

## PROGRAM GAMBIT'2000

### Spis treści

	Strona
1. Wprowadzenie.....	2
1.1 Bezpieczeństwo ruchu drogowego w krajach Unii Europejskiej.....	2
1.2 Polska a kraje OECD.....	4
2. Diagnoza.....	6
2.1 Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.....	6
2.2 Stan rozwiązań systemowych.....	9
3. Cele Programu.....	12
3.1 Cele ilościowe.....	12
3.2 Cele jakościowe.....	13
4. Założenia do Programu.....	15
5. Zadania.....	16
5.1 Rozwój systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	16
5.2 Wdrożenie środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	26
6. Harmonogram realizacji zadań.....	35
7. Badania bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	40
8. Koordynacja systemów ratownictwa.....	41
9. Finansowanie programu.....	43

### **Materiały źródłowe:**

1. *GAMBIT'96 – Zintegrowany Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce* zamówiony przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, sfinansowany przez Komitet Badań Naukowych (PBZ-110-01). Połączone Zespoły Autorskie. Gdańsk, 1996.
2. Dane statystyczne:
  - IRTAD (International Road Traffic Accident Data) – baza danych o wypadkach drogowych w krajach OECD,
  - KG Policji – baza danych o wypadkach drogowych w Polsce,
  - CBRD – dane KG Policji przetworzone w Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie,
  - PZA – dane własne Połączonych Zespołów Autorskich Programu GAMBIT.
3. *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 grudnia 1999 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego.* (Dz. U. Nr 111, poz. 1311).
4. *Program Zintegrowane Ratownictwo Medyczne 1999-2003.* Ministerstwo Zdrowia. Departament Organizacji Ochrony Zdrowia. Warszawa 2000.

5. *Narodowy Program Zdrowia 1996-2005*. Międzyresortowy Zespół Koordynacyjny Narodowego Programu Zdrowia. Ministerstwo Zdrowia i Opieki Społecznej. Warszawa 1996.
6. *Koncepcja powiatowego/miejskiego centrum powiadamiania ratunkowego*. Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej. Warszawa 2000.
7. *Projekt Ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym z dnia 24 października 2000 r.* (www.mzios.gov.pl - PRM2410.zip)
8. *Projekt Ustawy o ochronie zdrowia i życia w ruchu drogowym*. Materiały Międzynarodowego Seminarium GAMBIT'98. Gdańsk 1998.
9. *Safety Information System - SIS*. Holenderski Instytut Badań Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego SWOV. Leidschendam 2000.
10. *Traffic safety developments in Poland*. Praca nie publikowana. Siem Oppe, SWOV, Leidschendam 2000.

## 1. WPROWADZENIE

Wszyscy jesteśmy uzależnieni od jakości funkcjonowania systemu transportu, zarówno pojedynczy obywatel jak i całe społeczeństwo, i tak będzie w najbliższej, dającej się dziś przewidzieć przyszłości. Można nawet zaryzykować tezę, że jakość transportu jest jednym z najważniejszych wyznaczników jakości życia. Obecnie obserwujemy wiele problemów wynikających ze złego funkcjonowania systemu transportu. Wypadki drogowe i ich ofiary stanowią najważniejszy z nich, jako że nawet zagadnienia ochrony środowiska zeszły już na drugi plan. Wagę tego problemu podkreślają dodatkowo prognozy socjo-ekonomiczne, opracowane przez Światową Organizację Zdrowia, które wskazują, że wypadki drogowe, będące dziś na 7 miejscu na liście największych zagrożeń zdrowia i życia ludzkiego, za 25 lat znajdą się już na drugim, tuż po chorobach słuchu występujących na tle nerwicowym. Te zresztą też będą wywołane w części hałasem powodowanym przez środki transportu.

Bezpieczny transport osób i towarów powinien zatem być w najbliższej przyszłości jednym z najważniejszych celów działania administracji rządowej i samorządowej oraz obywateli, zwłaszcza zrzeszonych w organizacjach pozarządowych. Dlatego też zamówienie przez ministra transportu i gospodarki morskiej *Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce – GAMBIT 2000* jest dowodem troski władz administracji rządowej o ochronę zdrowia i życia obywateli w ruchu drogowym.

Zintegrowane działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd), podejmowane w krajach Unii Europejskiej (UE), ściśle bazują na wnioskach z diagnozy stanu brd oraz wynikach badań naukowych. Uważa się bowiem, że wypadki drogowe są zbyt złożonym problemem by traktować go na zasadzie błędów i prób dokonywanych na istotach ludzkich. Już stąd płynie dla nas pierwszy wniosek, że prewencja bazująca na intuicji lub (oraz) tzw. własnych doświadczeniach w ruchu drogowym, jest najczęściej nie tylko stratą pieniędzy, lecz także narażać nas może na efekty gorsze od efektów wariantu „nie robić nic”.

### 1.1 Bezpieczeństwo ruchu drogowego w krajach Unii Europejskiej

Syntezę diagnozy stanu brd w krajach UE oraz skutków działania systemu transportu, opracowaną przez Europejską Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ETCS), można przedstawić następująco:

- 1 na 3 obywateli UE będzie hospitalizowany z powodu uczestnictwa w wypadku drogowym,
- 1 na 20 obywateli zginie, bądź będzie ciężko ranny, w wypadku drogowym,
- 1 na 80 obywateli zakończy swe życie o 40 lat wcześniej z powodu wypadku drogowego,
- średnio życie obywateli UE jest skrócone o 6 miesięcy z powodu wypadków drogowych,
- w przeciwieństwie do innych przyczyn zgonów, wypadki drogowe powodują zgony głównie ludzi młodych,
- wypadki drogowe powodują największą liczbę przedwczesnych zgonów z przyczyn zewnętrznych.

Na podstawie tej diagnozy przyjęto, że w problematyce brd liczy się przede wszystkim człowiek, jego umiejętności, zdolności, percepcja oraz wytrzymałość organizmu. Zatem działania prewencyjne powinny prowadzić do zmniejszenia wystawienia człowieka na

ryzyko, zmniejszenia prawdopodobieństwa kolizji, a gdy już do niej dojdzie, do zmniejszenia skutków kolizji.

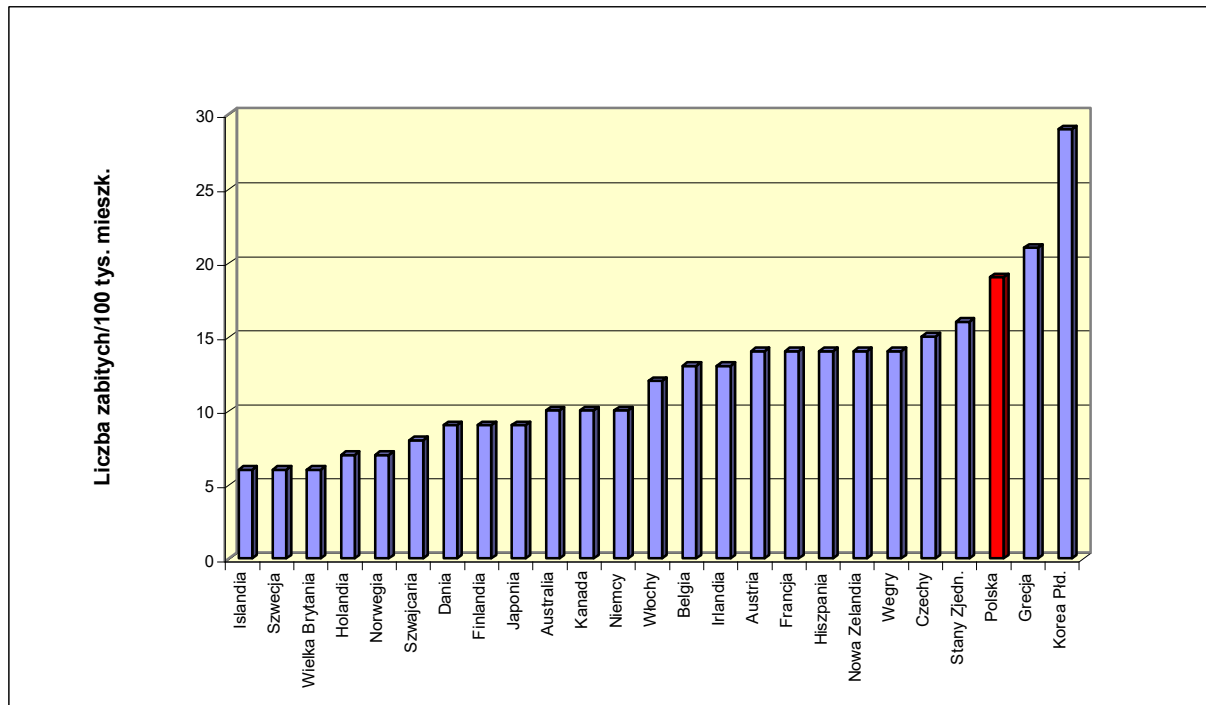
Eksperti Unii Europejskiej opracowali listę 10 złotych zasad działania na rzecz poprawy brd, które praktycznie bez żadnych zmian mogą być adaptowane w Polsce:

