedsięwzięć związanych ze zbieraniem, analizowaniem i upowszechnianiem informacji o wypadkach drogowych, ich przyczynach i skutkach.

Program Komisji Europejskiej został zaakceptowany przez Parlament Europejski, Radę Europy, a także przez ministrów transportu krajów członkowskich (tzw. Deklaracje Werońskie z 2003 i z 2004 roku).

Uszczegółowieniem zapisów „Polityki transportowej UE do roku 2010 – Czas na decyzję” jest **Rekomendacja Komisji Europejskiej** z 21 października 2003 roku w sprawie egzekwowania przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Komisja Europejska stwierdza, że głównymi przyczynami wypadków śmiertelnych (na obszarze EU 15) jest nadmierna prędkość, jazda pod wpływem alkoholu oraz niestosowanie pasów bezpieczeństwa. Zakłada się, że ograniczenie działania tych przyczyn przyniesie ponad połowę zamierzonego 50% spadku ofiar śmiertelnych. Stwierdzono, że egzekwowanie przepisów jest istotnym i skutecznym sposobem na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Dlatego Komisja Europejska zaleca, aby Państwa Członkowskie:

- utworzyły krajowy plan działań egzekucyjnych, regularnie oceniały i dostosowywały krajowy plan działań egzekucyjnych i przekazywały wyniki działań Komisji,
- zapewniły, że wzmożone działania egzekucyjne będą łączone z informowaniem opinii

publicznej w formie kampanii społecznych podnoszących świadomość społeczeństwa oraz w formie informacji drogowych o konkretnych działaniach egzekucyjnych podejmowanych na danej drodze;

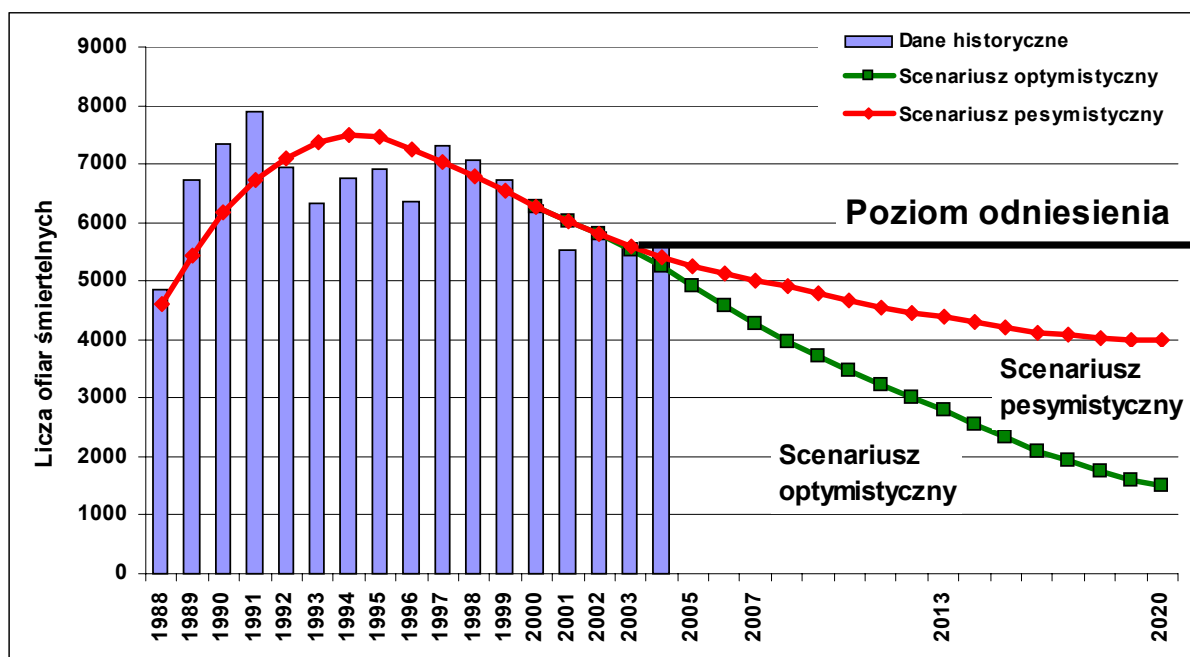
- zapewniły stosowanie urządzeń automatycznej kontroli prędkości na autostradach, drogach drugorzędnych i drogach miejskich oraz zapewniły, że kontrole takie prowadzone będą w sposób gwarantujący ich skuteczność, czyli że prowadzone są one regularnie na odcinkach dróg, gdzie naruszenia przepisów zdarzają się regularnie i gdzie powoduje to zwiększone zagrożenie wypadkowe;
- przyjęły procedury zapewniające ściganie wszystkich naruszeń prędkości zarejestrowanych przez automatyczne urządzenia kontrolne;
- zapewniły, że intensywne działania egzekucyjne w obszarze niestosowania pasów bezpieczeństwa trwające co najmniej dwa tygodnie miały miejsce co najmniej trzy razy do roku, w miejscach gdzie niestosowanie zdarza się regularnie i gdzie powoduje to zwiększone zagrożenie wypadkowe.

Komisja będzie prowadziła, co dwa lata ocenę trendu spadku liczby ofiar śmiertelnych, jeżeli założony cel – 50% będzie zagrożony, Komisja przedłoży propozycję dyrektywy nakładającej obowiązek osiągnięcia docelowego ograniczenia liczby ofiar śmiertelnych.

## 4. WIZJA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W POLSCE

### 4.1 Niekorzystna prognoza brd do roku 2020

Prognozy motoryzacji w Polsce wskazują, że do roku 2020 liczba samochodów osobowych może wzrosnąć o dalsze 50 - 70 %. W przypadku zaniechania działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2020 w wypadkach drogowych może zginąć ponad 90 tys. osób, a ponad 1,15 mln osób może być rannych. Straty materialne i społeczne tych zdarzeń drogowych mogą wynieść ponad 470 mld zł. Przy obecnej tendencji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (scenariusz pesymistyczny) można się spodziewać zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych tylko o 20% do roku 2020 (rys. 7).

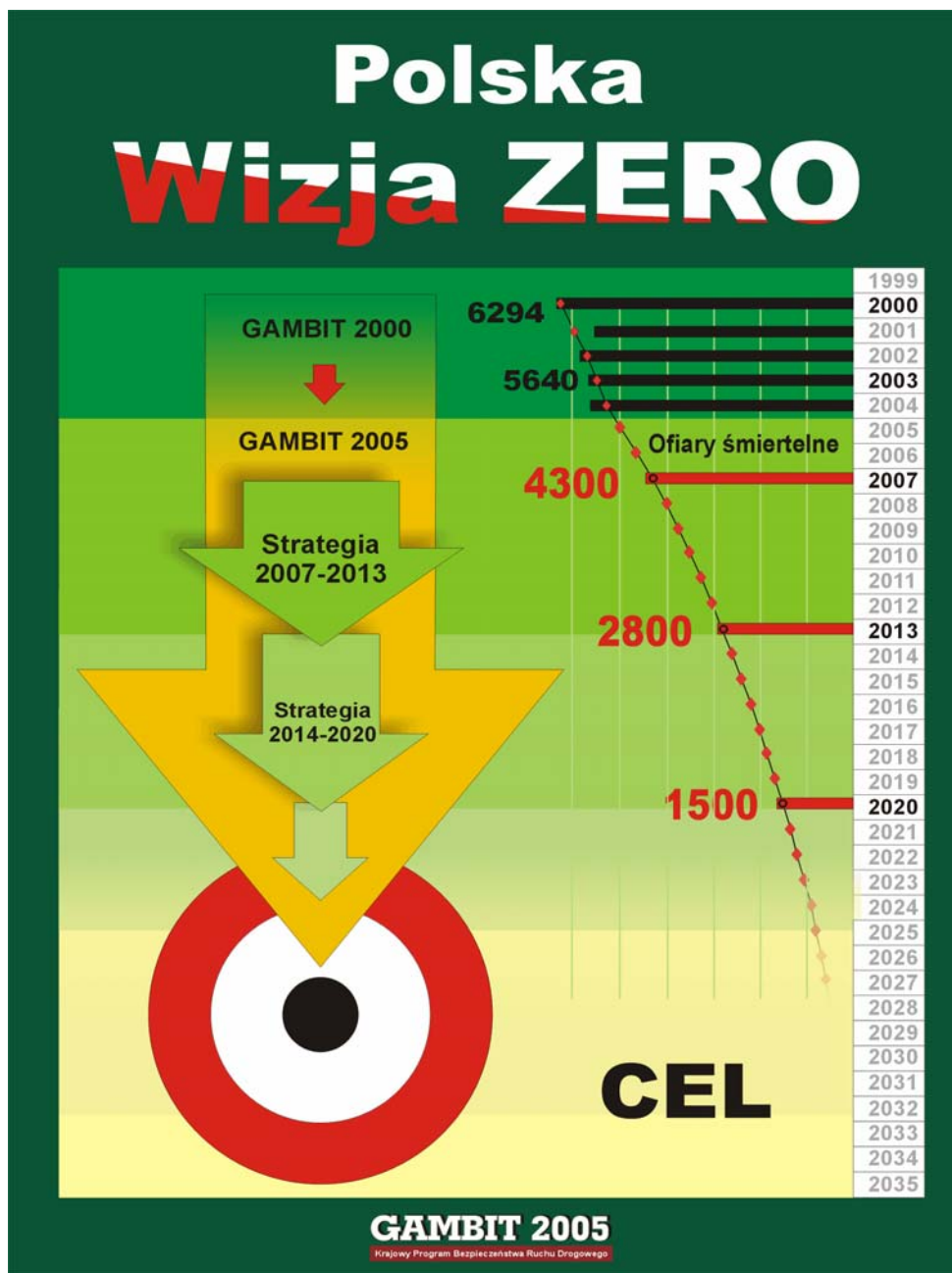


Rys. 7. Prognoza liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych do roku 2020 w przypadku podejmowania działań według różnych scenariuszy



## 4.2 Przyjęta w Polsce Wizja ZERO

Obecny stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz członkostwo Polski w Unii Europejskiej wymagają potraktowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jako jednego z najważniejszych priorytetów polityki transportowej państwa. Mając na względzie doświadczenia krajów o wysokim poziomie brd, polską dalekosiężną i etycznie uprawnioną **wizją bezpieczeństwa ruchu drogowego** jest: zdążanie do całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych (rys. 8).



Rys. 8 Plan realizacji Wizji ZERO w Polsce

Tak sformułowana **Wizja** oznacza, że:

- działania chroniące życie i zdrowie uczestników ruchu drogowego powinny być traktowane priorytetowo i stawiane ponad mobilnością i innymi celami funkcjonowania systemu transportu,
- system transportowy powinien być tak projektowany, budowany, eksploatowany i zarządzany, aby mógł kompensować niedoskonałości i wybaczać błędy jego użytkowników,
- ograniczanie liczby wypadków w transporcie oraz ich konsekwencji jest podstawowym obowiązkiem wszystkich tworzących, zarządzających i korzystających z systemu transportowego w Polsce.

Cel główny realizowany będzie etapowo; co 7 lat ustalane będą liczbowe cele określające zamierzenia władz państwowych odnośnie dalszej redukcji liczby ofiar śmiertelnych w transporcie. Jako dwa pierwsze etapowe cele strategiczne na drodze do osiągnięcia założonej wizji, przyjęto obniżenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych:

- do poziomu nie więcej niż 2.800 osób w roku 2013,
- do poziomu nie więcej niż 1.500 osób w roku 2020.

Cele te określono wychodząc z założenia, że w dwóch pierwszych etapach należy osiągnąć stabilizację na poziomie zbliżonym do krajów o najlepszych obecnie wskaźnikach bezpieczeństwa (Szwecja, Wielka Brytania, Holandia, Australia, Kanada). Dążenie do zera (lub prawie zera) ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych po roku 2020 możliwe będzie w sytuacji pojawienia się nowych, często nieznanych obecnie, elementów i zjawisk (np. nowe technologie, zmiany mentalności uczestników ruchu itp.).

Skuteczna realizacja wizji do roku 2020 może przynieść zmniejszenie o ponad 40 tys. łącznej liczby ofiar śmiertelnych i o ponad 500 tys. łącznej liczby ofiar rannych. Zmniejszenie strat z tego powodu szacuje się na poziomie ponad 230 miliardów zł, tj. na poziomie jednego rocznego budżetu państwa.