- **Ofiary ruchu drogowego powinny być traktowane jako problem zdrowia publicznego, a nie jako uboczny efekt mobilności.**
- **Prace nad poprawą brd powinny być prowadzone w dwóch grupach:**
  - podejście techniczne** - bezpośrednie oddziaływanie na system transportu poprzez zmniejszenie wystawienia na ryzyko (np. zmniejszenie przebiegu pojazdów), obniżenie poziomu ryzyka, zmniejszenie konsekwencji wypadków, wyposażenie pojazdów w urządzenia bezpieczeństwa biernego oraz działania w zakresie modernizacji infrastruktury transportowej.
  - podejście behawioralne** - zmierzające do zmniejszenia wpływu błędu człowieka na funkcjonowanie systemu transportu przez selekcję tych użytkowników, którzy popełniają nadmierną liczbę błędów oraz poprawę ich zachowań osiąganą przez edukację, trening, legislację, nadzór nad ruchem itp.
- **System transportowy należy budować w taki sposób, by uwzględniał zarówno psychiczne jak i biologiczne cechy człowieka.**
- **Wzrost społecznej świadomości o znaczeniu brd jest warunkiem podstawowym powodzenia programów poprawy brd.**
- **Należy silnie motywować społeczeństwo, a zwłaszcza polityków, decydentów i specjalistów, do podejmowania przyszłościowych rozwiązań w postaci programów celowych i wizji długofalowych.**
- **Należy zachęcać prywatny sektor do większego udziału w pracach na rzecz poprawy brd tworząc w ten sposób klimat do uznania brd za cechę pozytywnie charakteryzującą system transportu.**
- **Poprawa stanu brd zawsze jest uwarunkowana wiedzą oraz badaniami naukowymi, które należy prowadzić tam, gdzie odpowiedź na trudne pytania stanowi warunek konieczny rozwiązania problemu. W obu przypadkach UE potrzebuje wspólnej bazy danych o wypadkach drogowych, ich okolicznościach i skutkach.**
- **Należy akcentować najważniejsze problemy brd: prędkość, alkohol i narkotyki. UE powinna ujednolicić limity we wszystkich krajach członkowskich.**
- **Należy wprowadzić właściwe zarządzanie drogami uwzględniające wskaźniki brd.**
- **Należy rozwijać inteligentne systemy transportu, a zwłaszcza doskonalić metody informowania użytkowników dróg.**

## 1.2 Polska a kraje OECD

Przeгляд rozwoju metod działań na rzecz poprawy brd w krajach OECD stwarza możliwość oceny sytuacji w Polsce na ich tle. Przede wszystkim nadal zajmujemy wiodącą pozycję na liście krajów o wysokim wskaźniku zabitych w wypadkach drogowych (rys.1.1), co

w znacznej mierze jest powodowane dużym zaniedbaniem rozwoju infrastruktury drogowej i edukacji motoryzacyjnej, zwłaszcza w ostatnich latach dynamicznego rozwoju motoryzacji.

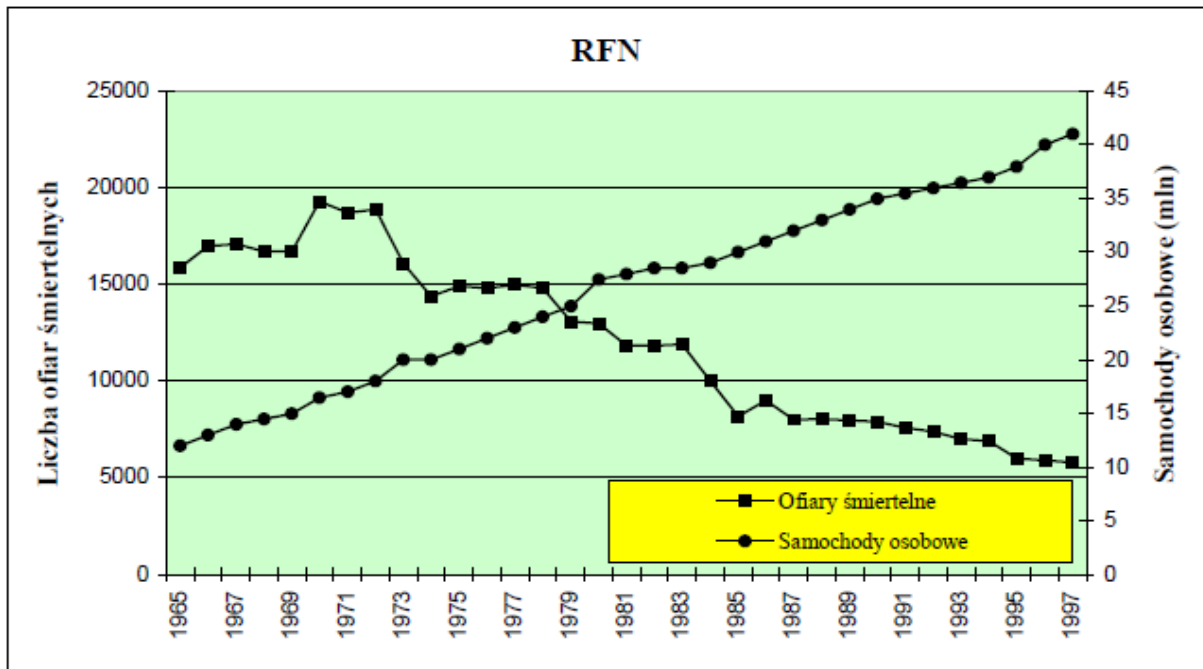


Rys.1.1 Śmiertelne ofiary wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców w krajach OECD

W krajach, które dziś zajmują czołową pozycję na liście najbezpieczniejszych, działania na rzecz poprawy brd o charakterze infrastrukturalnym przebiegały równoległe do rozwoju motoryzacji. Działania te realizowano w trzech etapach:

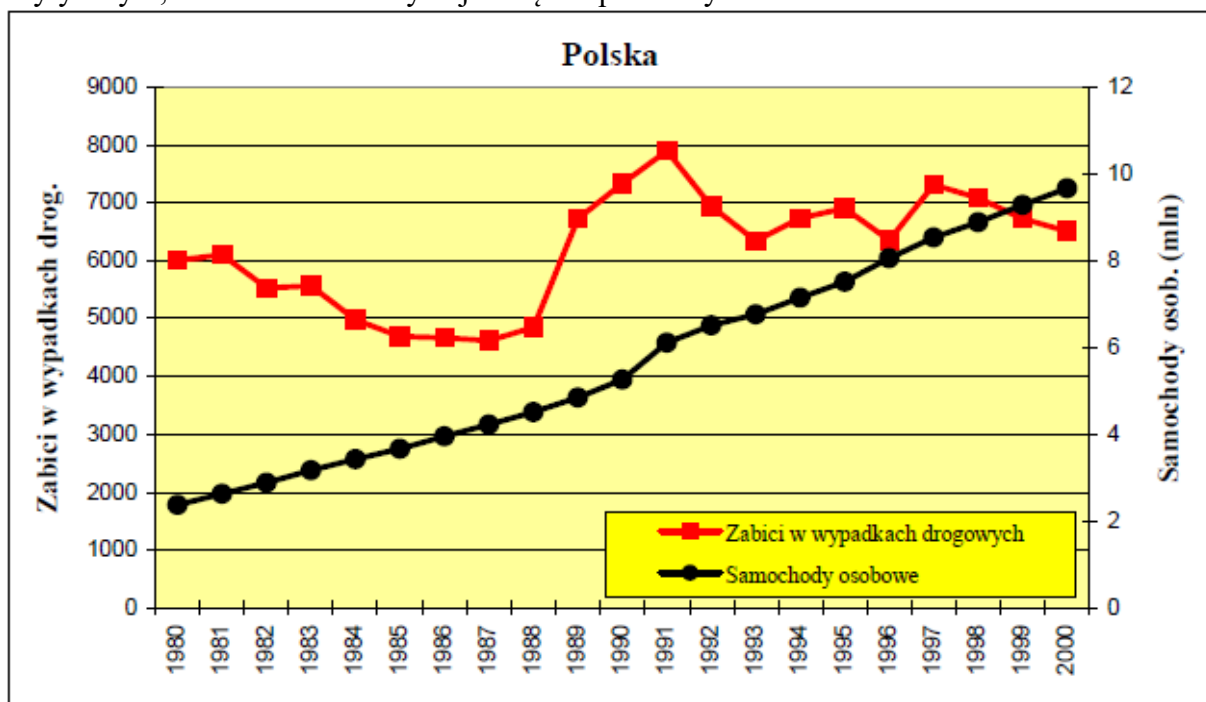
- Najpierw drogi budowało się jedynie dla zapewnienia mobilności społeczeństwa, w niewielkim stopniu uwzględniając zagadnienia bezpieczeństwa. Natomiast działania na rzecz brd ograniczono do analizy rodzajów i rozmieszczenia wypadków w celu określenia związków między cechami drogi i charakterystykami wypadków. Prowadziło to do wyznaczenia tzw. czarnych punktów, ciągów, czy nawet obszarów o stosunkowo wysokim zagrożeniu.
- W drugim etapie rozwój sieci drogowej bazował na wynikach badań zachowań użytkowników dróg i ich oczekiwań w stosunku do infrastruktury. W większości przypadków były to próby budowy dróg wybaczących użytkownikom błędy i dających szansę przewidywania ich zachowań w ruchu drogowym.
- Ostatnim etapem jest zrównoważony rozwój systemu transportu, uwzględniający zaawansowane metody podejścia do problemów transportowych, możliwe do zastosowania tylko w sposób kompleksowy; od oddziaływania na zmianę zapotrzebowania na różne środki transportu, aż do bardzo perspektywicznych przedsięwzięć w planowaniu przestrzennym.