## 5. CELE PROPONOWANEJ STRATEGII BRD DO ROKU 2013

### 5.1 Cel główny

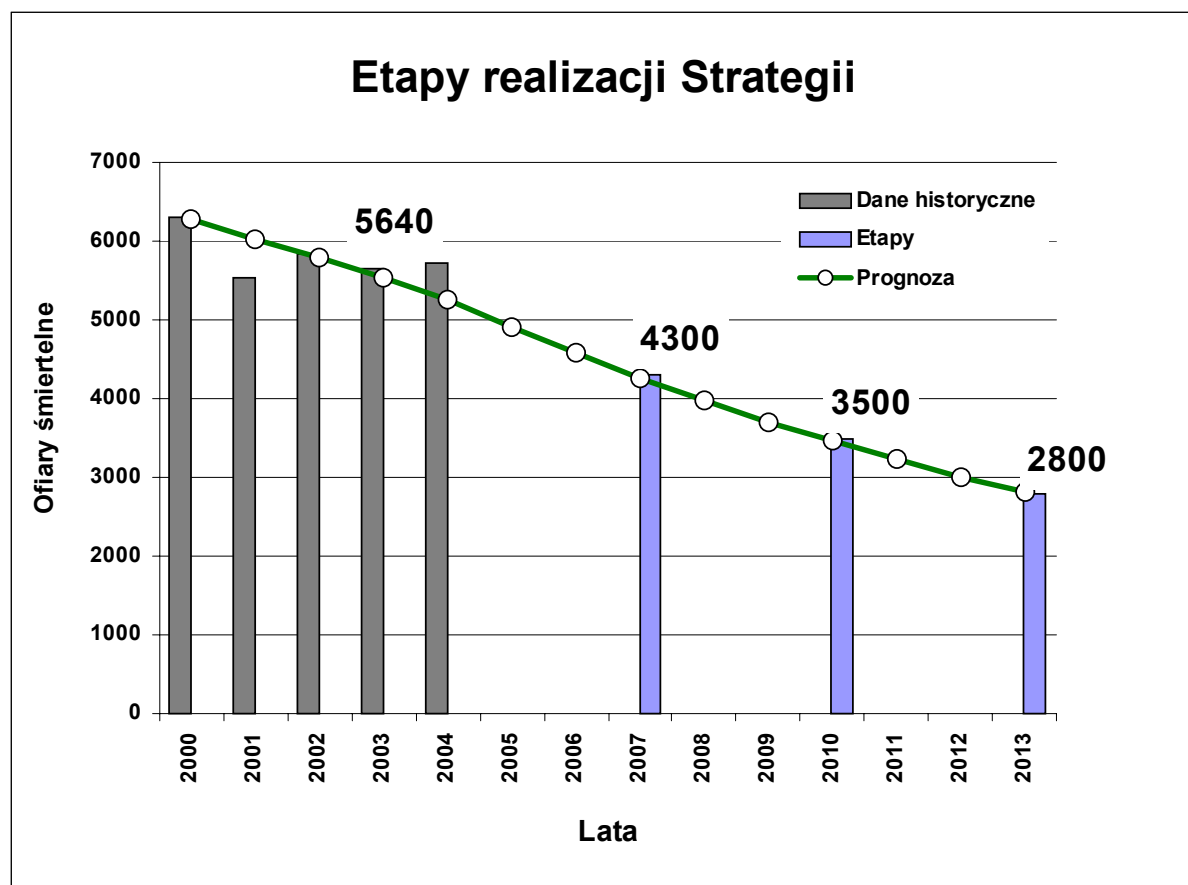
Ustalanie celu strategicznego jest poszukiwaniem takich wartości wskaźników, które są wypadkową oczekiwań oraz możliwości ich realizacji. Spośród scenariuszy różniących się skalą optymizmu, biorąc pod uwagę doświadczenia z realizacji programu Gambit 2000 oraz prognozę dostępnych środków do dalszych prac, przyjęto dla Programu Gambit 2005 cel strategiczny według **scenariusza optymistycznego**, zakładającego podjęcie działań prowadzących do zmniejszenia liczby ofiar zabitych w wypadkach drogowych o ponad 50 % w stosunku do roku 2003. Cel ten jest zgodny z zaleceniami zawartymi w dokumentach programowych (Polityka Transportowa UE do roku 2010 – Czas na decyzję, III Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego UE).

**Celem strategicznym Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 jest zmniejszenie do roku 2013 liczby ofiar śmiertelnych o ponad 50% w stosunku do roku 2003, tj. nie więcej niż 2800 ofiar śmiertelnych rocznie**

Ponadto, wyznaczono dwa pośrednie cele etapowe, które równocześnie będą punktami kontrolnymi realizacji strategii (rys. 9):

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

Realizacja celu strategicznego uzależniona jest od przyjęcia zadań i wymagań brd dla poszczególnych kategorii dróg, które są w gestii różnych zarządów drogowych. Biorąc pod uwagę rysujące się możliwości rozwoju sieci dróg krajowych, przy czym w okresie strategicznym do roku 2013, przyjęto dla nich bardzo wysokie wymagania brd. Dla pozostałych dróg wymagania te ustalono na niższym poziomie. Pomimo założenia mniejszych wymagań przy realizacji działań na drogach innych niż krajowe mogą wystąpić duże trudności. Dlatego też bardzo istotnym działaniem będzie stworzenie systemu zachęt i wsparcia dla zarządów tych dróg. Prognozy liczby ofiar śmiertelnych na rok 2013, obrazujące poziom wymagań dla poszczególnych kategorii dróg przedstawiono w tabl. 2.



**Rys. 9 Prognoza liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce do roku 2013 z podziałem na etapy**

Tablica 2

Prognozy liczby ofiar śmiertelnych dla poszczególnych kategorii dróg

| Rok analizy | Jednostka                   | Kategoria drogi |             |                       |             | Razem       |
|-------------|-----------------------------|-----------------|-------------|-----------------------|-------------|-------------|
|             |                             | Krajowe         | Wojewódzkie | W powiatach grodzkich | Pozostałe   |             |
| 2003        | Liczba ofiar                | <b>2053</b>     | <b>1137</b> | <b>866</b>            | <b>1586</b> | <b>5640</b> |
|             | Udział %                    | 36,4            | 20,2        | 15,3                  | 28,1        | 100,0       |
| 2013        | Zmniejszenie liczby ofiar % | <b>~75</b>      | <b>~45</b>  | <b>~45</b>            | <b>~45</b>  | <b>50</b>   |
|             | Liczba ofiar                | <b>500</b>      | <b>730</b>  | <b>550</b>            | <b>1020</b> | <b>2800</b> |
|             | Udział %                    | 17,8            | 26,1        | 19,6                  | 36,4        | 100         |

## 5.2 Cele szczegółowe

W programie strategicznym przewiduje się realizację wszystkich pięciu celów szczegółowych wyznaczonych w przyjętej w Polsce Wizji ZERO.

### **Cel 1 – Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd**

Dla efektywnej i skutecznej realizacji procesu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy w pierwszej kolejności ulepszyć podstawy systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju. Większość elementów tego systemu już istnieje lub jest aktualnie wdrażana. Do tych elementów można zaliczyć funkcjonowanie Krajowej Rady BRD i wojewódzkich rad, istnienie baz danych i ośrodków naukowo-badawczych. Jednakże wiele składników systemu wymaga zorganizowania lub usprawnienia. Szczególna rola w organizowaniu takiego systemu przypada władzom centralnym.

### **Cel 2: Kształtowanie bezpiecznych postaw uczestników ruchu drogowego**

Nadmierna prędkość, przejazd na sygnale czerwonym, ignorowanie praw innych uczestników ruchu, jazda pod wpływem alkoholu, nie stosowanie zabezpieczeń w pojazdach to najczęściej występujące niebezpieczne i agresywne zachowania kierowców. Takie zachowania uczestników ruchu drogowego są okolicznością występującą przy wypadkach drogowych o dużej ciężkości. Istnieje, więc pilna potrzeba dokonania zmian zachowań uczestników ruchu poprzez działania zmierzające do podniesienia świadomości społeczeństwa o zagrożeniach brd, zwiększenie działań Policji na drogach i automatyzację rejestracji wykroczeń, podniesienie poziomu szkolenia kierowców, prowadzenie akcji informacyjnych oraz działania wymuszające poprawne zachowania obejmujące: zastosowanie efektywnych metod nadzoru ruchu drogowego, zastosowanie drogowych środków fizycznych, a w szczególności metod uspokajania ruchu. Działania te powinny doprowadzić do:

- zmniejszenia częstości przekroczeń prędkości o 50%,
- zwiększenia udziału stosowania pasów bezpieczeństwa w samochodach osobowych do 95% z przodu,
- zmniejszenie uczestnictwa w ruchu pod wpływem alkoholu o 50%.

### **Cel 3: Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów**

Piesi i rowerzyści należą do grupy największego ryzyka bycia ofiarą wypadku drogowego. W roku 2003 na obszarze kraju śmierć poniosło 1858 pieszych i 694 rowerzystów, tj. 46% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. W szczególności duża liczba wypadków z pieszymi (ponad 54%) występuje w miastach. Mimo, że w ostatnich latach działania w tym zakresie prowadzone na obszarze kraju przyniosły spadek liczby ofiar śmiertelnych i rannych wśród pieszych, to jednak liczba ofiar w tych grupach jest nadal bardzo wysoka. Poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, dorosłych i dzieci wiąże się z koniecznością weryfikacji istniejących aktów prawnych pod kątem zasad poruszania się pieszych i rowerzystów, a także relacji pieszy-kierowca, udoskonalenia systemu edukacji i komunikacji ze społeczeństwem, unowocześnienia nadzoru nad ruchem pieszych i rowerzystów oraz powszechnym stosowaniu drogowych środków brd chroniących pieszych i rowerzystów. Działania te powinny doprowadzić do zmniejszenia:

- udziału niechronionych uczestników ruchu jako śmiertelnych ofiar wypadków - nie więcej niż 30%,
- wskaźnika ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu do 2,2 ofiar na 100 tys. mieszkańców.



## Cel 4: Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej

W zakresie drogowych środków poprawy brd należy wymienić: wykonanie przeglądu głównych ciągów drogowych i ulicznych z punktu widzenia brd i wyeliminowanie ewidentnych mankamentów bezpieczeństwa sieci drogowej, powszechne promowanie i wdrażanie środków służących rozdzieleniu funkcji dróg i ulic, uspokojeniu ruchu; promowanie i wdrażanie środków zmniejszających wielkość ruchu samochodowego przez zwiększenie udziału transportu zbiorowego w przewozach, opracowanie zasad oceny planów i projektów drogowych z punktu widzenia brd. Pierwszym krokiem powinno być usuwanie wielu, często drobnych, wad i nieprawidłowości w geometrii i oznakowaniu dróg, a także zwracanie większej uwagi na bezpieczeństwo ruchu na etapie projektowania i planowania dróg oraz obiektów wokół drogi. Działania te powinny spowodować:

- objęcie audytem brd wszystkich projektów budowy, przebudowy i modernizacji odcinków dróg krajowych, a w dalszej kolejności dróg wojewódzkich,
- eliminację 90% miejsc najbardziej niebezpiecznych na sieci dróg krajowych,
- uspokojenie ruchu na 80% długości przejść dróg tranzytowych przez małe miasta i miejscowości,

tak aby w rezultacie doprowadzić do zmniejszenia:

- wskaźnika liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do 12 ofiar na 1 mln pojazdokilometrów,
- liczby ofiar śmiertelnych na drogach krajowych nie więcej niż 500.

## Cel 5: Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych

Wskaźnik ciężkości wypadków liczony jako liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków wynosi 11 i jest jednym z największych w Europie. Zmniejszenie tego wskaźnika można osiągać poprzez wielokierunkowe działania prewencyjne, ratownicze, inżynierskie i edukacyjne, a w szczególności poprzez stosowanie urządzeń zabezpieczających w pojazdach, kształtowanie drogi „wybaczącej” błędy kierowców i otoczenia drogi pozbawionego niebezpiecznych obiektów, usprawnienie ratownictwa na drogach i edukację w zakresie pierwszej pomocy. Działania te powinny doprowadzić do zmniejszenia :

- wskaźnika ciężkości wypadku do 5 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków,
- wskaźnika udziału liczby ofiar zmarłych w wyniku wypadków drogowych do nie więcej niż 10% ogółu ofiar śmiertelnych tych wypadków.

Tablica 3

Zestawienie oczekiwanych efektów realizacji poszczególnych celów brd

| Cel          |  | Liczba ofiar śmiertelnych    |              |
|--------------|--|------------------------------|--------------|
| Nr           | Nazwa  | Rok 2003                     | Rok 2013     |
| 1.           | Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz Brd | Liczby trudne do oszacowania |              |
| 2.           | Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego                    | 1.940                        | 970          |
| 3.           | Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów   | 1.700                        | 850          |
| 4.           | Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej                            | 1.450                        | 710          |
| 5.           | Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych                           | 550                          | 270          |
| <b>Razem</b> |  | <b>5.640</b>                 | <b>2.800</b> |

Oczekuje się, że pełna realizacja działań priorytetowych przypisanych poszczególnym celom może przynieść efekty zestawione w tablicy 3. Z zestawienia tego wynika, że w roku 2013 można się spodziewać zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w stosunku do roku 2003 o:

- 970 ofiar poprzez zmianę zachowań uczestników ruchu drogowego,
- 850 ofiar poprzez ochronę niechronionych uczestników ruchu,

- 710 ofiar poprzez budowę i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej wraz otoczeniem,
- 270 ofiar poprzez działania na rzecz zmniejszenia ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych.

Zrealizowanie przyjętych celów i priorytetów poprzez wykonanie poszczególnych działań do roku 2013 powinno przynieść w stosunku do poziomu bazowego (rok 2003) łączne zmniejszenie (tablica 4):

- liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych o ponad 16.800 osób,
- liczby ofiar rannych o 180 tys. osób,
- kosztów zdarzeń drogowych o 68,0 mld zł.

Tablica 4

Zestawienie oczekiwanych efektów realizacji poszczególnych celów brd

| Działania    |  | Uratowani od śmierci w wypadkach drogowych do roku 2013 |               |
|--------------|--|---|---------------|
| Cel          | Nazwa  | %   | Liczba        |
| 1.           | Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd | Liczby trudne do oszacowania                            |               |
| 2.           | Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego                    | 34,0  | <b>5.700</b>  |
| 3.           | Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów   | 30,0  | <b>5.100</b>  |
| 4.           | Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej                            | 26,0  | <b>4.350</b>  |
| 5.           | Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych                           | 10,0  | <b>1.650</b>  |
| <b>Razem</b> |  | <b>100,0</b>  | <b>16.800</b> |

Biorąc to pod uwagę należy podkreślić, że:

- efekt przeprowadzenia działań systemowych jest trudny do oszacowania, ale system brd jest niezbędny do prawidłowej realizacji pozostałych celów szczegółowych,
- największy potencjał zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych tkwi w działaniach związanych z nadzorem nad ruchem drogowym i przekształcaniu infrastruktury drogowej,
- zaproponowane w niniejszym programie działania przyniosą oprócz efektu społecznego wymierny efekt ekonomiczny,
- najbardziej efektywnymi z punktu widzenia społecznego i ekonomicznego będą działania edukacyjne i działania związane z intensywnym nadzorem nad ruchem drogowym, dlatego te działania powinny być rozwijane w pierwszej kolejności.

Rekomendacja Komisji Europejskiej nakłada na te działania (związane ze zmniejszeniem udziału kierowców przekraczających limity prędkości i kierowców jadących pod wpływem alkoholu oraz zwiększenie stosowania pasów bezpieczeństwa) udział 50 %. W Polsce trudno będzie zrealizować to zalecenie ze względu na odmienną strukturę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (bardzo duży udział pieszych w wypadkach oraz niski stan techniczny infrastruktury drogowej). Dlatego równie duże znaczenie w analizowanym okresie strategicznym przypisano działaniom realizującym ochronę niechronionych uczestników ruchu (cel 3) i budowie bezpiecznej infrastruktury drogowej (cel 4).

## 6. DZIAŁANIA

Realizacja każdego z przyjętych celów i priorytetów wymaga podjęcia wielu kompleksowych, efektywnych i zintegrowanych działań na obszarze kraju. W okresie strategicznym do roku 2013 powinny być podjęte 67 działań podzielone na 15 kierunków priorytetowych. Priorytety są wybranymi działaniami realizującymi cele szczegółowe. Zakłada się, że wszystkie priorytety będą realizowane z uwzględnieniem podejścia systemowego.

### **Cel 1: Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz brd**

Cel ten będzie realizowany przez działania podzielone na trzy następujące priorytety:

- 1.1 Struktury organizacyjne brd,
- 1.2 Zarządzanie brd,
- 1.3 Działanie sektorowe.

#### **Priorytet 1.1 Struktury organizacyjne brd**

Budowa i rozwój struktur organizacyjnych administracji państwowej i samorządowej dla prowadzenia działań na rzecz brd poprzez stworzenie podstaw prawnych do ich funkcjonowania i finansowania jest warunkiem koniecznym do realizacji działań określonych w programie krajowym.

Działanie 1: Usprawnienie struktur organizacyjnych instytucji centralnych. Poprawa skuteczności działania instytucji centralnych jest warunkiem koniecznym realizacji programu brd na szczeblu ogólnokrajowym. Działanie to będzie realizowane poprzez: usprawnienie funkcjonowania Krajowej Rady BRD umożliwiające wykonywanie podstawowych zadań statutowych do prowadzenia jednolitych i spójnych działań na terenie całego kraju, a także zaangażowanie wszystkich, uczestniczących grup społecznych, podnoszenie wiedzy o brd wśród centralnych i resortowych kadr w procesie brd.

Działanie 2: Usprawnienie struktur organizacyjnych instytucji regionalnych i lokalnych. Poprawa skuteczności działania instytucji regionalnych i lokalnych jest warunkiem koniecznym dla efektywnej realizacji celów Programu Krajowego w województwach, powiatach i gminach. Działanie to będzie realizowane poprzez: zmianę statusu wojewódzkich rad brd, określenie podstaw do powoływania i funkcjonowania powiatowych rad brd, utworzenie lub rozwój struktur dla realizacji działań na rzecz brd na obszarze województwa i powiatu (inspektorzy, „liderzy” brd), podnoszenie wiedzy o brd wśród regionalnych i lokalnych kadr brd.

#### **Priorytet 1.2 Zarządzanie brd**

Stworzenie podstaw do długoterminowego i konsekwentnego prowadzenia działań poprawy brd poprzez wyszkolenie i powołanie profesjonalnej kadry odpowiedzialnej za brd na wszystkich szczeblach administracyjnych państwa oraz stworzenie narzędzi umożliwiających ich sprawne funkcjonowanie.

Działanie 1: Organizacja systemu współdziałania i koordynacji. Dla zapewnienia przepływu informacji, zapewnienia racjonalnego programowania i wykorzystywania środków finansowych oraz jednolitego podejścia do tworzenia i wykorzystywania narzędzi zarządzania brd niezbędne jest: określenie zasad współpracy i koordynacji działań między partnerami wdrażającymi Krajowy Program, wspieranie techniczne jednostek administracji regionalnych i lokalnych, organizowanie współpracy międzynarodowej w celu wykorzystania zagranicznych doświadczeń w poprawie brd.

Działanie 2: Organizacja systemu szkolenia profesjonalnych kadr brd. Obiektywna wiedza ogólna i specjalistyczna jest podstawą profesjonalnego działania w brd. W tym celu niezbędne jest: organizowanie cyklicznych szkoleń członków rad brd, instytucji wykonawczych i innych osób odpowiedzialnych za działania na rzecz brd oraz tworzenie niezbędnych materiałów szkoleniowych i pomocy internetowych.

Działanie 3: Usprawnienie procesu programowania brd. Proces programowania brd wymaga interdyscyplinarnego podejścia do określania celów i działań, uwzględniającego uwarunkowania europejskie, krajowe i lokalne, oraz specyficzne oczekiwania instytucji i środowisk. W celu uzyskania spójności i możliwości długoterminowego działania niezbędne jest: promowanie Programu Krajowego jako dokumentu określającego główne kierunki działań i stanowiącego wzorcową propozycję dla innych programów brd, opracowanie przewodników do przygotowywania sektorowych i regionalnych programów brd, monitorowanie i aktualizację Programu Krajowego oraz opiniowanie i monitorowanie programów sektorowych i regionalnych.

Działanie 4: Nowelizacja przepisów prawa związanych z systemem brd. Wprowadzenie wielu z działań objętych Programem i uzyskanie ich wysokiej efektywności wymaga nowelizacji niektórych przepisów prawa. Powinna ona obejmować między innymi: nowelizację ustawy Prawo o ruchu drogowym (wprowadzenie zmian w systemie szkolenia i egzaminowania kierowców, zarządzania ruchem drogowym, wprowadzenia audytu brd oraz stosowanie kar w trybie administracyjnym za przewinienia w ruchu drogowym rejestrowane automatycznie). Nadanie wszystkim elementom działań ratowniczych „Statusu Bezpieczeństwa Wewnętrzne Państwa”.

Działanie 5: Usprawnienie systemu zbierania i gromadzenia danych o zdarzeniach drogowych. Jakość baz danych warunkuje trafność podejmowania decyzji w zakresie niezbędnych środków zaradczych. W celu poprawy jakości istniejącego systemu zbierania i przetwarzania danych o brd niezbędne jest: dostosowanie karty zdarzenia drogowego do standardów międzynarodowych (wymagania Unii Europejskiej) i do potrzeb praktycznych działań prewencyjnych i badawczych, wyposażenie Policji w środki wspomaganie obsługi zdarzeń drogowych, utworzenie na bazie istniejących systemów informatyczne (SEWIK, GUS, CEPIK itp.) krajowej, zintegrowanej bazy danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego, utworzenie jednolitych baz danych o zdarzeniach drogowych w województwach i powiatach oraz zasad zarządzania i korzystania z tych baz.

Działanie 6: Wprowadzenie jednolitego systemu monitoringu brd. Celem monitoringu brd jest bieżące śledzenie zmian zachodzących w stanie brd i efektywności podejmowanych działań na rzecz brd. Działanie to będzie realizowane poprzez: kontynuację przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego monitorowania zmian wybranych zachowań uczestników ruchu (prędkość, stosowanie pasów bezpieczeństwa) i rozszerzenie monitorowania innych zachowań kierowców, a także zachowań innych uczestników ruchu (piesi, rowerzyści), monitorowanie działań prowadzonych na rzecz brd i realizacji programów brd, a także szybkiego wprowadzania korekt do programów operacyjnych i finansowych, coroczne składanie sprawozdań Radzie Ministrów ze stanu brd na terenie kraju.

Działanie 7: Stworzenie systemu informacji o brd. Niezbędne jest stworzenie krajowego i regionalnych systemów informacji o brd poprzez: wytypowanie jednostki odpowiedzialnej za utworzenie i funkcjonowanie systemu informacji o brd, opracowanie procedur pozyskiwania, przetwarzania i udostępniania danych i informacji, przygotowanie jednolitych narzędzi do zarządzania systemem informacji na poziomie regionalnym i lokalnym.

Działanie 8: Powołanie platformy badawczej w zakresie brd. Wszystkie działania brd wymagają merytorycznego wsparcia w fazie programowania, szczegółowej identyfikacji przyczyn zagrożeń, wdrażania najefektywniejszych działań i oceny skuteczności podejmowanych decyzji. Stworzenie skutecznego programu badawczego w tym zakresie jest konieczne dla wspomagania działań wynikami krajowych prac badawczych. Niezbędna są: identyfikacja aktualnego stanu badań naukowych i prac studialnych; opracowanie programu badań brd; powołanie platformy badawczej bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz utworzenie polskiego obserwatorium brd umożliwiającego: wykonywanie rocznych raportów o brd, prowadzenie analiz, formułowanie wniosków i wskazywanie kierunków działań oraz ocenę wdrażanych przedsięwzięć programowych.

#### Działanie 9: Wprowadzenie systemu obligatoryjnych procedur audytu brd

Podstawowym działaniem prewencyjnym w procesie budowy sieci drogowej jest uwzględnienie kryteriów, metod i środków brd już na etapie planowania i projektowania infrastruktury drogowej. Wprowadzenie audytu jako formalnego, standaryzowanego i niezależnego opiniowania planów i projektów wymaga: opracowania podstaw prawnych do wykonywania audytu brd dotyczącego wszystkich dróg publicznych w Polsce wraz z określeniem zasad uzyskiwania uprawnień audytora, opracowania instrukcji i materiałów pomocniczych dla prowadzenia audytu brd, powołanie jednostki szkolącej audytorów i nadającej certyfikaty, organizację szkoleń audytorów brd oraz szkoleń dla innych stron uczestniczących w procesie audytu (planiści, projektanci, inwestorzy).

#### Działanie 10: Wprowadzenie systemu standaryzacji i promocji efektywnych działań.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest dziedziną od niedawna rozwijaną. Mimo, że działania na rzecz brd w Polsce prowadzone są już od wielu lat to brak jest odpowiednio przygotowanych podręczników, wytycznych, zasad i katalogów dobrej praktyki mających na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Działanie to będzie realizowane poprzez: zidentyfikowanie potrzeb, opracowanie odpowiednich podręczników, wytycznych, zasad, katalogów i przykładów dobrej praktyki pokazujących sposoby rozwiązania poszczególnych problemów brd (uspokojenie ruchu, stosowanie urządzeń dla bezpiecznego poruszania się pieszych i rowerzystów, organizowanie bezpiecznej drogi do szkoły, kampanii na rzecz brd itp.), rozpowszechnienie opracowanych materiałów pomocniczych wśród instytucji, organizacji i osób zajmujących się prowadzeniem działań na rzecz brd.

#### Działanie 11 Wprowadzenie stabilnego systemu finansowania brd.

Przejrzyste i stabilne finansowanie działań na rzecz brd jest podstawowym warunkiem realizacji programów brd i osiągnięcia celu strategicznego. Kraje członkowskie OECD na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym wydają średnio 2 - 3 % wszystkich wydatków na drogi, a na realizację programów brd 5 - 7 % wielkości strat społecznych i materialnych ponoszonych w wyniku wypadków drogowych. W roku 2003 koszty kolizji i wypadków drogowych w Polsce wyniosły ponad 30 mld zł. Dla realizacji celów Programu Krajowego zakłada się: wykorzystanie środków wsparcia UE (programy sektorowe i regionalne) przeznaczonych na priorytetowe działania systemowe brd i na rozwój infrastruktury drogowej; ujęcie i zaplanowanie w odpowiednich częściach budżetu Państwa, a także w budżetach jednostek samorządu terytorialnego (województwo, powiat, gmina) odpowiednich środków finansowych z przeznaczeniem na realizację zadań własnych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego; stworzenie systemu wspierania finansowego działań sektorowych, regionalnych i lokalnych.



## **Priorytet 1.3 Działania sektorowe**

Usprawnienie struktur organizacyjnych instytucji resortowych działających na rzecz brd poprzez podejmowanie bardziej intensywnych działań w tym zakresie oraz zwiększenie zaangażowania w realizację Programu Krajowego jest warunkiem koniecznym jego skutecznego wdrożenia i osiągnięcia postawionego w programie celu ilościowego. Określono działania dla 8 sektorów biorących udział w realizacji działań na rzecz brd.

Działanie 1: Doskonalenie szkolnej edukacji na rzecz brd. Prawidłowo funkcjonujący system szkolnej edukacji na rzecz brd jest elementem niezbędnym dla wykształcenia świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego. Dlatego konieczne jest realizowanie treści programowych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego na każdym etapie nauczania. Wychowanie komunikacyjne realizowane jako interdyscyplinarne zadanie szkoły powinna znaleźć swoje odzwierciedlenie w programach i podręcznikach różnych przedmiotów nauczania (dotyczy programów i podręczników nowych, ubiegających się o dopuszczenie do użytku szkolnego). Konieczny jest stały rozwój bazy techniczno-dydaktycznej i metodycznej szkół, organizowanie pozaszkolnych działań edukacyjnych z zakresu brd, wspomagających edukację szkolną oraz organizację inspirujących form edukacji i aktywizacji rodziców.

Działanie 2: Doskonalenie systemu szkolenia i egzaminowania kierowców. Jednym z najważniejszych działań zmniejszających ryzyko udziału kierowcy w wypadku drogowym jest prawidłowy system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. System taki wymaga ciągłego doskonalenia, zapewniającego mu wysoką jakość oraz spójność z wymaganiami i standardami Unii Europejskiej poprzez: doskonalenie i standaryzację systemu szkolenia kandydatów na kierowców, egzaminatorów i instruktorów nauki jazdy, zorganizowanie systemu ustawicznego szkolenia kierowców ze szczególnym uwzględnieniem kierowców zawodowych oraz usprawnienie doskonalenie systemu reedukacji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego.