Jednakże po pewnym czasie okazało się, że problemu wypadków nie da się rozwiązać tylko działaniami infrastrukturalnymi. Rozszerzono więc ich zakres o działania systemowe, ze szczególnym uwzględnieniem edukacyjnych.



Rys.1.2 Trendy ryzyka oraz motoryzacji w RFN (bez byłej NRD).

Kraje OECD przeżyły kryzys na drogach w latach 70., kiedy to osiągnęły nie notowaną już nigdy więcej liczbę zabitych na drogach. Od tego czasu motoryzacja w tych krajach nadal rośnie, jednocześnie systematycznie maleje liczba zabitych, co ilustrują dane z RFN (rys.1.2). Jest to kolejnym dowodem, że po przekroczeniu krytycznego poziomu zagrożenia na drogach społeczeństwo wymusza takie formy działań prewencyjnych, wspierane dodatkowym finansowaniem, dzięki którym ryzyko maleje szybciej niż rośnie zagrożenie powodowane wzrostem ruchu. W Polsce, niestety, udało się osiągnąć jedynie pewną stabilizację liczby zabitych na poziomie 7 tys. rocznie z początkiem tendencji malejącej, obserwowanej w ostatnich trzech latach (rys. 1.3). Jest więc wysoce prawdopodobne, że rok 1991 był rokiem krytycznym, i że ta liczba zabitych już się nie powtórzy.



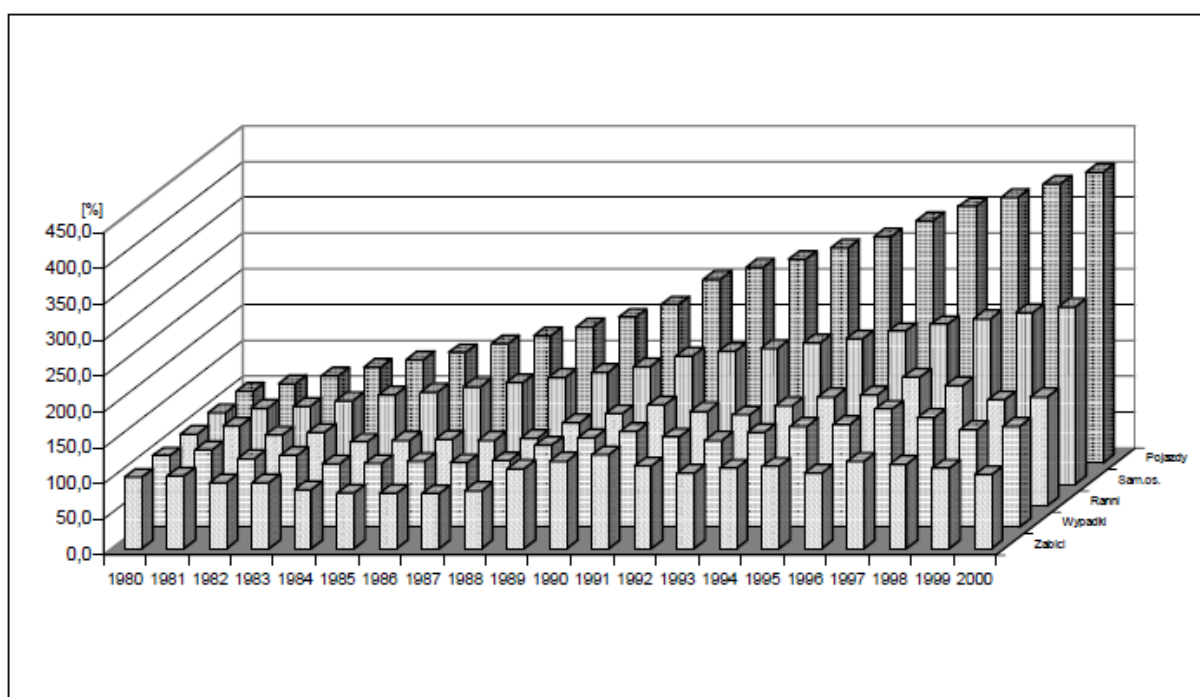
Rys. 1.3 Trendy ryzyka oraz motoryzacji w Polsce.

## 2. DIAGNOZA

### 2.1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce

W 1999 roku w Polsce zanotowano 55 106 wypadków drogowych, w których zginęło 6 730 osób, a 68 449 zostało rannych. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju charakteryzują następujące wskaźniki:

- 17 ofiar śmiertelnych/100 000 mieszkańców, podczas gdy najlepsze pod względem bezpieczeństwa ruchu kraje europejskie osiągnęły już poziom 6 (Norwegia, Wielka Brytania, Szwecja),
- 12 ofiar śmiertelnych/100 wypadków drogowych, podczas gdy w krajach Unii Europejskiej wskaźnik ten wynosi niewiele ponad 3.



**Rys. 2.1** Wypadki, ofiary i motoryzacja w Polsce.

Codziennie na polskich drogach ginie ok. 18 osób, a prawie 200 zostaje rannych. Co czwarty zgon z powodów zewnętrznych jest wynikiem wypadku drogowego. Eksperti Banku Światowego szacują, że Polska co roku traci 2,7% PKB z tytułu wypadków drogowych. Według BS koszty wewnętrzne i zewnętrzne wypadków drogowych w Polsce sięgają 3 mld USD rocznie.

Celem Programu GAMBIT jest ukierunkowanie działań na rzecz poprawy brd w taki sposób, aby osiągnąć znaczące efekty głównie w obszarach, które zostały zdefiniowane jako problemy najwyższej rangi. Na podstawie statystycznej analizy wypadków uznano, że największą redukcję zagrożenia na polskich drogach osiągnąć można koncentrując działania przede wszystkim na następujących siedmiu problemach:

- nadmierna prędkość jazdy,
- młodzi kierowcy,

- niechronieni użytkownicy dróg,
- nietrzeźwi użytkownicy dróg,
- ciężkość wypadków (liczba zabitych/100 wypadków),
- przejścia dróg przez małe miejscowości,
- miejsca koncentracji wypadków drogowych.

### **Nadmierna prędkość jazdy**

Z wysokim udziałem nadmiernej prędkości wśród przyczyn wypadków związany jest niedostateczny stopień przestrzegania ogólnych i lokalnych ograniczeń prędkości wprowadzanych z uwagi na wymagania bezpieczeństwa ruchu. Przekraczanie dopuszczalnych prędkości powodowane jest głównie przez klasę i funkcję oraz przestrzenne ukształtowanie drogi, a także zależy od intensywności zagospodarowania i sposobu użytkowania jej otoczenia. W przypadku odcinków dróg poza terenem zabudowanym udział kierowców, przekraczających dopuszczalne prędkości w ruchu swobodnym, wynosi średnio ok. 50 %, a na przejściach drogowych przez małe miejscowości ok. 65 %.

Trudno określić, jaki procent wypadków drogowych w sposób jednoznaczny można przypisać prędkości, wypadki są bowiem zwykle efektem współwystępowania kilku czynników. Z danych policyjnych wynika, że w 1999 r. w Polsce co piąty wypadek (22%) związany był albo z nadmierną prędkością, albo z prędkością niedostosowaną do warunków drogowych. Wypadki, w których kierowcy jechali z nadmierną prędkością charakteryzują się dużą ciężkością. W 1999 r. zginęło w nich 30 % wszystkich ofiar śmiertelnych. Na każde 100 wypadków tego typu przypadało 16 osób zabitych, podczas gdy średni wskaźnik ciężkości wypadków na polskich drogach wynosi 12.

### **Młodzi kierowcy**

W 1999r. wśród kierowców - sprawców wypadków drogowych, 35% stanowiły osoby w wieku 18 - 24 lat. Należy podkreślić, że ta grupa wiekowa to jedynie około 10% populacji kraju<sup>1</sup>. Obecnie wypadki drogowe są jedną z głównych przyczyn nagłych zgonów w Polsce, a w grupie ludzi młodych - pierwszą. Wśród przyczyn nadmiernego ryzyka związanego z uczestnictwem młodych w ruchu drogowym wymienia się m.in.:

- brak doświadczenia i umiejętności prowadzenia pojazdu,
- skłonność do podejmowania zachowań ryzykownych,
- stosunkowo częsty udział w sytuacjach typu: powrót z dyskoteki w piątek lub sobotę wieczorem plus jazda z nadmierną prędkością plus alkohol.