Działanie 3: Unowocześnienie i zwiększenie efektywności nadzoru nad ruchem drogowym. Podstawowym celem działania organów i instytucji uprawnionych do nadzoru nad ruchem drogowym jest zapewnienie przestrzegania przepisów. Wymaga to: wdrożenia i rozwoju systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym oraz zmian w systemie prawnym, ułatwiających działanie służbom nadzoru nad ruchem drogowym między innymi przy wdrażaniu systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Konieczne jest także nadanie bardzo wysokiego priorytetu działaniom na rzecz brd w bieżącej działalności policji i innych służb nadzoru oraz organizacyjne umacnianie policyjnej służby ruchu drogowego poprzez skupienie funkcji dyspozycyjno-nadzorczych dotyczących ruchu drogowego w wydzielonych ogniwach organizacyjnych komendy głównej i komend wojewódzkich. Do tego niezbędne jest odpowiednie zorganizowanie oraz wyposażenie techniczne policji i innych organów nadzoru ruchu drogowego poprzez sukcesywne wzmocnienie etatowe i sprzętowe policyjnej służby ruchu drogowego oraz wdrożenie badań efektywności działania służb nadzoru nad ruchem drogowym. Podjęte będą także działania zmierzające do sankcjonowania wykroczeń w ruchu drogowym przy założeniu „zero tolerancji”.

Działanie 4: Zwiększenie efektywności działań organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości. Celem tego działania jest usprawnienie prowadzenia postępowań przygotowawczych w sprawach o wypadki drogowe, zwiększenie wiedzy sędziów i prokuratorów o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Wymaga to: usprawnienia postępowań w sprawach o wypadki drogowe przez dodatkowe wyposażenie Policji w odpowiedni sprzęt do dokumentowania śladów na miejscu zdarzeń, przeprowadzenia badań i analiz ewentualnego wyodrębnienia w większych prokuraturach zespołów ds. wypadków drogowych, wdrożenia systemu szkolenia sędziów i prokuratorów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozwoju form kształcenia sędziów i prokuratorów oraz przygotowania materiałów pomocniczych.

Działanie 5. Usprawnienie działań dotyczących kontroli technicznej pojazdu. Celem tego działania jest przede wszystkim zredukowanie ciężkości wypadków powodowanych złym stanem technicznym pojazdów. Działanie to będzie realizowane poprzez: obowiązkową weryfikację w zakresie bezpieczeństwa użytkowania wyposażenia i części pojazdów wpływających na bezpieczeństwo eksploatacji, wprowadzenie nowoczesnych technik i technologii do stacji kontroli pojazdów, usprawnienie systemu kontroli stacji diagnostycznych między innymi poprzez zaangażowanie Transportowego Dozoru Technicznego do kontroli funkcjonowania stacji diagnostycznych, uczestniczenie w grupach eksperckich Unii Europejskiej w zakresie warunków technicznych pojazdów i dostosowanie przepisów do regulacji UE.

Działanie 6. Usprawnienie organizacji służb zarządzających ruchem drogowym. Celem działania jest usprawnienie funkcjonowania służb odpowiedzialnych za zarządzanie ruchem drogowym i drogami poprzez: ustalenie czytelnego podziału kompetencji zarządzających ruchem drogowym i drogami, wprowadzenie we wszystkich zarządach drogowych jednostki organizacyjnej odpowiedzialnej za bezpieczeństwo ruchu drogowego, ustawowe zapewnienie zapisów o zarządzaniu ruchem drogowym określające struktury zarządzania ruchem drogowym i warunki kwalifikowania osób do pełnienia samodzielnych funkcji w zarządzaniu ruchem drogowym oraz warunki sporządzania planów organizacji ruchu.

Działanie 7. Rozwój systemu ratownictwa na drogach. Celem rozwoju systemu jest skrócenie czasu dotarcia podmiotów ratowniczych do miejsca wypadku oraz skrócenia czasu rozpoczęcia udzielania pomocy lekarskiej ofiarom wypadku. Do realizacji tego działania niezbędne jest: zapewnienie ustawowe precyzujące zakres praw, obowiązków i odpowiedzialności podmiotów ratowniczych będących ogniwami powszechnego systemu ratowniczego, usprawnienie funkcjonowania zintegrowanego systemu ratowniczego, rozwój systemu ratownictwa medycznego, w tym przedszpitalnego, a w szczególności standaryzację wyposażenia pojazdów w sprzęt ratowniczy, doposażenie zespołów ratownictwa medycznego w nowoczesne ambulanse (spełniające polskie normy) wraz z niezbędnym sprzętem medycznym, doposażenie jednostek PSP i OSP w niezbędny, standardowy sprzęt ratowniczy, rozwój systemu Szpitalnych Oddziałów Ratunkowych, usprawnienie i rozwój systemu szkolenia ratowników i społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy.

Działanie 8. Pomoc ofiarom wypadków. Podstawowym celem tego działania jest dostarczenie ofiarom wypadków drogowych wsparcia, które umożliwi jak najszybszy powrót poszkodowanego i jego rodziny do, o ile to możliwe, normalnego funkcjonowania w społeczeństwie. Wymaga to stworzenia systemu informacji o prawach, przywilejach i jednostkach wyspecjalizowanych do udzielania pomocy ofiarom wypadków drogowych.

## **Cel 2 - Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego**

Cel ten będzie realizowany przez 13 działań podzielonych na trzy priorytety:

- 2.1 Prędkość,
- 2.2 Pasy bezpieczeństwa,
- 2.3 Alkohol i inne podobnie działające środki

Priorytety te są zgodne z Rekomendacją Komisji Europejskiej z dnia 21 października 2003 roku.

### **Priorytet 2.1 Prędkość**

Nadmierna prędkość jest najczęściej występującą przyczyną wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym. Każdego roku ponad 1600 osób ginie w wypadkach drogowych, których bezpośrednią przyczyną była nadmierna prędkość, a badania wskazują, aż 45% kierowców przekracza dopuszczalne limity prędkości. Działania na rzecz ograniczania wpływu nadmiernej prędkości na liczbę ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych należy

uznać za działania pierwszoplanowe, gdyż w nich tkwi bardzo duży potencjał zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych.

Działanie 1. Nowelizacja aktów prawnych odnoszących się do prędkości jazdy. Celem działania jest stworzenie warunków do podejmowania zdecydowanych działań prewencyjno-represyjnych w stosunku do uczestników ruchu przekraczających prędkość. Działanie to będzie realizowane poprzez: modyfikację zachowań kierowców dotyczących prędkości, rozszerzenia uprawnień do kontroli prędkości na inne służby (straż miejska, inspekcja transportu drogowego).

Działanie 2. Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem promującej jazdę z bezpieczną prędkością. Celem jest prowadzenie edukacji nowoczesnymi środkami komunikacji ze społeczeństwem dla uświadomienia roli prędkości w powstawaniu wypadków i pokazanie konsekwencji jazdy z nadmierną prędkością poprzez: podejmowanie edukacyjnych działań zachęcających uczestników ruchu do postaw negujących przekraczanie prędkości, szkolenie instruktorów dla kształtowania u kandydatów na kierowców nawyku jazdy z prędkością dostosowaną do charakteru drogi i otoczenia, przeprowadzenie cyklu ogólnopolskich kampanii propagandowych informujących o zagrożeniach związanych z nadmierną prędkością jazdy, systematyczne prowadzenie kampanii propagandowych informujących o zagrożeniach związanych z nadmierną prędkością jazdy w miejscach wzmoczonej automatycznej kontroli prędkości, systematyczne prowadzenie kampanii informacyjno – promocyjnych wspierających działania prewencyjno kontrolne i edukacyjne informujących o roli prędkości w konsekwencjach wypadków drogowych.

Działanie 3. Unowocześnienie nadzoru nad ruchem drogowym w zakresie kontroli prędkości. Celem jest unowocześnienie i zwiększenie efektywności metod nadzoru ruchu w zakresie kontroli prędkości w celu stworzenia poczucia powszechności nadzoru i nieuchronności kary za wykroczenia i przestępstwa poprzez: wprowadzanie nowoczesnych środków wyposażenia pojazdu, rejestrujących i kontrolujących prędkość jazdy, usprawnienie i intensyfikację losowych kontroli prędkości, selekcję miejsc do intensywnego nadzoru prędkości, organizację systemu automatycznej rejestracji przekroczeń limitu prędkości, z dostosowaniem procedur do szybkiego i skutecznego represjonowania sprawców przewinień.

Działanie 4. Powszechna weryfikacja ograniczeń prędkości. Celem jest przywrócenie pełnego zaufania kierowców do ograniczeń prędkości oraz dostosowanie lokalnych i stosowanie ogólnych limitów prędkości do warunków drogowo-ruchowych i otoczenia drogi. Działanie powinno objąć upowszechnienie drogowych środków ograniczających prędkość, wdrożenie zasady strefowania prędkości w obszarach zabudowy, wprowadzanie lokalnych ograniczeń prędkości z zastosowaniem znaków zmiennej treści dostosowanej do aktualnej sytuacji drogowo-ruchowej, pilotażowe wdrożenia kompleksowych środków uspokojenia ruchu na niebezpiecznych odcinkach przejść dróg tranzytowych przez miejscowości, powszechne wdrażania środków obszarowego uspokojenia ruchu w miastach w powiązaniu z budową hierarchicznych struktur sieci ulic oraz ujednoczenie zasad ustalania limitów prędkości.



Działanie 5. Prowadzenie systematycznych badań prędkości ruchu pojazdów. Prowadzenie efektywnych działań w zakresie zmniejszenia udziału prędkości jako głównego czynnika wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym wymaga wsparcia naukowego poprzez: badania ogólnych tendencji w zmianach prędkości jazdy oraz ocenę skuteczności działań i środków edukacyjnych, represyjnych i inżynierskich wprowadzanych pod kątem zarządzania prędkością, rozwój systemu punktów monitorowania przekroczeń prędkości przez pojazdy.

## **Priorytet 2.2 Pasy bezpieczeństwa i inne urządzenia ochronne**

Najprostszymi, a jednocześnie najskuteczniejszymi urządzeniami bezpieczeństwa biernego w pojeździe są urządzenia ochronne, w tym pasy bezpieczeństwa. Stosowanie ich powoduje redukcję ryzyka poniesienia śmierci lub zranienia oraz zmniejszenie częstotliwości uszkodzeń twarzy, oczu, mózgu i płuc. Około 50% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych mogłoby żyć, gdyby w chwili zderzenia pojazdu z stosowały urządzenia ochronne. W Polsce pasy bezpieczeństwa stosuje zaledwie 66 % uczestników ruchu. Natomiast działania zmierzające do zwiększenia stosowania pasów bezpieczeństwa są najtańszymi i najbardziej efektywnymi, dlatego w tych działaniach zawarty jest duży potencjał zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

Działanie 1. Nowelizacja aktów prawnych w zakresie stosowania pasów bezpieczeństwa. Celem działania rozszerzenie zakresu obligatoryjnego wyposażenia pojazdów w pasy bezpieczeństwa (np. w autokarach). Działania to będzie realizowane poprzez dostosowanie przepisów dotyczących warunków technicznych pojazdów do regulacji UE.

Działanie 2. Udoskonalanie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie używania pasów bezpieczeństwa. Celem działania jest usprawnienie i intensyfikacja edukacji nowoczesnymi środkami komunikacji ze społeczeństwem w celu uświadomienia roli pasów i innych urządzeń bezpieczeństwa i konsekwencjach braku ich stosowania przez uczestników ruchu drogowego w pojazdach poprzez: doskonalenie przedszkolnej i szkolnej edukacji komunikacyjnej, szczególnie kierowanej do dzieci najmłodszych i ich rodziców, kreującej potrzebę pozytywnych wzorców zachowań i przyzwyczajzeń, zapewniających bezpieczeństwo (zapinanie pasów); intensyfikację edukacyjnych działań wobec rodziców i opiekunów dzieci; systematyczne prowadzenie kampanii informacyjno – promocyjnych wspierających działania prewencyjno - kontrolne i edukacyjne informujących o roli pasów bezpieczeństwa w zmniejszaniu konsekwencji wypadków drogowych; udoskonalenie systemu szkolenia kandydatów na kierowców, egzaminatorów i instruktorów formującego nawyk jazdy z zapiętymi pasami bezpieczeństwa.

Działanie 3 Usprawnienie kontroli stosowania pasów bezpieczeństwa. Celem jest usprawnienie metod nadzoru ruchu w zakresie kontroli stosowania pasów bezpieczeństwa w celu poczucia powszechności kontroli i nieuchronności kary poprzez: zorganizowanie systemu kontroli używania pasów bezpieczeństwa i kasków ochronnych, oraz urządzeń zabezpieczających dzieci przewożone w pojazdach samochodowych usprawnienie metod nadzoru ruchu w zakresie kontroli stosowania pasów, wprowadzanie nowoczesnych środków wyposażenie pojazdu rejestrujących i kontrolujących stosowanie pasów.

Działanie 4. Prowadzenie systematycznych badań stosowania pasów bezpieczeństwa. Prowadzenie efektywnych działań w zakresie zwiększania udziału uczestników ruchu drogowego stosujących pasy bezpieczeństwa w pojazdach jako istotnego czynnika ograniczającego śmiertelne skutki wypadków drogowych wymaga wsparcia naukowego poprzez: rozwój systemu monitorowania stosowania pasów bezpieczeństwa we wszystkich województwach i powiatach, badania tendencji w zmianach stosowania pasów przez kierowców i pasażerów oraz skuteczności zastosowanych środków, badania skutków nie stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach.

## **Priorytet 2.3 Alkohol i inne podobnie działające środki**

W roku 2003 w Polsce 688 osoby poniosło śmierć w wyniku wypadków, spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu, ponadto policja ujawniła ponad 157 tys. osób prowadzących pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości).

Działanie 1. Nowelizacja aktów prawnych związanych z zagadnieniem trzeźwości w ruchu drogowym. Duża liczba osób prowadzących pod wpływem alkoholu i innych środków odurzających wymusza zmiany w prawie. Działanie to będzie realizowane między innymi przez: nowelizację prawa w zakresie badań trzeźwości kierowców na drodze i penalizacji, rozszerzenie uprawnień do kontroli trzeźwości na inne służby (straż miejska, inspekcja transportu drogowego) i prawne określenie ich kompetencji.

Działanie 2. Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem uświadamiających rolę alkoholu w wypadkach drogowych. Celem działania jest intensyfikacja edukacji nowoczesnymi środkami komunikacji ze społeczeństwem w celu uświadomienia roli alkoholu i innych środków działających podobnie w powstawaniu wypadków i ich konsekwencjach. Działanie to będzie realizowane między innymi przez: podejmowanie edukacyjnych działań zachęcających pasażerów (rówieśników młodych kierowców) do postaw negujących jazdę pod wpływem alkoholu i innych podobnie działających środków, doskonalenie systemu szkolenia kandydatów na kierowców, egzaminatorów i instruktorów formującego nawyk „trzeźwej jazdy”, promowanie zastępczych środków transportu dla osób będących pod wpływem alkoholu (np. Disco-busy), tworzenie kampanii reklamowych promujących trzeźwość na drodze na wzór europejski (np. BOB, Krzyś).

Działanie 3. Usprawnienie nadzoru nad ruchem drogowym. Zwiększenie nacisku na kontrolę osób prowadzących pod wpływem alkoholu pozwoli na redukcję liczby ofiar w wypadkach. System nadzoru i kontroli wymaga rozwoju tak, aby każdy kierowca prowadzący pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających miał poczucie powszechności kontroli nieuchronności kary. Działanie to będzie realizowane między innymi przez: wprowadzenie losowej kontroli trzeźwości kierujących jako standardowej procedury kontrolnej (z wykorzystaniem doświadczeń dotychczasowych operacji „POMIAR”), w miejscach i czasie zwiększonego zagrożenia wypadkami z udziałem nietrzeźwych kierujących; uwzględnienie w kontrolach używania przez kierujących środków działających podobnie do alkoholu, usprawnienie metod nadzoru ruchu w zakresie kontroli kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu lub podobnie działających środków.

Działanie 4. Prowadzenie systematycznych badań problemu uczestniczenia w ruchu pod wpływem alkoholu i innych podobnie działających środków. Prowadzenie efektywnych działań w zakresie zmniejszenia udziału osób nietrzeźwych na drodze wymaga wsparcia naukowego poprzez: badania ogólnych tendencji w zmianach udziału uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu i badania skuteczności środków edukacyjnych i represyjnych wprowadzanych pod kątem zmniejszenia liczby uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu.

## **Cel 3 - Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów**

Cel ten będzie realizowany poprzez podejmowanie 15 działań podzielonych na trzy priorytety:

- 3.1 Piesi,
- 3.2 Dzieci,
- 3.3 Rowerzyści.

### **Priorytet 3.1 Piesi**

W roku 2003 w wypadkach drogowych śmierć poniosło 1858 pieszych. Jest to grupa największego ryzyka śmierci w ruchu drogowym. Szczególnie duża liczba wypadków z pieszymi występuje w miastach. Mimo, że w ostatnich latach działania w tym zakresie prowadzone na obszarze kraju przyniosły spadek liczby zabitych i rannych wśród tej grupy użytkowników dróg, to jednak liczba ofiar jest nadal bardzo wysoka.

Działanie 1. Nowelizacja aktów prawnych w celu wzmocnienia ochrony pieszych. Poprawa bezpieczeństwa pieszych użytkowników dróg wiąże się z koniecznością weryfikacji istniejących aktów prawnych pod kątem zasad poruszania się pieszych, a także relacji pieszy-kierowca, na wyznaczonych przejściach oraz poboczach dróg, tak by doprowadzić do odpowiedniej zmiany tych zachowań. Należy ponadto wprowadzić zmiany legislacyjne przywracające zakaz parkowania na chodnikach i powierzchniach przeznaczonych dla pieszych, a także wprowadzanie rozwiązań ułatwiających pieszym bezpieczne przechodzenie przez jezdnie.

Działanie 2. Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie bezpieczeństwa pieszych. Podstawową rolę w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych odgrywać powinna szeroka edukacja społeczeństwa. W tym celu należy rozpowszechniać różne formy działań podnoszące wiedzę o bezpieczeństwie pieszych, kulturę zachowań wzajemnych (pieszy - kierujący) i świadomość zagrożeń w sytuacjach nieprzestrzegania prawa. Niezbędne jest również doskonalenie systemu edukacji dzieci i młodzieży, a także szkolenia kierowców pod kątem obecności w ruchu pieszych użytkowników dróg.

Działanie 3. Zintensyfikowanie ochrony pieszych środkami nadzoru nad ruchem drogowym. Skuteczność wszystkich działań z zakresu poprawy bezpieczeństwa pieszych może być, zwłaszcza w początkowych etapach, zwiększona poprzez usprawnienie metod nadzoru ruchu, mających na celu odpowiednią modyfikację nieprawidłowych zachowań pieszych i kierowców względem pieszych, zaostrenie sankcji za potrącenie pieszego.

Działanie 4. Powszechne stosowanie drogowych środków ochrony pieszych. Pieszy jest tzw. niechronionym użytkownikiem dróg. Oznacza to, że w konfrontacji z jadącym pojazdem ma niewielkie szanse na przeżycie. Dlatego należy zapewnić mu szczególną ochronę w ruchu drogowym poprzez powszechne stosowanie drogowych środków brd, tj. wysp dzielących jezdnie, sygnalizacji wzbudzanych oraz innych środków separacji i segregacji ruchu pieszego od samochodowego i rowerowego oraz dostosowywanie urządzeń ulicznych do wymagań osób niepełnosprawnych i osób w podeszłym wieku, weryfikację wyznaczonych przejść dla pieszych szczególnie na drogach położonych poza granicami obszaru zabudowanego lub stosowanie odpowiednich urządzeń wymuszających zmniejszenie prędkości pojazdów w przypadku konieczności wyznaczenia tych przejść.

Działanie 5. Prowadzenie systematycznych badań bezpieczeństwa pieszych. Wszystkie działania zmierzające do zapewnienia bezpieczeństwa pieszych powinny być wspierane przez badania naukowe i projekty pilotażowe, a uzyskana wiedza powinna służyć m.in.: weryfikacji istniejących warunków technicznych projektowania, budowy i utrzymania urządzeń dla pieszych i osób niepełnosprawnych, opracowywania katalogów i przykładów dobrej praktyki zalecanych do stosowania urządzeń dla ruchu pieszego.

## **Priorytet 3.2 Dzieci**

Najmłodszy uczestnicy ruchu drogowego zasługują na szczególną uwagę i troskę. Dobro dzieci, tej części społeczeństwa, która nie może w pełni sama wpływać na swoje bezpieczeństwo, leży wyłącznie w gestii odpowiedzialności rodziców, nauczycieli i dyrektorów szkół oraz władz lokalnych, a dalej - centralnych. To ich zadaniem jest zapewnienie najmłodszemu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa we wszystkich obszarach życia.

Działanie 1. Nowelizacja aktów prawnych w celu wzmocnienia ochrony dzieci w ruchu drogowym. Osiągnięcie celu związanego z poprawą bezpieczeństwa dzieci związane jest z koniecznością weryfikacji istniejących aktów prawnych pod kątem tych użytkowników dróg - należy m.in. zmienić zasady nadzoru nad dowozem dzieci do szkół.

Działanie 2. Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie ochrony dzieci w ruchu drogowym. W osiągnięciu celu istotną rolę odgrywają działania edukacyjne prowadzone wśród dzieci i młodzieży, a także kształcenie i doskonalenie: pedagogów, rodziców, kierowców, przedstawicieli samorządów i innych dorosłych. W tym zakresie niezbędne jest m.in.: wprowadzenie skutecznej, powszechnej szkolnej edukacji na rzecz brd, doskonalenie systemu szkolenia kierowców, a także intensyfikacja edukacji społeczeństwa w celu podniesienia uwagi dzieci, rodziców i opiekunów oraz wrażliwości kierowców na zagrożenie dziecka w ruchu drogowym.

Działanie 3. Zintensyfikowanie ochrony dzieci środkami nadzoru nad ruchem drogowym. Wszystkie działania z zakresu poprawy bezpieczeństwa dzieci powinny być wspierane przez sprawnie funkcjonujący nadzór ruchu w miejscach przekraczania jezdni przez dzieci, a także przez organizację ruchu przy szkołach realizowaną przez uprawnione do tego osoby tzw. „strażników szkolnych”. Należy usprawnić metody nadzoru nad stosowaniem urządzeń bezpieczeństwa dzieci w samochodach (foteliki), a ponadto zaostrzyć sankcje za potrącenie dziecka.

Działanie 4. Powszechne stosowanie drogowych środków ochrony dzieci. Niezbędnym elementem ochrony dzieci w ruchu drogowym jest stosowanie odpowiednich środków brd. Działanie to może być realizowane poprzez wykonywanie planów dojścia i usprawnienia drogi do szkoły, kompleksowe usprawnianie ruchu w obrębie szkoły, a także upowszechnienie drogowych środków ochrony pieszych, separacji ruchu pieszego od samochodowego i rowerowego w drodze do szkoły, ponadto konieczne jest wprowadzenie obowiązku wykonywania audytu brd projektów zagospodarowania planowanych obiektów szkolnych.

Działanie 5. Prowadzenie systematycznych badań bezpieczeństwa dzieci. Wszystkie działania zmierzające do realizacji celu w zakresie bezpieczeństwa dzieci wspierane będą przez prowadzenie badań i projektów pilotażowych, a uzyskane wyniki powinny przyczynić się do poprawy systemu kontroli zachowań uczestników ruchu w rejonach szkół, opracowania zasad planowania urządzeń dla pieszych oraz organizacji ruchu w obszarze szkół, określenia skuteczności zastosowanych środków.

## **Priorytet 3.3 Rowerzyści**

Rowerzyści należą do grupy największego ryzyka śmierci w ruchu drogowym w Polsce. Biorą oni udział w 9% wypadków drogowych i stanowią 12% wszystkich ofiar śmiertelnych, podczas gdy podróże rowerem stanowią zaledwie 1-2 % ogółu wykonywanych w naszym kraju podróży.



Działanie 1. Nowelizacja aktów prawnych w zakresie bezpieczeństwa rowerzystów. Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów jest związana z koniecznością weryfikacji istniejących aktów prawnych m.in. w zakresie krajowych standardów kształcenia rowerzystów w szkołach, warunków technicznych, którym powinny odpowiadać sprzedawane i dopuszczone do ruchu rowery oraz kaski ochronne dla rowerzystów, wprowadzenie obowiązku jazdy na rowerze w kasku.

Działanie 2. Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem w zakresie bezpieczeństwa rowerzystów. Wprowadzenie skutecznej szkolnej edukacji dla dzieci i młodzieży jest warunkiem koniecznym realizacji celu związanego z bezpieczeństwem rowerzystów. Wiąże się to z przygotowaniem kadry nauczycieli do prowadzenia szkoleń oraz rozpowszechnieniem działań edukacyjnych wśród rodziców i opiekunów młodych rowerzystów. Ważna jest intensyfikacja edukacji społeczeństwa w celu podniesienia uwagi dzieci, rodziców i opiekunów oraz wrażliwości kierowców na zagrożenie najechania na rowerzystę. Istotne jest zapewnienie wyposażenia szkół w odpowiednie materiały szkoleniowe i pomoce dydaktyczne do prowadzenia szkoleń młodych rowerzystów.

Działanie 3. Zintensyfikowanie ochrony rowerzystów środkami nadzoru nad ruchem drogowym. Skuteczność wszystkich działań z zakresu poprawy bezpieczeństwa rowerzystów może być, zwłaszcza w początkowym etapie, zwiększona poprzez wzmożenie kontroli zachowań rowerzystów (zwłaszcza młodych), zaostrenie sankcji za potrącenie rowerzysty.

Działanie 4. Powszechne stosowanie drogowych środków bezpieczeństwa rowerzystów. Niezbędnym elementem ochrony rowerzystów w ruchu drogowym jest powszechne stosowanie odpowiednich środków brd oraz rozbudowa sieci dróg rowerowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą. Szczególnie istotne jest zapewnienie budowy dróg rowerowych wzdłuż głównych i bardzo obciążonych ruchem ciągów drogowych.

Działanie 5. Prowadzenie systematycznych badań bezpieczeństwa rowerzystów. Wszystkie działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa rowerzystów wspierane będą dodatkowo przez badania i projekty pilotażowe dla określenia skuteczności zastosowanych środków i wskazania bezpiecznych urządzeń dla rowerów, weryfikacji warunków technicznych w zakresie projektowania, budowy i utrzymania urządzeń dla rowerzystów, opracowania katalogów i przykładów dobrej praktyki.

## **Cel 4 – Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej**

Cel ten będzie realizowany poprzez podejmowanie 9 działań podzielonych na trzy następujące priorytety:

- 4.1 Rozwój działań kontrolnych,
- 4.2 Rozwój bezpiecznej sieci dróg i ulic,
- 4.3 Nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym.