### **Niechronieni użytkownicy dróg**

Od lat bardzo znaczącą grupę ofiar wypadków drogowych w Polsce stanowią niechronieni użytkownicy dróg, czyli piesi, rowerzyści i motorowerzyści. Można wśród nich wyróżnić grupy szczególnego zagrożenia; dzieci, osoby niepełnosprawne i osoby starsze wiekiem. Najechanie na pieszego to prawie 40% ogółu wypadków, co oznacza że obok zderzeń pojazdów w ruchu (ponad 40% wypadków) jest to najczęstszy rodzaj wypadków. W 1999 r. piesi stanowili około 40% ogółu ofiar śmiertelnych i około 30% wszystkich rannych, a kierowcy rowerów i motorowerów około 10% ogółu ofiar śmiertelnych i 10% wszystkich rannych. W tym samym roku miało miejsce 8 512 wypadków z dziećmi do lat 14 (tj. 15 %

---

<sup>1</sup> W Polsce brak jest rzetelnych danych na temat liczby praw jazdy wydanych młodym kierowcom oraz udziału tej grupy w ruchu drogowym.



ogółu wypadków), w których 8 790 dzieci zostało rannych (tj. 13% ogółu rannych), a 292 poniosło śmierć (tj. 4% ogółu zabitych). Trudno jest oszacować jaki procent uczestników wypadków drogowych stanowią osoby niepełnosprawne. Powodem jest brak informacji w polskich statystykach wypadków o ewentualnej niepełnej sprawności uczestników wypadku drogowego związanej z kalectwem, inwalidztwem lub podeszłym wiekiem. Niezwykle rzadko też analizuje się wpływ rozwoju motoryzacji na jakość życia osób niepełnosprawnych. Wiemy natomiast, że przyczyny wypadków w tej grupie użytkowników dróg nie różnią się zbytnio od przyczyn wypadków drogowych charakterystycznych dla całej populacji.

### **Nietrzeźwi użytkownicy dróg**

Od kilku lat systematycznie zmniejsza się zagrożenie związane z udziałem w ruchu nietrzeźwych użytkowników dróg. Jest to niewątpliwie konsekwencja przemian kulturowych, jakie nastąpiły w naszym społeczeństwie w ostatniej dekadzie. Zmiana bowiem struktury spożycia alkoholu powoduje wzrost konsumpcji alkoholów lekkich, (piwo i wino), oraz zmniejszenie konsumpcji napojów spirytusowych. Ponadto Policja znacząco usprawniła system kontroli trzeźwości kierowców.

W 1999 r. osoby znajdujące się pod wpływem alkoholu brały udział w 17% ogółu wypadków, podczas gdy w roku 1995 w 21%. W wypadkach tych zginęło w ostatnim roku 20% ogółu zabitych, dla porównania, w 1995 – 27%. Wśród sprawców wypadków drogowych pod wpływem alkoholu dominują kierowcy - 10% wszystkich wypadków oraz nietrzeźwi piesi, którzy spowodowali 7% wypadków. Te pozytywne niewątpliwie zmiany statystyk są efektem coraz bardziej wyraźnego zjawiska społecznego potępienia osób, które pod wpływem alkoholu uczestniczą w ruchu drogowym.

### **Ciężkość wypadków drogowych**

Obecnie Polska ma jeden z najwyższych wskaźników ciężkości wypadków w Europie. W 1999 roku 72% ogółu ofiar śmiertelnych zmarło na miejscu wypadku. W każdych 100 wypadkach drogowych ginie w Polsce około 12 osób, podczas gdy w tym samym czasie w wielu krajach Unii Europejskiej wskaźnik ten wynosi nieco powyżej 3. Na ogół wskazuje się na następujące, główne przyczyny wysokiego wskaźnika ciężkości wypadków w Polsce:

- długi czas liczony od momentu wypadku do chwili pojawienia się służb ratowniczych i medycznych,
- nadmierna prędkość jazdy,
- słaba konstrukcja samochodów niektórych typów oraz niedostateczne ich wyposażenie w urządzenia bezpieczeństwa biernego pojazdów,
- niepodatne otoczenie drogi (drzewa i słupy bez barier ochronnych).
- brak segregacji ruchu pieszych i rowerzystów od pozostałych uczestników ruchu.

### **Przejścia dróg przez małe miejscowości**

Sieć drogowa w Polsce, zwłaszcza w obszarach zabudowanych, ma wiele lokalnych mankamentów, które w sposób ewidentny przyczyniają się do błędnych decyzji kierowców. Na przeważającej części sieci odbywa się ruch pojazdów o zróżnicowanych możliwościach dynamicznych i ładunkowych; od pojazdów ciężarowych, i jadących bardzo wolno ciągników, do szybkich samochodów osobowych. Na prawie wszystkich drogach krajowych, również tych o największych natężeniach ruchu, występuje nakładanie się ruchu dalekobieżnego na lokalny. Zlokalizowane wzdłuż dróg obiekty (handlowo-magazynowe,

produkcyjne, usługowe, mieszkaniowe) wymagają gęsto rozmieszczonych zjazdów. Na ogół rozwiązania drogowe podporządkowane są jednemu celowi, jakim jest utrzymanie możliwie dużej prędkości ruchu tranzytowego. Tymczasem w poprzek i wzdłuż tego typu dróg odbywa się lokalny ruch pojazdów oraz ruch pieszych i rowerzystów. Z analizy danych statystycznych wynika, że na terenach zabudowanych wydarzyło się 22% ogółu wypadków drogowych, z czego 35% stanowiły najechania na pieszych. Wyrwykowe analizy wskazują, że poziom ryzyka na przejściach przez miejscowości jest 2-3 razy wyższy niż na odcinkach poza nimi.

### **Miejsca koncentracji wypadków drogowych**

Z analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego wynika, że w sieciach drogowych i ulicznych występują miejsca szczególnej koncentracji wypadków drogowych. Obecnie na drogach zamiejskich miejsca te (więcej niż 4 wypadki na odcinku 1 km w ciągu 1 roku) skupiają ok. 20-30% wszystkich wypadków drogowych. Jeżeli uwzględnimy fakt, iż na drogach zamiejskich w Polsce ma miejsce ok. 48% ogółu wypadków, to możemy szacować, że w miejscach koncentracji wypadków na drogach zamiejskich i miejskich ma miejsce ponad połowa wypadków drogowych. W 1998 roku GDDP na podstawie danych z komend wojewódzkich policji zidentyfikowała ponad 1300 szczególnie niebezpiecznych odcinków dróg, gdzie w latach 1993-1997 wydarzyło się minimum 10 wypadków drogowych na 1 km. Przyczyny koncentracji wypadków są złożone, jednak można zaobserwować w tych miejscach częste powtarzanie się tych samych przyczyn wypadków.

## **2.2 Stan rozwiązań systemowych**

Polska nie ma specjalistycznych struktur administracyjnych i społecznych, które profesjonalnie mogłyby prowadzić programową, konsekwentną i długofalową działalność w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, dysponowałyby odpowiednimi funduszami na ten cel i byłyby odpowiedzialne za ich wydatkowanie. Obecnie, odpowiedzialność za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego spoczywa głównie na Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej.

W 1993 roku w wyniku zaleceń zawartych w raporcie Banku Światowego rozpoczęto reorganizację struktur administracyjnych i społecznych działających w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju. Na szczeblu centralnym utworzono Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (w skład której weszli przedstawiciele ministerstw i instytucji centralnych, organizacji społecznych, zaproszeni eksperci), natomiast na poziomie regionalnym powołano wojewódzkie rady brd. W 1996 roku Rada przyjęła, zamówiony w Komitecie Badań Naukowych przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, projekt „Zintegrowanego Programu Poprawy BRD w Polsce – GAMBIT”. We wrześniu tego samego roku Rada Ministrów przyjęła Narodowy Program zdrowia 1996-2005, opracowany przez Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej. Program GAMBIT wchodzi w jego skład jako cel operacyjny nr 10 „Zmniejszenie liczby i skutków wypadków, szczególnie drogowych”.

Mimo, że w następnych latach rząd nie ustanowił środka specjalnego na poprawę brd w Polsce, to Program GAMBIT stanowił podstawę do działań wielu organizacji i instytucji. Na jego podstawie powstały wojewódzkie programy wdrożeniowe w gdańskim, elbląskim, suwalskim, katowickim i warszawskim.

Fakt stworzenia i rozpoczęcia działalności przez krajową i wojewódzkie rady bezpieczeństwa ruchu drogowego przyczynił się do spopularyzowania problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego, jednak podejmowane działania okazały się niewystarczające i nie doprowadziły do spodziewanych rezultatów w postaci zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych. Na taką sytuację złożyło się wiele czynników m.in.:

- niedostosowanie jednostek administracji ogólnej, specjalnej i samorządowej do potrzeb wzrastającego ruchu i współczesnych metod zarządzania ruchem, marginesowe traktowanie problematyki brd i przypisywanie jej do obowiązków osobom zajmującym się wieloma innymi funkcjami administracyjnymi,
- słaba koordynacja działań istniejących instytucji i organizacji pracujących na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, słaba merytoryczna współpraca pomiędzy krajową a wojewódzkimi radami bezpieczeństwa, występowanie tych samych osób w wielu ciałach i instytucjach, osłabiające ich niezależność i specyficzną funkcję jaką powinny pełnić (np. funkcje kontrolne),
- brak merytorycznego przygotowania większości realizatorów podejmowanych zamierzeń, opieranie się na obiegowych opiniach o przyczynach wypadków i znikome wykorzystywanie wyników dotychczasowych badań krajowych i zagranicznych,
- brak instytucji dokonujących ciągłego monitoringu działań w zakresie brd, oceny efektywności stosowanych środków oraz systematycznych działań promujących w społeczeństwie wartości bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Stan organizacyjny brd w Polsce pogorszył się dodatkowo z dniem 1 stycznia 1999 roku, kiedy ledwie okrzepłe struktury brd, przestały funkcjonować. Dopiero w kwietniu 2000 Minister Transportu w liście do wojewodów zaapelował o odbudowę struktur brd w nowym podziale administracyjnym państwa i stworzenie przy urzędach wojewódzkich rad konsultacyjno - koordynacyjnych (wojewódzkie rady brd), niezbędnych do skutecznego prowadzenia polityki przeciwdziałającej rosnącemu zagrożeniu na drogach. **Warunkiem koniecznym utworzenia takich struktur jest przygotowanie kadry posiadającej obiektywną i nowoczesną wiedzę w zakresie brd, przewidzianej do objęcia specjalistycznych stanowisk na wszystkich poziomach planowania i zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce.**

Decentralizacja zarządzania krajem, delegowanie do samorządów sporej części władzy wykonawczej oraz przeniesienie tamże większości kompetencji z zakresu zarządzania drogami i zarządzania ruchem drogowym, a także istniejąca autonomia w zakresie lokalnego planowania przestrzennego i wytyczania kierunków rozwoju obszarów gmin i miast - wszystko to powinno stanowić dla przedstawicieli władz samorządowych impuls do uzupełniania i podwyższania kwalifikacji niezbędnych do kompetentnego realizowania i nadzorowania zadań - m.in. z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. O prawidłowości tej tezy może świadczyć fakt, że wkrótce po utworzeniu nowych struktur Zarząd Województwa Śląskiego zamówił Wojewódzki Program BRD - GAMBIT Śląski, będący kontynuacją i adaptacją poprzedniego programu „GAMBIT Katowicki”. Także w łódzkim z inicjatywy Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, przy współpracy z Zarządem Województwa, przygotowano program GAMBIT Łódzki. Jednakże ten proces jest zbyt powolny, wymaga zatem stymulacji ze strony Krajowej Rady BRD, a przede wszystkim centralnych środków finansowych na realizację inspirujących projektów pilotażowych.

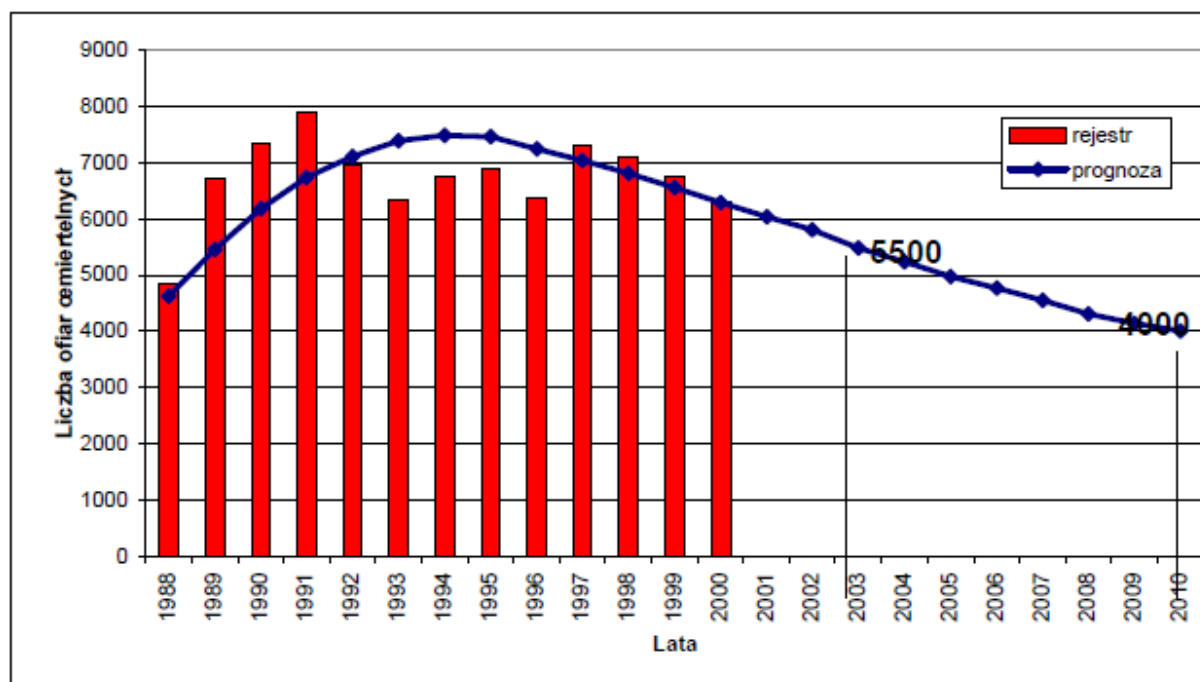
### 3. CELE PROGRAMU

Doświadczenia państw o wysokim poziomie bezpieczeństwa na drogach wskazują na konieczność tworzenia programów poprawy brd z jasno określonym celem ilościowym. Okazuje się bowiem, że tak postawiony cel oraz precyzyjnie wskazany czas na jego osiągnięcie, znacznie ułatwiają wdrożenie programu, podział środków finansowych oraz monitoring jego skuteczności.

Poza celami ilościowymi zwykle stawiane są cele jakościowe, wskazujące obszary, w których należy skoncentrować większą uwagę, poświęcając im specjalne działania.

#### 3.1 Cel ilościowy

Długoterminowa prognoza liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce, opracowana wspólnie z ekspertami z holenderskiego Instytutu Badań Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego SWOV wskazuje, że **przy założeniu umiarkowanego wzrostu liczby samochodów osobowych w Polsce (średnio 350 tys. rocznie) i podjęciu niezbędnych, wskazanych w Programie działań**, możliwe jest utrzymanie tendencji spadkowej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych (rys. 3.1).



**Rys. 3.1** Rejestrowana i prognozowana liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce w latach 1988 – 2010.

Na podstawie przeprowadzonych analiz przyjęto następujące cele ilościowe dla *Krajowego Programu Poprawy BRD GAMBIT 2000*:

**Cel krótkoterminowy: zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 5500 w roku 2003.**

**Cel długofalowy: zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 4000 w roku 2010.**

Analizy wykonane dla potrzeb prognozy uwzględniają trendy w sytuacji politycznej i społeczno-gospodarczej Polski do roku 2010. Analizy zostały opracowane na podstawie wiedzy i materiałów zespołu autorskiego oraz wieloletnich badań wiodących instytutów naukowo-badawczych, w tym SWOW (Holenderski Instytut Badań Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego), BAST (Niemiecki Instytut Badań Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego).

Należy jednak podkreślić, że osiągnięcie powyżej zdefiniowanych celów możliwe będzie jedynie poprzez powszechne wdrożenie środków poprawy brd przez wszystkie poziomy administracji rządowej i samorządowej, a zawarte w Programie działania mają stworzyć odpowiednie warunki dla takich wdrożeń.

### **3.2 Cele jakościowe**

Bazując na diagnozie stanu brd w Polsce założono, że działania na rzecz poprawy tego stanu powinny objąć przede wszystkim:

- 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.

Cele jakościowe związane z poprawą sytuacji w obszarach siedmiu problemów brd to zmniejszenie:

- liczby ofiar wypadków drogowych związanych z nadmierną prędkością,
- liczby ofiar w wypadkach drogowych, w które uwikłani byli niezmotoryzowani użytkownicy dróg (piesi, dzieci, osoby starsze, rowerzyści, niepełnosprawni),
- liczby ofiar wypadków drogowych powodowanych przez młodych kierowców,
- liczby ofiar wypadków drogowych powodowanych przez nietrzeźwych użytkowników dróg,
- ciężkości wypadków drogowych,
- liczby ofiar wypadków drogowych na drogach przechodzących przez małe miejscowości,
- liczby ofiar w miejscach koncentracji wypadków drogowych.

Prawidłowy system prewencyjny powinien obejmować prawne i organizacyjne podstawy funkcjonowania administracji rządowej, samorządów, organizacji pozarządowych i osób prywatnych działających na rzecz poprawy brd. Jego stworzenie warunkować będzie skuteczne wdrożenie Programu, a także umożliwi prowadzenie profesjonalnej działalności przy realizacji następnych programów. Aktualny stan organizacyjno-prawny wymaga wielu usprawnień obejmujących:

- podstawy prawne dla działań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
- instytucje w strukturach administracji państwowej i samorządowej odpowiedzialne za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- organizacje pozarządowe związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- współpracę między organami władzy administracji państwowej a organizacjami samorządowymi i organizacjami pozarządowymi,
- źródła finansowania działalności prewencyjnej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- bazy danych o wypadkach drogowych,
- prace badawcze i rozwój kadr w zakresie brd,
- kształcenie osób aktywnie uczestniczących w realizacji programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Spółeczne poparcie dla idei brd można osiągnąć głównie poprzez uwzględnianie w działaniach z zakresu bezpieczeństwa oczekiwań i potrzeb użytkownika drogi. Dotychczasowe kampanie informacyjne, prezentujące społeczeństwu jedynie wyróżnione problemy oraz konieczność podporządkowania się restrykcjom prawnym, nie przynosiły znaczących efektów. Konieczne jest więc takie zmodyfikowanie metod oddziaływania, aby w większym niż do tej pory stopniu odwoływać się do poczucia indywidualnej odpowiedzialności użytkowników dróg, by sprawy zagrożenia zdrowia i życia w ruchu drogowym stały się istotnym punktem odniesienia przy planowaniu ich indywidualnych zachowań na drodze.