### **Priorytet 4.1 Rozwój działań kontrolnych**

Liczne mankamenty istniejącej sieci drogowej i często małe zwracanie uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w projektach drogowych i planach zagospodarowania przestrzennego wskazują na potrzebę usprawnienia działań kontrolnych pod kątem brd na etapie planowania i projektowania inwestycji drogowej, jak i w trakcie budowy oraz eksploatacji drogi.

Działanie 1. Usprawnienie systemu prowadzenia przeglądów istniejących dróg. Celem działania jest eliminacja często zwykłych mankamentów drogi przyczyniających się do zwiększenia ryzyka popełnienia błędu przez kierowcę lub pieszego. Działanie to obejmuje wprowadzenie dobrze merytorycznie przygotowanej instrukcji wykonywania przeglądów brd, szkolenie personelu wykonującego przeglądy, a także monitorowanie dróg pod kątem realizacji zapisów prawnych w tym zakresie przez poszczególne zarządy dróg publicznych.

Działanie 2. Wdrożenie audytu brd planowanych i projektowanych dróg. Celem działania jest wdrożenie do procesu inwestycyjnego środka o charakterze prewencyjnym. Działanie to obejmuje prawne usankcjonowanie obowiązku wykonywania audytu brd na drogach publicznych, opracowania instrukcji prowadzenia audytu, wprowadzenie systemu szkolenia i uzyskiwania uprawnień przez audytorów brd, także prowadzenie monitoringu i badań skuteczności audytu brd. Dotychczasowe doświadczenia prowadzenia audytu na drogach krajowych powinny być podstawą do sukcesywnego obejmowania audytem wszystkich kategorii dróg, a także studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin.

Działanie 3. Prowadzenie systematycznych analiz stanu brd na drogach. Celem działania jest ujednoczenie i rozpowszechnienie zasad prowadzenia analiz brd na wszystkich istniejących drogach publicznych, ze szczególnym wskazaniem dróg zarządzanych przez samorządy terytorialne. Działanie to obejmuje opracowanie instrukcji prowadzenia analiz brd dla potrzeb bieżącego utrzymania (ocena stanu brd, identyfikacja miejsc koncentracji wypadków), a także problematyki analiz brd, które powinny stanowić integralną część projektu drogowego.

#### **Priorytet 4.2 Rozwój bezpiecznej sieci dróg i ulic**

Czynniki drogowe wpływają na brd w znacznie większym stopniu niż wynika to ze standardowych statystyk wypadków drogowych. Liczne badania wskazują, że droga i jej otoczenie wpływa na powstanie 28-34% wypadków drogowych. Droga dobrze zaprojektowana, oznakowana i utrzymana wpływa korzystnie na zachowanie uczestników ruchu drogowego, a przez to zmniejsza ich zagrożenie.

Działanie 1. Przekształcanie sieci drogowej w celu jej hierarchizacji i zwiększenia kontroli dostępności. Dostosowanie struktury sieci drogowej do zróżnicowanych potrzeb transportowych silnie oddziałuje na sprawność i bezpieczeństwo ruchu. Przekształcanie sieci do postaci zhierarchizowanej jest procesem długotrwałym, angażującym sferę planowania przestrzennego, rozbudowę sieci drogowej o połączenia o najwyższych klasach technicznych, modernizację polegającą na dostosowaniu parametrów geometrycznych i dostępności do funkcji i klasy drogi. Działania służące przekształcaniu powinny obejmować weryfikację sieci drogowej w celu ustalenia rzeczywistych kategorii i klas dróg, określenia zasad planowania przestrzennego z punktu widzenia brd, określenia potrzeb budowania obwodnic miast i miejscowości w ramach przekształcania dróg krajowych i wojewódzkich. Konieczne jest wprowadzenie jednoznacznych zapisów ustawowych, dotyczących dostępności do dróg według ich kategorii, a następnie kontrola ich przestrzegania.

Działanie 2. Projektowanie bezpiecznych dróg. Bezpieczna droga to droga czytelna, zrozumiała, pozwalająca na korzystanie zgodne z jej przeznaczeniem, redukująca możliwości popełniania błędów przez użytkowników, a także „wybacząca” te błędy. Podstawowym zadaniem w odniesieniu do dróg istniejących jest identyfikacja miejsc szczególnie niebezpiecznych i eliminacja źródeł zagrożeń w tych miejscach. Dotychczasowa praktyka dowodzi, że eliminacja miejsc niebezpiecznych jest jednym z bardziej efektywnych sposobów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do najbardziej skutecznych drogowych środków poprawy brd należą: stosowanie bezpieczniejszych przekrojów dróg (np. przebudowa dróg z utwardzonymi poboczami na drogi o przekroju 2+1), stosowanie skrzyżowań zapewniających wysoki standard pod względem brd np. typu małe rondo, poprawianie parametrów geometrycznych i widoczności, wdrażanie środków uspokojenia ruchu na obszarach mieszkaniowych oraz na odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich w obszarach zabudowy, zwiększanie segregacji i separacji ruchu. W związku z tym, w ramach powyższego konieczne jest promowanie tych rozwiązań poprzez opracowanie i rozpowszechnienie zasad, wytycznych oraz przykładów dobrej praktyki, szkolenie projektantów oraz zarządzających ruchem i drogami, a także finansowe wspieranie projektów pilotażowych.

Działanie 3. Poprawa jakości nawierzchni drogowych i wyposażenia drogi. Bardzo istotne dla bezpiecznego funkcjonowania układu dróg i ulic są cechy nawierzchni drogowej oraz jej wyposażenia. Konieczna jest systematyczna poprawa stanu technicznego nawierzchni i jej cech powierzchniowych, w tym również poprawa szorstkości nawierzchni, a także poprawa stanu technicznego poboczy i elementów odwodnienia oraz jakości oświetlenia. Należy dążyć do obligatoryjności zapewnienia na drodze podstawowych standardów brd przy okazji wykonywania odnow nawierzchni drogowych. Ważne jest również podnoszenie jakości systemu utrzymania zimowego dróg.

Działanie 4. Prowadzenie systematycznych analiz i badań dla podniesienia jakości narzędzi projektowych. Zintegrowane działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wymagają odpowiednio przygotowanych podręczników, wytycznych i zasad prawidłowego projektowania dróg, mającego na uwadze bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. W ramach działania przewiduje się prowadzenie prac nad przygotowaniem wytycznych, zasad i przykładów dobrej praktyki w zakresie m.in. uspokojenia ruchu, stosowania urządzeń dla pieszych i rowerzystów, bezpiecznej drogi do szkoły, monitoringu prędkości, przeglądów oraz kontroli dróg i ulic pod kątem brd.

### **Priorytet 4.3 Nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym**

Działanie 1. Rozwój służb zarządzania ruchem drogowym. Realizacja nowoczesnego zarządzania ruchem wymaga reorganizacji służb zarządzania ruchem w celu dostosowania ich działań m.in. do zarządzania brd. Tradycyjne zarządzanie ruchem ograniczało się do udziału w projektowaniu rozwiązań technicznych (oznakowanie, sygnalizacja) i ich technicznej eksploatacji. Obecnie zakres zarządzania ruchem jest znacznie szerszy i polega także na monitorowaniu oraz interweniowaniu w sytuacji wystąpienia zatłoczenia, wypadków, incydentów, nietypowych wydarzeń, złych warunków atmosferycznych, a także robót drogowych, wymagających zmian w organizacji ruchu, informowania podróżnych lub sterowania ruchem.

Działanie 2. Wprowadzanie nowoczesnych środków zarządzania ruchem. Zarządzanie ruchem w sieci ulic obejmuje działania mające na celu efektywne wykorzystanie infrastruktury transportowej, umożliwiające z jednej strony podniesienie sprawności sieci transportowej (przepustowość, warunki ruchu, dostępność), a z drugiej strony zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu i minimalizacji oddziaływania ruchu na środowisko. Stosowanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) pozwala między innymi na redukcję liczby wypadków, zmniejszenie ich ciężkości oraz skrócenie czasu trwania akcji ratunkowej. W obszarze związanym z brd zastosowanie znajdują systemy zarządzania prędkością oraz monitorowania pracy kierowcy i pojazdu. Wiele zastosowań ITS pozwala na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg. Działania służące wprowadzaniu nowoczesnych środków zarządzania ruchem w pierwszym etapie powinny objąć opracowanie krajowych standardów i wytycznych funkcjonalno-sprzętowych stosowania urządzeń telematiki i inteligentnych systemów transportu, które umożliwią integrację systemów krajowych z systemami innych krajów UE. Bardzo istotne będą działania promocyjne, propagujące powstawanie i rozwój inteligentnych systemów transportu, w ramach których należy stworzyć możliwość dofinansowywania wdrożeń pilotażowych.

Działanie 3. Zarządzanie mobilnością. Zarządzanie mobilnością obejmuje działania, mające na celu zmniejszenie narażenia na uczestnictwo w wypadku drogowym poprzez zmniejszenie zapotrzebowania na podróżowanie oraz zmianę struktury podziału zadań przewozowych, która skutkuje wyborem transportu zbiorowego, jako najbardziej bezpiecznego. Działania służące wprowadzaniu zarządzania mobilnością powinny objąć opracowanie standardów i wytycznych stosowania środków i metod zmniejszania narażenia na uczestnictwo w wypadku drogowym. Należy ponadto zintensyfikować działania

promocyjne, propagujące powstawanie i rozwój zarządzania mobilnością oraz kształtujące opinię publiczną w celu akceptacji proponowanych rozwiązań, a także zachęcania do zmian zachowań transportowych.

## **Cel 5 - Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych**

Cel ten w analizowanym okresie strategicznym uszczegółowiony jest przez trzy priorytety:

- 5.1 Urządzenia zabezpieczające uczestników ruchu w pojeździe,
- 5.2 Kształtowanie dróg i ich otoczenia jako dróg „wybaczących” błędy kierowców,
- 5.3 Optymalizacja działań ratowniczych według „łańcucha przeżycia”.

Priorytety te realizowane będą przez 9 działań.

### **Priorytet 5.1 Urządzenia zabezpieczające uczestników ruchu w pojeździe**

Pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innym uczestnikom ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę, zapewniało dostateczne pole widzenia kierowcy oraz łatwe, wygodne i pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy równoczesnym jej obserwowaniu.

Działanie 1. Doskonalenie elementów bezpieczeństwa czynnego. Będzie to realizowane poprzez propagowanie zalet: układów przeciwblokujących i zwiększających skuteczność hamowania, ograniczających poślizg kół przy napędzie, stabilizacji toru jazdy przy nagłych manewrach skrętu i na zakrętach, ogumienia o odpowiednich parametrach dla poszczególnych sezonów (lato i zima), wspomagania układu kierowniczego, zawieszenia aktywnego, które dostosowują sztywność i tłumienie do prędkości jazdy oraz urządzeń poprawiających postrzeganie przez kierowców. Bardzo istotne jest również uczestniczenie w pracach zespołów badawczych w zakresie wyposażenia pojazdu i wprowadzanie nowych technologii w Polsce.

Działanie 2. Doskonalenie elementów bezpieczeństwa biernego. Doskonalenie elementów bezpieczeństwa biernego w pojazdach będzie realizowane poprzez: nowelizację prawa w zakresie wyposażenia pojazdów w pasy bezpieczeństwa z uwzględnieniem dyrektyw UE, propagowanie stosowania kasków ochronnych wśród rowerzystów, propagowaniu stosowania pasów bezpieczeństwa i fotelików dla dzieci, uczestniczenie w pracach zespołów badawczych w zakresie wyposażenia pojazdu i wprowadzanie nowych technologii w Polsce.

### **Priorytet 5.2 Kształtowanie dróg i ich otoczenia jako dróg „wybaczących” błędy kierowców**

Drzewa blisko krawędzi jezdni, brak barier ochronnych, niewłaściwa lokalizacja obiektów inżynierskich, przyczyniają się do dużej ciężkości wypadków drogowych. W 2004 roku 50% ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez nadmierną lub niedostosowaną prędkość jazdy (ponad 800 ofiar śmiertelnych) miało miejsce w wyniku najechania na drzewo, słup lub inny obiekt drogowy.

Działanie 1. Zabezpieczanie lub usuwanie niebezpiecznych obiektów w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni. Należy dążyć do tego, aby wypadnięcia pojazdu z jezdni nie kończyły się tak często śmiercią lub ciężkimi obrażeniami w wyniku zderzenia z obiektami w pasie drogowym. Usunięcie lub zabezpieczenie obiektów przy krawędzi drogi, głównie drzew, stosowanie barier ochronnych oraz wprowadzenie podatnych konstrukcji słupów i podpór przyczyni się do zmniejszenia ciężkości wypadków.

Działanie 2. Kształtowanie bezpiecznego pasa drogowego. Pas drogowy stanowi bardzo ważny element mający wpływ na stan brd. Zaleca się stosowanie poboczy wolnych od przeszkód bocznych na drogach krajowych i wojewódzkich, a także stosowanie zabezpieczeń wysokich skarp oraz profilowanie łagodnych skarp w miejscach o wysokim



zagrożeniu, bezpiecznego kształtowania rowów w zależności od klasy drogi. Działanie to może przyczynić się do zmniejszenia ciężkości wypadków związanych z wypadnięciem z jezdni.

### **Priorytet 5.3 Optymalizacja działań ratowniczych według „łańcucha przeżycia”**

Efekty ratowania życia ofiar wypadków uzależnione są od optymalizacji czynności ratowniczych według „łańcucha przeżycia”, na który składa się wczesne powiadomienie zespołów ratownictwa medycznego, wczesne podjęcie podstawowej resuscytacji krążeniowo – oddechowej, wczesne udzielenie pomocy przez profesjonalne służby ratownicze oraz wczesne rozpoczęcie leczenia w profesjonalnych oddziałach ratunkowych.