## 4. ZAŁOŻENIA DO PROGRAMU

- Program przyjmuje filozofię działania na rzecz poprawy brd, ujętą w projekcie "Zintegrowany Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce", wykonanym w 1996 roku i jest jego kontynuacją. Jednakże ograniczone obecnie możliwości finansowe skłoniły zamawiającego do wyboru jedynie zadań priorytetowych. Dla tych zadań Program zawiera operacyjny plan wdrożenia.
- Program należy traktować głównie jako program działań administracji rządowej w zakresie brd, które w sposób bezpośredni lub pośredni oddziaływać będą na zachowania użytkowników dróg oraz aktywność w zakresie zarządzania brd w regionach, powiatach i gminach. Realizacja zadań Programu powinna stworzyć strukturom samorządowym warunki dla skutecznego działania na rzecz poprawy brd. Inwestycyjne środki poprawy brd ujęte w Programie, związane z budową lub przebudową infrastruktury drogowej, dotyczą jedynie zadań pilotażowych promujących "dobrą praktykę" w zakresie drogowych środków poprawy brd.
- Program zawiera dwie grupy zadań:
  - zadania o charakterze systemowym (organizacja systemu brd),
  - zadania mające na celu wdrożenie środków poprawy brd w zakresie wynikającym z "Diagnozy" oraz skali dostępnych środków finansowych.
- W zależności od okresu realizacji, zadania programowe podzielono na:
  - zadania krótkoterminowe, które powinny być rozpoczęte w 2001 roku i zakończone w roku 2003,
  - zadania długoterminowe, które powinny być rozpoczęte w 2001 roku i prowadzone do roku 2010.

Dla zadań krótkoterminowych określono głównych realizatorów i instytucje współpracujące przy przygotowywaniu decyzji o podjęciu zadań i ocenie ich realizacji.
- Realizacja większości zadań prowadzących do zasadniczych zmian legislacyjnych w ustawie Prawo o ruchu drogowym oraz opracowania metod i instrukcji szczegółowych powinna w początkowej fazie obejmować dogłębne badania problemu. Szczególna rola w tym względzie krajowym instytutom branżowym i uczelniom zajmującym się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego.

## **5. ZADANIA**

### **5.1 Rozwój systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Zadanie A1 - Usprawnianie struktury zarządzania brd w Polsce

Zadanie A2 - Rozbudowa systemu informacji o brd

Zadanie A3 - Wdrożenie systemu audytu brd

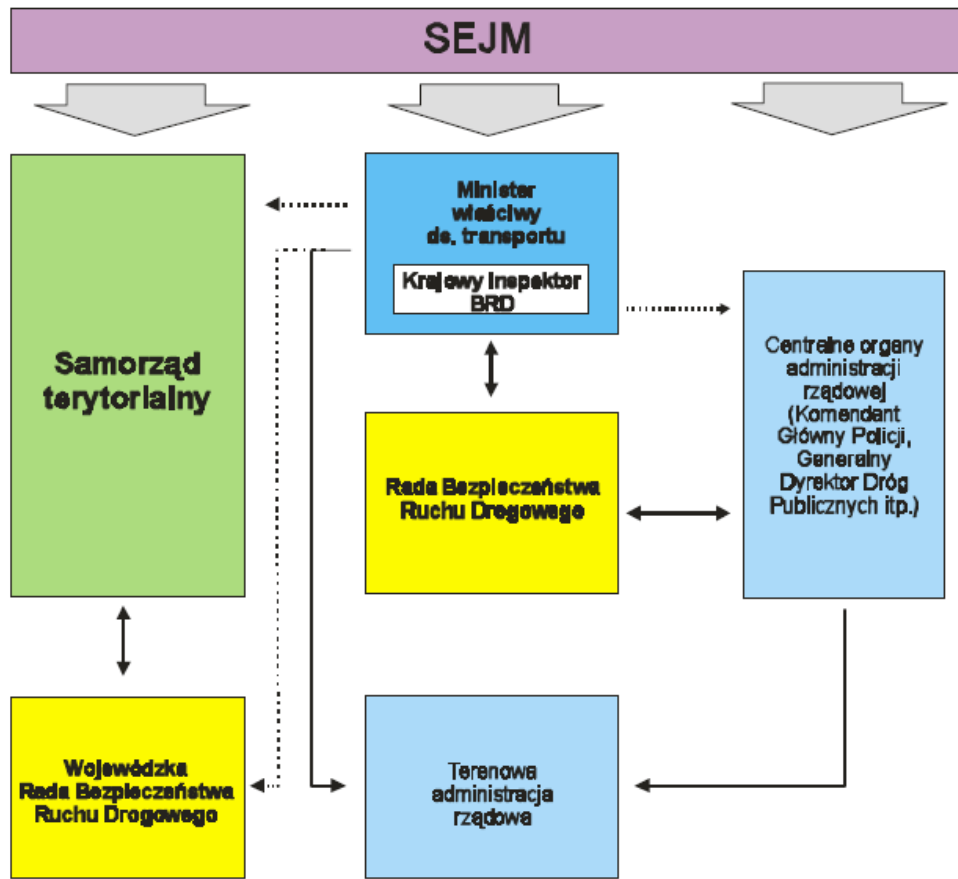
Zadanie A4 - Wdrożenie systemu ustawicznego kształcenia kadry

#### **Zadanie A1 - USPRAWNIENIE STRUKTURY ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO W POLSCE**

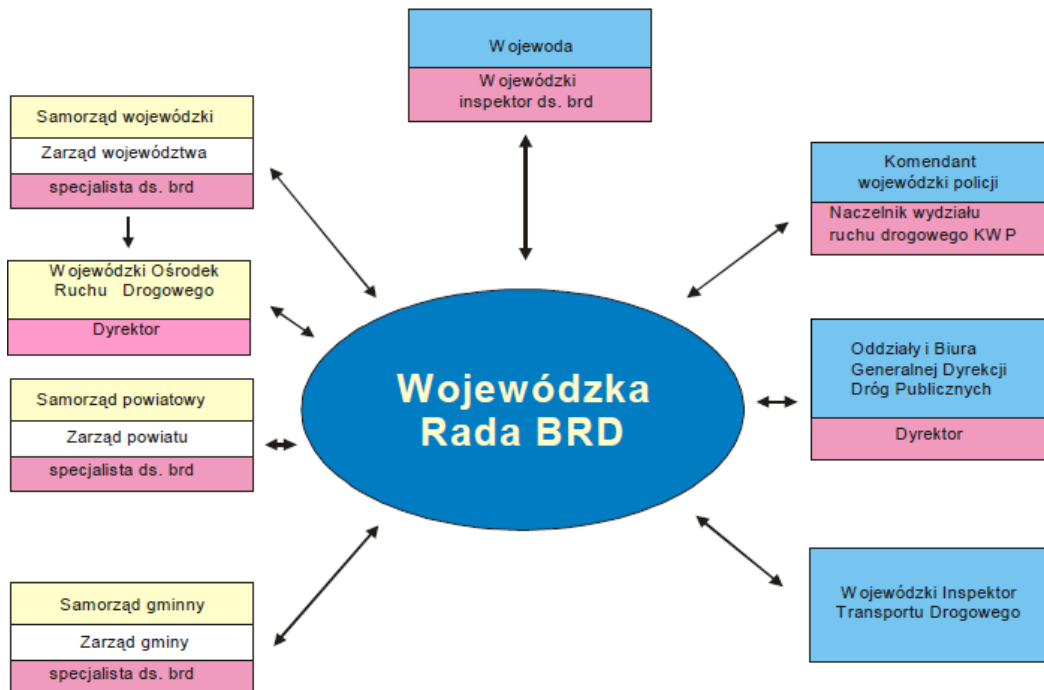
##### **Cele zadania**

- usprawnienie obecnej struktury zarządzania brd, poprzez weryfikację i uzupełnienie obowiązujących obecnie aktów prawnych o zapisy gwarantujące skuteczne wrażanie zadań programowych (rys. 5.1 i 5.2),
- stworzenie warunków dla organizacji nowych struktur brd, gwarantujących osiągnięcie celów długoterminowych.