Działanie 1. Skrócenie czasu wykrycia i powiadamiania o zdarzeniu drogowym. Celem zwiększenia efektywności ratowania ofiar wypadków konieczne jest szybkie wykrycie zdarzenia, uruchomienie profesjonalnego systemu ratowniczego oraz jak najszybszego udzielenia pierwszej pomocy i medycznych działań ratowniczych. W tym celu niezbędne jest dalsze tworzenie Centrów Powiadamiania Ratunkowego oraz przypisanie im wdrożonego systemu powiadamiania ratunkowego opartego o alarmowy numer ratunkowy 112, utworzenie wspólnej sieci łączności wszystkich podmiotów ratowniczych, powszechne szkolenie społeczeństwa w zakresie udzielania pierwszej pomocy, oraz zastosowanie inteligentnych systemów transportowych umożliwiających automatyczne wykrywanie zdarzeń drogowych.

Działanie 2 Skrócenie czasu dojazdu na miejsce wypadku i transportu poszkodowanych do najbliższego szpitala ratunkowego. „Złota godzina” to maksymalny czas, jaki powinien upłynąć od chwili wypadku do podjęcia stosownego leczenia szpitalnego. Szybkie rozpoczęcie leczenia zwiększa szanse przeżycia ofiar wypadków drogowych i ich szybszego powrotu do zdrowia. Skrócenie istotnego elementu, jakim jest czas dojazdu zespołu ratownictwa medycznego do miejsca zdarzenia i czas dotarcia poszkodowanego do właściwego szpitala możliwe będzie dzięki odpowiedniej dyslokacji i wyposażenia zespołów ratownictwa medycznego, rozwój Lotniczego Ratowniczego Pogotowia, modernizacji miejskiej infrastruktury drogowej stwarzającej możliwości płynnego ruchu pojazdów ratowniczych oraz wykorzystaniu systemów sterowania ruchem dających priorytet pojazdom ratowniczym.

Działanie 3. Upowszechnienie standaryzacji działań na miejscu wypadku. Prawidłowa organizacja działań ratowniczych na miejscu zdarzenia i współpraca podmiotów biorących w niej udział zapewnia sprawne przeprowadzenie działań ratowniczych, a w konsekwencji skraca czas rozpoczęcia leczenia szpitalnego. Optymalne skrócenie akcji ratunkowej możliwe jest poprzez wdrożenie wspólnych procedur ratowniczych wszystkich podmiotów ratowniczych, wyposażenie wszystkich służb w kompatybilny sprzęt medyczny na zasadzie „jednych noszy od miejsca zdarzenia do oddziału ratunkowego” oraz organizacji ćwiczeń wszystkich podmiotów ratowniczych.

Działanie 4. Rozwój wyspecjalizowanych jednostek medycznych. Postępowanie z poszkodowanym w oddziale ratunkowym polega przede wszystkim na utrzymaniu i ewentualnym podtrzymywaniu czynności życiowych poszkodowanego, bardzo szczegółowym powtórny zbadaniu poszkodowanego oraz rozpoczęciu budowania i wdrażaniu planu definitywnego leczenia poszkodowanego. Dlatego też istnieje konieczność wspieranie tworzenia Szpitalnych Oddziałów Ratunkowych oraz szkolenia zespołów służby zdrowia.

Działanie 5. Narzędzia wspierające. Działania zmierzające do realizacji priorytetu 5.3 wspierane będą dodatkowo przez przeprowadzenie badań pozwalających sprecyzować miary efektywności nauczania „pierwszej pomocy” w Polsce, prowadzenie statystyk działań w warunkach szpitalnych, które umożliwią kontrolę działań służb medycznych w celu monitorowania systemu, wykonanie analizy istniejącej sieci jednostek ratowniczych

Krajowego Systemu Ratowniczo - Gaśniczego w aspekcie sieci dróg krajowych o największej gęstości wypadków śmiertelnych, przeprowadzenie badań, precyzujących miary efektywności monitorowania systemu ratownictwa, a także utworzenie systemu monitorowania jakości prac zespołów ratownictwa medycznego.

## 7. ZASADY REALIZACJI PROGRAMU

### 7.1 Zarządzanie programem

Zgodnie z Ustawą z dnia 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym, art. 140 c.1 Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego określa kierunki i koordynuje działania administracji w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań Krajowej Rady w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy w szczególności:

- proponowanie kierunków polityki państwa,
- opracowywanie programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o propozycje przedstawiane przez właściwych ministrów i ocena ich realizacji,
- inicjowanie badań naukowych,
- inicjowanie i opiniowanie projektów aktów prawnych oraz umów międzynarodowych,
- inicjowanie kształcenia kadr administracji publicznej,
- inicjowanie współpracy zagranicznej,
- współpraca z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi,
- inicjowanie działalności edukacyjno - informacyjnej,
- analizowanie i ocena podejmowanych działań.

Głównym koordynatorem realizacji Krajowego Programu BRD GAMBIT 2005 jest minister właściwy ds. transportu. W związku z powyższym jego rolą powinno być:

- opiniowanie programów sektorowych i wojewódzkich ,
- zarządzanie funduszem brd w zakresie finansowania lub wspomaganie wybranych działań priorytetowych,
- wymiana doświadczeń pomiędzy wszystkimi partnerami wdrażającymi program,
- monitorowanie oraz ocena działań sektorowych i samorządowych,
- inicjowanie zmian w ustawodawstwie,
- wspieranie merytoryczne i techniczne Partnerów wdrażających Program Krajowy oraz programy regionalne i lokalne.

### 7.2 Zasady programowania i współpracy

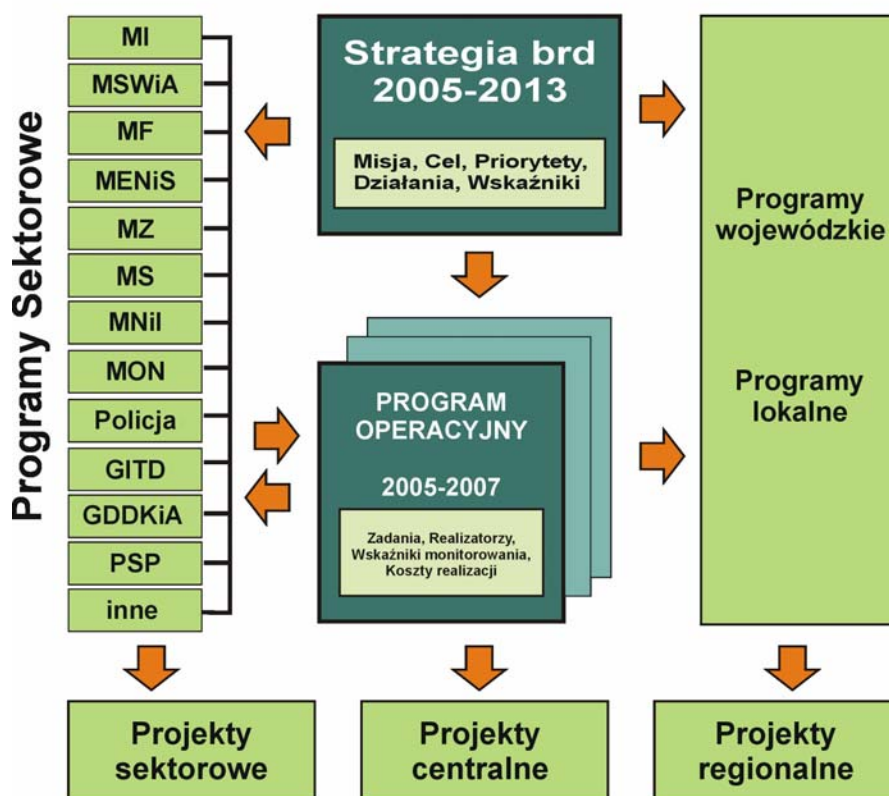
**Zasady programowania sektorowego i terytorialnego.** Podstawowymi narzędziami realizacji Strategii będą programy operacyjne, programy sektorowe, wojewódzkie i powiatowe. Wszystkie programy powinny być opracowywane z uwzględnieniem nadrzędnego celu jakim jest realizacja założeń Programu Krajowego. Schemat realizacji strategii przedstawiono na rysunku rys. 10.

**Programy operacyjne** – sporządzane będą na okres trzech lat. W pierwszym programie operacyjnym sporządzonym na lata 2005-2007 określone zostaną projekty stanowiące uszczegółowienie zadań przedstawionych w strategii. Do każdego projektu przypisana zostanie jednostka wykonawcza, podane źródła finansowania oraz wskaźniki do monitorowania efektywności wdrażania programu.

**Programy sektorowe** – wewnętrzne programy poszczególnych sektorów (ministerstwa) i instytucji administracji rządowej (GDDKiA, KGP, KGSP, GITD itp.) przygotowywane w celu reorganizacji struktur oraz stworzenia warunków do realizacji zadań wynikających z programu GAMBIT 2005.

# GAMBİT 2005

Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego



Rys. 10 Narzędzia realizacji Strategii brd

**Programy wojewódzkie** – podstawą tworzenia programów wojewódzkich powinny być zapisy w dokumentach wojewódzkich – strategii rozwoju oraz planie zagospodarowania przestrzennego. Programy wojewódzkie, podobnie jak Program Krajowy, powinny składać się z diagnozy gwarantującej obiektywne spojrzenie na faktyczny stan brd, strategii zawierającej jasno sprecyzowany cel z podaniem głównych kierunków działań oraz programów operacyjnych precyzujących zadania do wykonania przez instytucje i organizacje szczeble wojewódzkiego.

**Programy lokalne** – są to programy realizowane przez lokalne samorządy. Programy te, opracowane z dużym stopniem szczegółowości wskazywać powinny konkretne rozwiązania z zakresu edukacji, nadzoru, infrastruktury i ratownictwa (np. usprawnienie konkretnego skrzyżowania, doposażenie konkretnej jednostki w sprzęt, wskazanie dokładnego miejsca automatycznego nadzoru itp.)

**Zasady wspierania sektorów i regionów.** Bezpośredni wpływ władz centralnych (poprzez zaplanowane działania systemowe i sektorowe) na uratowanie potencjalnych ofiar od śmierci w wypadkach drogowych może wynieść ok. 55 % ogólnej liczby osób uratowanych. Duży udział w spodziewanym efekcie będą miały działania niezwiązane z sektorem transportu (edukacja, policja, ratownictwo na drogach), dlatego niezbędny jest system wsparcia tych sektorów. Pozostała część osób uratowanych pozostaje w gestii wojewódzkich, powiatowych

i gminnych władz samorządowych poprzez prowadzenie działań o zasięgu terytorialnym, na które nie mają bezpośredniego wpływu władze centralne.

Działania obszarowe są to działania prowadzone na poziomie województw, powiatów i gmin powinny być realizowane w ramach formułowanych na tych poziomach programach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te powinny przede wszystkim odzwierciedlać lokalną specyfikę problemów i zagrożeń w następujących obszarach: budowa regionalnych i lokalnych struktur brd, edukacja brd, nadzór nad ruchem drogowym, infrastruktura drogowa i ratownictwo na drogach.

Zaleca się, aby programy sektorowe i obszarowe (regionalne i lokalne) przyczyniały się także do realizacji celów krajowych w zamian za wsparcie tych działań z poziomu centralnego. Wsparcie to będzie realizowane poprzez:

- opracowanie wzorcowego zestawu programów dla regionów, powiatów i gmin oraz zachęcania do ich przygotowywania i realizowania,
- wspieranie merytoryczne, techniczne i finansowe działań regionalnych i lokalnych realizujących w swoich programach cele i zalecenia programu krajowego,
- monitorowanie realizacji programów i działań regionalnych i lokalnych.

Krajowa Rada BRD podejmie starania w celu rozwoju systemu wspierania działań sektorowych i obszarowych (regionalnych i lokalnych).

### 7.3 Koszty i zasady finansowania

**Koszty.** Koszty służące realizacji celów Programu będą ponoszone w sposób bezpośredni (koszty działań nakierowanych tylko na brd) i w sposób pośredni (koszty innych działań korzystnych dla brd). Szacuje się, że osiągnięcie zaplanowanego celu uzyska się w 40% za pomocą działań infrastrukturalnych (budowa i utrzymanie dróg), a w 60% za pomocą pozostałych działań (związanych z edukacją i komunikacją społeczną, nadzorem nad ruchem drogowym i ratownictwem na drogach). Znaczna część (ok. 55%) niezbędnych nakładów powinna być przeznaczona na działania centralne (systemowe i sektorowe), a pozostała część na działania terytorialne (regionalne i lokalne).

Najdroższe będą działania infrastrukturalne, które stanowią ponad 70% przewidywanych nakładów. W kosztach tych są także nakłady ponoszone na rozwój infrastruktury drogowej w innych programach: budowa dróg ruchu szybkiego, budowa obwodnic, przebudowa dróg układu podstawowego. Polska przygotowuje program przebudowy znacznej długości sieci dróg krajowych, dlatego istotne jest, aby program ten realizować w jak największym dostosowaniu do standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wiąże się to jednak z prowadzeniem skutecznych działań kontrolnych nad procesem realizacji projektów (audyt brd).

Szczegółowe określenie kosztów wymaga wykonania analiz dostosowanych do zadań i harmonogramów ujętych w poszczególnych Programach Operacyjnych.

**Zasady finansowania.** Przejrzyste i stabilne finansowanie działań na rzecz brd jest podstawowym warunkiem realizacji celu głównego niniejszego programu. Koszty budowy sieci drogowej składają się z kosztów zapewnienia społeczeństwu mobilności, czyli przemieszczania się oraz kosztów dodatkowych ponoszonych dla zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, czy zmniejszenia ujemnego wpływu na środowisko. Na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym kraje członkowskie OECD wydają średnio 2-3 % wszystkich wydatków na drogi, inne kraje 5-7 % rocznych strat ponoszonych w wyniku wypadków drogowych. W roku 2003 koszty kolizji i wypadków drogowych w Polsce wyniosły ponad 30 mld zł.



Z doświadczeń krajów OECD wynika, że finansowanie w tych krajach działań na rzecz brd jest realizowane w kilku formach za pomocą:

- środków budżetowych wydzielonych w budżecie centralnym, a także w budżetach sektorowych, regionalnych i lokalnych na pozycję „bezpieczeństwo ruchu drogowego”,
- środków wsparcia UE kierowanych bezpośrednio na działania brd i przeznaczonych na priorytetowe działania systemowe,
- środków wsparcia UE kierowanych na rozwój infrastruktury drogowej i wykorzystywanych dla działań ze szczególnym zwróceniem uwagi na obligatoryjny audyt brd,
- specjalnych funduszy brd.

Fundusz BRD jest tworzony w w/w krajach ze środków pochodzących z:

- budżetu państwa,
- nawiązek sądowych za wykroczenia i przestępstwa drogowe,
- mandatów karnych i opłat administracyjnych za wykroczenia i przestępstwa drogowe,
- odpisów od obowiązkowych ubezpieczeń OC pojazdów,
- podatku akcyzowego na paliwa silnikowe lub opłaty paliwowej,
- pożyczek,
- kapitału prywatnego i organizacji pozarządowych.

Biorąc pod uwagę doświadczenia UE przyjęto, że finansowanie brd powinno być zapewnione głównie przez rząd, czyli planowane w budżecie państwa. Powinno być także wspierane przez budżety regionalne, będące w gestii urzędów marszałkowskich, oraz przez budżety lokalne (powiatowe i gminne) jako część ich zobowiązań na rzecz poprawy jakości życia tamtejszych mieszkańców. Szczególną rolę w tym obszarze powinny pełnić towarzystwa ubezpieczeniowe, które w krajach wysoko zmotoryzowanych są liderami wielu programów prewencyjnych, gdyż są największymi beneficjentami działań na rzecz brd. Istotne jest także zaangażowanie sektora prywatnego w realizację programów poprawy brd.

Finansowanie działań na rzecz brd w Polsce przewiduje się z wykorzystaniem następujących środków:

- z budżetów poszczególnych resortów i budżetów jednostek samorządu terytorialnego wszystkich szczebli oraz innych instytucji rządowych i pozarządowych w ramach planowanych wydatków będących w ich dyspozycji,
- ze wsparcia UE Sektorowy Program Operacyjny – Transport w części przeznaczonej na brd, pomoc techniczną, rozwój infrastruktury drogowej oraz rozwój inteligentnych systemów transportowych,
- z programów regionalnych UE (fundusze strukturalne),
- z pożyczek międzynarodowych instytucji finansowych (Bank Światowy, Europejski Bank Inwestycyjny), m.in. w formie wsparcia z poziomu centralnego wybranych zadań realizowanych przez jednostki administracji rządowej i samorządowej na zasadach współfinansowania i w oparciu o stosowne porozumienia,
- gromadzonych na rachunku Krajowego Funduszu Drogowego (art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym).

## 7.4 Zasady monitorowania programu

W celu właściwego przebiegu procesu monitorowania konieczne jest przyjęcie i ocena wskaźników monitorowania. W tablicy 5 zestawiono zaproponowane, podstawowe wskaźniki monitorowania wraz z wielkościami dla poszczególnych okresów monitorowania.

Tablica 5

Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania Strategii brd do roku 2013

| Cele  | Wskaźnik   | Rok  |      |
|---|--|------|------|
|   |  | 2003 | 2013 |
| <b>Cel ogólny</b>   | Liczba ofiar śmiertelnych  | 5640 | 2800 |
|   | Liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców  | 14,7 | 7,4  |
|   | Liczba ofiar śmiertelnych na 10 tys. pojazdów  | 3,5  | 1,3  |
|   | Liczba ofiar śmiertelnych na 1mld pojazdokilometrów  | 31,8 | 11,7 |
| <b>Cel 2 – Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu</b>    | Liczba ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu na 100 tys. mieszkańców   | 6,8  | 2,2  |
|   | Stosunek liczby niechronionych uczestników ruchu jako ofiar śmiertelnych do ogólnej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych - %   | 45   | 22,5 |
| <b>Cel 3 – Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów</b>                   | Stosunek liczby pojazdów przekraczających dopuszczalne limity prędkości do ogólnej liczby pojazdów w ruchu - %   | 46   | 30   |
|   | Stosunek liczby uczestników ruchu w samochodach osobowych z przodu stosujących pasy bezpieczeństwa do ogólnej liczby uczestników ruchu w samochodach osobowych z przodu - %] | 72   | 95   |
|   | Stosunek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu do ogólnej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych - %        | 12,2 | 6,0  |
| <b>Cel 4 – Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury drogowej</b>  | Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach na drogach krajowych   | 2053 | 500  |
|   | Stosunek liczby projektów objętych audytem brd do ogólnej liczby realizowanych projektów drogowych na drogach krajowych - %  | 5    | 100  |
|   | Stosunek liczby „zlikwidowanych” „czarnych punktów” do ogólnej liczby czarnych punktów na drogach krajowych - %  | 5    | 90   |
|   | Stosunek liczby przejść dróg tranzytowych przez miejscowości z wykonanym uspokojeniem do ogólnej liczby tych przejść - %   | 5    | 80   |
| <b>Cel 5 – Zmniejszenie ciężkości i konsekwencji wypadków drogowych</b> | Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków  | 11,1 | 5,0  |
|   | Stosunek liczby ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od wypadku w wyniku obrażeń odniesionych w wypadku drogowym do liczby wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych - %     | 22   | 10   |

Monitorowanie Programu GAMBIT 2005 będzie należało do zadań Zespołu Monitorującego, którego Przewodniczący powinien być członkiem Krajowej Rady BRD. Zespół będzie monitorował i ocenił realizację Programu na podstawie:

- Sprawozdań instytucji, samorządów i organizacji pozarządowych biorących udział w realizacji programu (zebranych i wstępnie przetworzonych przez Sekretariat KRBRD),
- Raportu o stanie brd kraju.

Powyższe dokumenty powinny być przekazane Zespołowi Monitorującemu, który na ich podstawie opracuje:

- Okresową ocenę realizacji Programu,
- Wnioski dotyczące dalszej jego realizacji lub wprowadzania korekt programu.

## 8. ZAKOŃCZENIE

Obecna sytuacja brd Polsce oraz perspektywiczne możliwości i ograniczenia jej poprawy powodują, że właściwe dla Polski i innych nowych członków UE działania zaradcze mogą nie być działaniami priorytetowymi w starych krajach UE. Stąd polskie oczekiwania powinny koncentrować się na takiej polityce UE, która:

- wspiera finansowo, technicznie i merytorycznie programowe działania krajowe i regionalne,
- inicjuje i wspiera badania naukowych dotyczące zagadnień brd, specyficzne dla krajów nowo przyjętych do UE.

Niniejszy Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 zapewni możliwość zintensyfikowania prac prewencyjnych w celu ochrony życia i zdrowia uczestników drogowego. Efektem przedstawionego programu będzie uratowanie życia kilkunastu tysięcy osób oraz uniknięcie inwalidztwa kilkudziesięciu tysięcy osób. Znaczna poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach wpłynie także na poprawę naszego wizerunku na arenie międzynarodowej, co przyczyni się do podniesienia atrakcyjności gospodarczej i turystycznej Polski. Planując jednakże nakłady na realizację programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy porównywać ich wielkość z wielkością strat spowodowanych wypadkami drogowymi, sięgających obecnie 30 mld zł rocznie. W Unii Europejskiej działania na rzecz poprawy brd są uznawane za najbardziej rentowne, jako że granica racjonalnego inwestowania w uratowanie jednej ofiary wypadku drogowego wynosi 1 mln Euro.

Skuteczna realizacja Programu Krajowego będzie możliwa, jeżeli do realizacji przedstawionego programu podejmiemy wszyscy razem w partnerski sposób – zarówno resorty i instytucje rządowe, jak i jednostki samorządu terytorialnego szczebla regionalnego i lokalnego, a także ubezpieczyciele, organizacje pozarządowe oraz wszyscy ludzie dobrej woli.

## 9. MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

### 9.1 Raporty

ESCAPE (2000): *Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement*. EU – 4 FP. [www.vtt.fi/rte/projects/escape](http://www.vtt.fi/rte/projects/escape)

ETSC (1995): *A Strategic Road Safety Plan for the European Union*. European Transport Safety Council. Brussels.

Gerondeau, Ch. (1992): *Road Safety in Poland*. WB Report. Warszawa 1992.

GAMBIT (1996): *Zintegrowany program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce*. Raport KBN nr PBZ 110-01. Połączone Zespoły Autorskie. Transport Miejski. Vol. XV, nr 8-9.

GAMBIT (2000): *Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*. Połączone Zespoły Autorskie. Gdańsk, 2000

GDDP (2001): *Wytuczne projektowania skrzyżowań*. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, Warszawa.

IRTAD (2000): *International Road Traffic and Accident Database* (OECD). [www.bast.de](http://www.bast.de)

KGP (2000/2003): *Wypadki drogowe w Polsce – rok 2000 - 2003*. Komenda Główna Policji, Biuro Koordynacji Służby Prewencyjnej, Wydział Ruchu Drogowego, Warszawa.

Krystek, R. (1996): *Rola fińskich towarzystw ubezpieczeniowych w procesie poprawy brd*. Raport Fundacji GAMBIT. Warszawa.

Kubicki, W. (2003): *Krajowy System Ratowniczo – Gaśniczy*. [www.kgpsp.gov.pl](http://www.kgpsp.gov.pl)

MTiGM (2001): *Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju*. Warszawa, 2001. [www.mi.gov.pl](http://www.mi.gov.pl).

MI (2005/1): *Polityka Transportowa Państwa na lata 2005 – 2025*. (Projekt) [www.mi.gov.pl](http://www.mi.gov.pl).

MI (2005/2). *Strategia rozwoju Transportu na lata 2007 – 2013*. (Projekt), [www.mi.gov.pl](http://www.mi.gov.pl).

NPR (2003): *Narodowy Plan Rozwoju 2004 - 2006*, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa, luty 2003.

NPR (2005): *Narodowy Plan Rozwoju 2007 - 2013*, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa, styczeń 2005.

OECD (1994): *Targeted road safety programmes*. OECD Road Transport Research 1994.

Rumar, K. (1999): *Transport Safety Visions, Targets and Strategies: Beyond 2000*. ETSC. [www.etsc.be](http://www.etsc.be)

SPO-TGM (2003): *Sektorowy Program Operacyjny Transport – Gospodarka Morska na lata 2004 – 2006*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2003.

MI (2003): *Analiza wybranych aspektów zachowania użytkowników dróg*.–

SWOV (2001): *SUNflower a comparative study on the development of road safety in Sweden*. the United Kingdom and the Netherland.

Strona internetowa Krajowej Rady BRD: [http://www.krbrd.gov.pl/stan\\_brd/stan\\_brd.htm](http://www.krbrd.gov.pl/stan_brd/stan_brd.htm).



Wegman, F., Wouters, P. (2002): *Road Safety Policy in the Netherlands; facing the future*. SWOV Institute for Road Safety Research. Report No D-2002-4. Leidschendam.

WHO (2001): *A 5-year WHO Strategy for Road Traffic Injury Prevention*. WHO Report No NMH/VIP/01.03. Geneva. [www.who.int/violence-injury](http://www.who.int/violence-injury)

*Wojewódzki program bezpieczeństwa ruchu drogowego – GAMBIT Pomorski*. Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej w Gdańsku, Gdańsk 2003.

*Wojewódzki program bezpieczeństwa ruchu drogowego – GAMBIT Lubelski*. Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej w Gdańsku, Gdańsk 2001/2003.

*Wojewódzki program bezpieczeństwa ruchu drogowego – GAMBIT Śląski*. Politechnika Gdańska, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej w Gdańsku, Gdańsk 2000/2001.

*Wojewódzki program bezpieczeństwa ruchu drogowego – GAMBIT Warmińsko - Mazurski*. Politechnika Gdańska, Katedra Inżynierii Drogowej, Gdańsk 2002/2003.

*Wojewódzki Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego województwie świętokrzyskim*. Politechnika Krakowska i Politechnika Świętokrzyska, Kraków – Kielce 2002.

ZPORR (2003): *Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004 – 2006*, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa, luty 2003.

## 9.2 Dyrektywy i rekomendacje UE

EC (2004) *Commission Recommendation of 21 October 2003 on enforcement in the field of road safety* (2004/345/EC)

CEC (2003): *European Road Safety Action Programme. Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: A shared responsibility*. Commission of the European Communities. Brussels.

ETSC (2002): *Reducing Road Deaths: the EU vision, target and plan*. [www.etsc.be](http://www.etsc.be)

EC (2001): *European Commission, White Paper — European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities 2001, ISBN 92-894-0341-1.

Dyrektywa (2000) Unii Europejskiej z 14 września 2000 dotycząca praw jazdy (2000/56/EC).

Dyrektywa (1991) Rady Europy z 29 lipca 1991 dotycząca praw jazdy (91/439/EEC).

ETSC (1999): *Exposure data for the assessment of risks: Use and needs within and across the transport modes in the EU*. European Transport Safety Council. Brussels.

ETSC (1999): *Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe*. European Transport Safety Council, Brussels.

ETSC (1995): *A Strategic Road Safety Plan for the European Union*. European Transport Safety Council. Brussels.