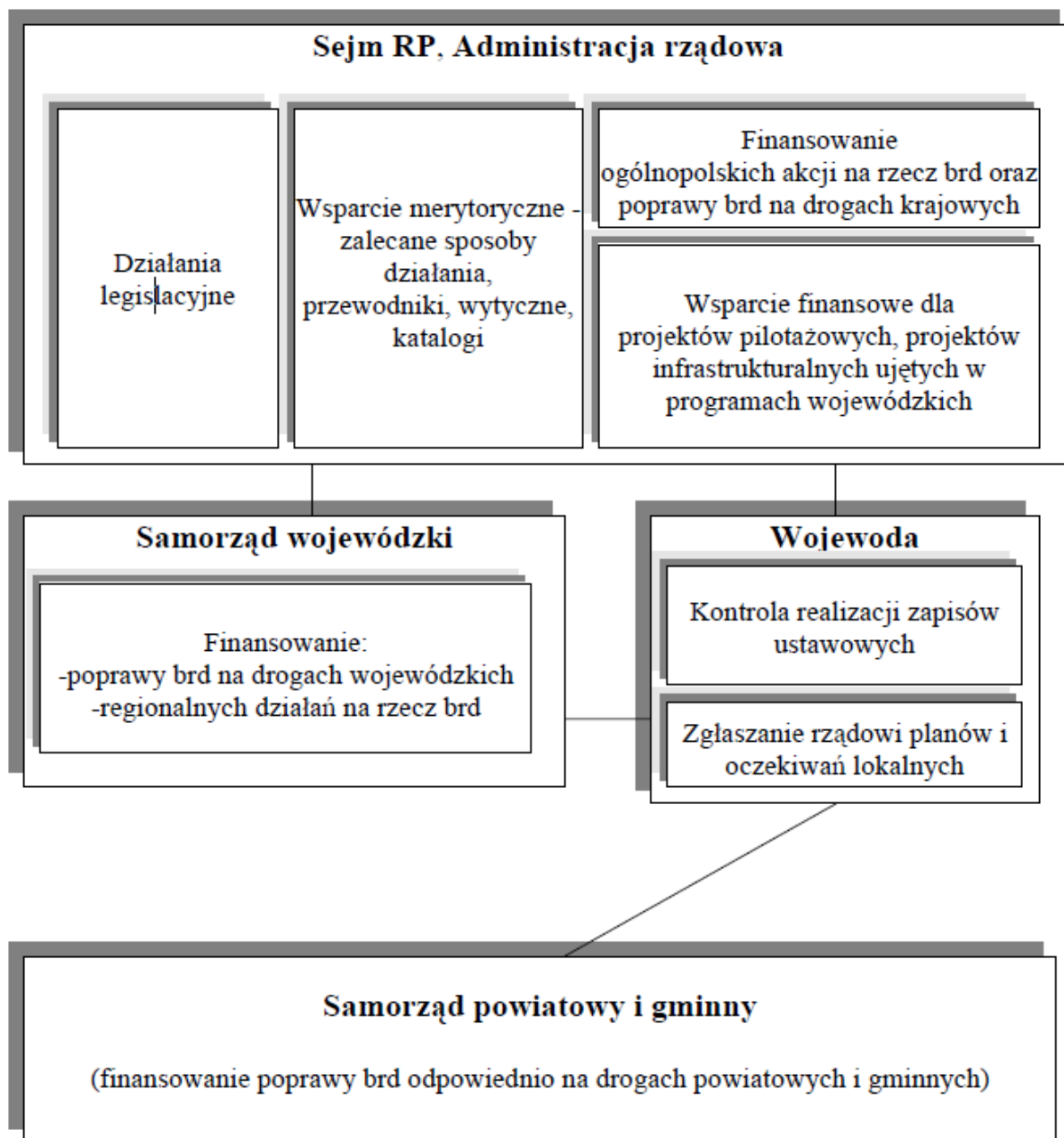


krajowa struktura zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego



struktura zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w województwie

Rys. 5.1 Struktura zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego



Rys. 5.2 Kompetencje w zakresie realizacji Programu.

## **Zadania szczegółowe**

### **Zadania krótkoterminowe**

**A1/1** - Powołanie w strukturach administracji rządowej Krajowego Inspektora BRD i Wojewódzkich Inspektorów BRD. Obowiązki inspektorów to: kontrola realizacji zadań ujętych w programie krajowym, składanie rocznych raportów, rozpowszechnianie materiałów edukacyjnych przygotowanych na poziomie krajowym, powiadamianie organów samorządowych o pojawiających się zagrożeniach i problemach brd.

**A1/2** - Rozszerzenie kompetencji i zadań samorządów wojewódzkich, powiatowych i gminnych w zakresie brd, wykonywania programów poprawy brd, podejmowania inicjatyw lokalnych. Posiadanie programu poprawy brd powinno być warunkiem wstępnym dla finansowego wsparcia działań w zakresie brd ze strony budżetu państwa w postaci środków specjalnych na projekty pilotażowe, stymulujące działalność samorządową w zakresie brd. Dla realizacji zadań na szczeblu wojewódzkim i powiatowym zaleca się wprowadzenie stanowiska specjalisty ds. brd.

**A1/3** - Opracowanie wzorcowego zakresu działań i zasad funkcjonowania Wojewódzkiej Rady BRD. Celem jest poprawa skuteczności działania Rad i wzmocnienie ich roli w zakresie koordynacji i poprawy przepływu informacji o brd.

**A1/4** - Przeprowadzenie szkoleń dla inspektorów i specjalistów ds. brd

**A1/5** - Składanie w imieniu Rady Ministrów przez Ministra TiGM na forum Sejmu rocznego raportu o stanie brd i efektach podjętych działań.

**A1/6** - Opracowanie i wdrożenie systemu podnoszenia kwalifikacji sędziów, prokuratorów i policjantów zajmujących się praktyką ścigania i orzekania w sprawach o przestępstwa i wykroczenia drogowe.

### **Zadania długoterminowe**

**A1/7** - Opracowanie programu prac i podjęcie działań przygotowawczych do wprowadzenia w roku 2006 „Ustawy o ochronie zdrowia i życia w ruchu drogowym” . Dążenie do wprowadzenia „Ustawy” jest jedynym sposobem spójnego i kompleksowego objęcia prawem problematyki brd. Ustawa ta powinna określać m.in. sposoby powoływania i zadania dla nowej formuły Krajowej Rady BRD i Rady Społecznej BRD, Inspektoratu BRD, rad wojewódzkich i powiatowych, zadania samorządów w zakresie brd, źródła finansowania, tworzenia i zarządzania funduszem brd.

## Uwarunkowania wdrożeniowe

Zadanie	Główni realizatorzy	Współpraca	Tryb wdrożenia	Koszty tys. zł
A1/1	MTiGM MSWiA	województwie	Nowelizacja ustawy prawo o ruchu drogowym i nowelizacja ustawy o administracji rządowej w województwie wprowadzająca instytucję Inspektora BRD	1.000/rok (etaty)
A1/2	MSWiA	MTiGM	Nowelizacja ustawy o samorządzie wojewódzkim, Nowelizacja ustawy o samorządzie powiatowym	*)
A1/3	KRBRD	Wojewódzkie Rady BRD	Zlecenie opracowania i zalecenie stosowania	100
A1/4	MTiGM		Zlecenie Ministra TiGM przeprowadzenia szkoleń	1.000
A1/5	MTiGM	Krajowa Rada BRD	Nowelizacja ustawy o organizacji i trybie pracy Rady Ministrów oraz zakresie działania ministrów lub inne równoważne działania legislacyjne	*)
A1/6	MS	(KGP)	Zlecenie Ministra Sprawiedliwości opracowania systemu podnoszenia kwalifikacji	1.000

\*) - koszty procedur legislacyjnych wpisane są w koszty funkcjonowania państwa.

## **Zadanie A2 - ROZBUDOWA SYSTEMU INFORMACJI O BEZPIECZEŃSTWIE RUCHU DROGOWEGO**

### **Cele zadania**

- modyfikacja istniejących baz danych i usunięcie mankamentów technicznych,
- dostosowanie systemu zbierania i przetwarzania danych do standardów międzynarodowych i praktycznych zastosowań prewencyjnych,
- rozszerzenie dostępności do baz i informacji o wypadkach drogowych.

### **Zadania szczegółowe Zadania krótkoterminowe**

**A2/1** - Usprawnienie policyjnego systemu zbierania danych o zdarzeniach drogowych (eliminacja z karty zdarzenia informacji zbędnych, wprowadzenie w całym kraju obowiązku wykonywania szkicu lokalizacji zdarzenia drogowego, weryfikacja poprawności wypełniania karty zdarzenia). Warunkiem usprawnienia systemu jest wyposażenie Policji w nowoczesne oprogramowanie i sprzęt komputerowy.

**A2/2** - Szkolenie Policji nt. zbierania i wykorzystywania danych. Zadaniem szkolenia jest dostarczenie wiedzy głównie na temat, innych niż policyjne, celów zbierania danych, możliwości ich wykorzystywania w analizach statystycznych, identyfikacji problemów i zagrożeń oraz wyborze środków zaradczych.

**A2/3** - Utworzenie wojewódzkich baz danych o zdarzeniach drogowych. Bazy te powinny:

- być dostępne dla wszystkich zainteresowanych osób i instytucji (wymaga to usunięcia z tych baz danych osobowych),
- zawierać szkice lokalizacji zdarzeń drogowych,
- umożliwiać tworzenie baz powiatowych i gminnych.

**A2/4** - Stworzenie wojewódzkich stron internetowych umożliwiających dostęp do informacji o aktualnym stanie brd oraz akcji na rzecz poprawy brd podejmowanych w województwie, wymianę opinii społecznych na temat lokalnych programów brd i ich realizacji, przekazanie aktualnej wiedzy dotyczącej skuteczności promowanych środków zaradczych.

**A2/5** - Pilotażowe wdrożenie „Systemu informacji o brd” - SIS w ramach projektu Banku Światowego o nazwie „Globalne Partnerstwo dla BRD” - GRSP.

### **Zadania długoterminowe**

**A2/6** - Utworzenie zintegrowanej bazy danych (zintegrowanego systemu zbierania danych o ruchu, drodze i wypadkach drogowych).

**A2/7** - Organizacja instytucji zarządzającej „Systemem informacji o brd” - SIS na poziomie krajowym i rozpowszechnienie tego systemu w regionach.

**Uwarunkowania wdrożeniowe**

Zadanie	Główni realizatorzy	Współpraca	Tryb wdrożenia	Koszty tys. zł
A2/1	KGP	MTiGM	Zarządzenie Komendanta Głównego Policji	300
A2/2	KGP	ITS	Zarządzenie Komendanta Głównego Policji	30
A2/3	MTiGM Wojewoda	KG Policji	Zarządzenie Ministra TiGM Zarządzenie Komendanta Głównego Policji	300
A2/4	Wojewoda	Specjalista ds. brd, Wojewódzka Rada BRD	Zlecenie Wojewody	100
A2/5	MTiGM	ITS, eksperci brd	Zlecenie Ministra TiGM	**)

\*\*)- koszty trudne do oszacowania bez studium wykonalności zadania.

**Zadanie A3 - WDROŻENIE SYSTEMU AUDYTU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO****Cele zadania**

- podjęcie działań prewencyjnych w planowaniu, projektowaniu i eksploatacji dróg poprzez wdrożenie procedur prowadzenia niezależnych i profesjonalnych ocen pod kątem brd.

**Zadania szczegółowe  
Zadania krótkoterminowe**

**A3/1** - Opracowanie szczegółowej koncepcji organizacji audytu brd w Polsce.

**A3/2** - Opracowanie procedur i przewodników do prowadzenia audytu.

**A3/3** - Pilotażowe wprowadzenie audytorów wewnętrznych w strukturach GDDP.

**A3/3a** – Przygotowanie projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych, ustawy Prawo budowlane oraz ustawy Prawo o ruchu drogowym, a także opracowanie projektów odpowiednich aktów wykonawczych do tych ustaw w celu wprowadzenia instytucji audytu.

**A3/4** – Wprowadzenie powszechnego audytu brd (wydanie i wdrożenie aktów wykonawczych).

**A3/5** – Przeprowadzenie szkoleń (kursów) dla audytorów.

### Zadania długoterminowe

**A3/6** - Monitoring działań audytorów oraz ocena skuteczności procesu.

### Uwarunkowania wdrożeniowe

Zadanie	Główni realizatorzy	Współpraca	Tryb wdrożenia	Koszty tys. zł
A3/1	GDDP		Zlecenie GDDP	40
A3/2	GDDP		Zlecenie GDDP	60
A3/3	GDDP		Zarządzenie GDDP	*)
A3/3a	MTiGM GDDP	MRRiB, komisja wspólna Rządu i samorządu terytorialnego	Opracowanie projektów aktów prawnych	50
A3/4	MTiGM GDDP	MRRiB Samorząd	Rozporządzenie Ministra TiGM	50
A3/5	MTiGM	GDDP, Samorząd	Zlecenie Ministra TiGM	100

\*) - koszty procedur legislacyjnych wpisane są w koszty funkcjonowania państwa.

## Zadanie A4 - WDROŻENIE SYSTEMU USTAWICZNEGO KSZTAŁCENIA KADRY

### Cele zadania

- zwiększenie liczby osób mających obiektywną wiedzę w zakresie brd.

### Zadania szczegółowe

#### Zadania krótkoterminowe

**A4/1** – Centralne kształcenie kadr kierowniczych brd. Pierwszym etapem kształcenia powinno być szkolenie przedstawicieli wojewódzkich rad brd wspólnie z kadrą centralną. Przyjmując po 3 osoby na województwo można stworzyć grupę 50 osób, która na stacjonarnym tygodniowym kursie powinna uzyskać minimalną wiedzę, niezbędną do podjęcia systemowych działań na terenie województwa. Ta grupa specjalistów powinna stanowić załóżek wojewódzkich centrów kształcenia kadr brd.

**A4/2** – Kształcenie kadr brd na poziomie województw. Po utworzeniu grup ekspertów na poziomie wojewódzkim Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego powinny zorganizować centra kształcenia kadr brd. Centra te powinny objąć szkoleniem przedstawicieli powiatów i (lub) gmin.

**A4/3** – Uwzględnienie tematyki wychowania komunikacyjnego w szkoleniach realizowanych poprzez granty edukacyjne.

**A4/4** – Promowanie tematyki brd w programach kształcenia nauczycieli.

### Uwarunkowania wdrożeniowe

Zadanie	Główni realizatorzy	Współpraca	Tryb wdrożenia	Koszty tys. zł
A4/1	MTiGM	Uczelnie, KGP, partnerzy zagraniczni	Zlecenie Ministra TiGM	100
A4/2	Wojewoda	WRBRD, eksperci brd	Zlecenie Wojewody	40
A4/3	MEN	MTiGM	Uwzględnienie tematyki brd w priorytetach na dany rok szkolny	50
A4/4	MEN	Kolegium rektorów	Promocja tematyki brd	*)

\*) - koszty promowania tematyki brd wpisane będą w koszty funkcjonowania MEN.

### 5.2 Wdrożenie środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zadanie B1 - Wdrożenie środków poprawy brd związanych z prędkością jazdy (Program "Prędkość").

Zadanie B2 - Wdrożenie środków poprawy brd związanych z ochroną niechronionych użytkowników dróg (Program "Pieszy i rowerzysta").

Zadanie B3 - Wdrożenie środków poprawy brd związanych z młodymi kierowcami (Program "Kierowca").

Zadanie B4 - Wdrożenie drogowych środków poprawy brd w miejscach szczególnego zagrożenia (Program "Droga").



## **Zadanie B1 - Wdrożenie środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego związanych z prędkością jazdy (Program "Prędkość")**

### **Cele zadania**

- zmniejszenie liczby ofiar i ciężkości wypadków drogowych, powodowanych nadmierną prędkością poprzez spowodowanie zmian w zachowaniach kierowców oraz przystosowanie infrastruktury drogowej dla stworzenia bardziej bezpiecznych warunków ruchu cechujących się większą niż dotychczas zgodnością wybieranej przez kierowców prędkości z warunkami drogowymi,
- redukcja, w latach 2001-2003, udziału kierowców przekraczających dopuszczalne prędkości o 30 % w stosunku do stanu wyjściowego, a w latach 2004 – 2010 o kolejne 25 %.

### **Zadania szczegółowe**

#### **Zadania krótkoterminowe**

**B1/1** - Przeprowadzenie cyklu kampanii propagandowych informujących o zagrożeniach związanych z nadmierną prędkością jazdy i skierowanych do różnych grup kierowców.

**B1/2** - Włączenie aspektu prędkości, i związanych z nią zagrożeń, do programu szkolenia kierowców po uprzednim przygotowaniu instruktorów (zadanie wymaga zmian w programie szkolenia kierowców i odnosi się także do zadania B3/2).

**B1/3** - Wprowadzenie zmian legislacyjnych dotyczących:

- limitów prędkości 50 km/h na terenach zabudowanych,
- stworzenie możliwości wprowadzania limitów sezonowych,
- nowych wzorów znaków ograniczenia prędkości (znaki o zmiennej treści, znaki prędkości zalecanych, dopuszczalna prędkość w czasie opadów deszczu),
- możliwości prowadzenia nadzoru prędkości za pomocą automatycznych urządzeń montowanych na drodze oraz w pojeździe (automatyczne mierniki prędkości na drogach, tachografy w pojazdach); zmiana w odniesieniu do zasad odpowiedzialności przez kierującego i właściciela pojazdu w przypadkach braku możliwości identyfikacji kierującego (na właścicielu spoczywa obowiązek znajomości użytkownika pojazdu i jego ujawnienia w przypadkach wykroczeń),
- rozszerzenia uprawnień do kontroli prędkości na inne służby (straż miejska, inspekcja samochodowa) i prawne określenie kompetencji poszczególnych służb w odniesieniu do poszczególnych rodzajów nadzoru prędkości,
- zaostrzenia kar za wykroczenia i wypadki związane z jazdą z nadmierną prędkością, a zwłaszcza przy równocześnie występującej nietrzeźwości kierowcy oraz wprowadzenia nowego typu wykroczenia karanego, w drastycznych przypadkach, okresowym cofnięciem prawa jazdy,

**B1/4** - Usprawnienie i intensyfikacja losowych kontroli prędkości, selekcja miejsc do intensywnego nadzoru prędkości oraz wdrożenie nadzoru automatycznego. Realizacja tego

zadania powinna być wsparta przez opracowanie dokumentu w formie instrukcji pt. „Taktyka i zasady nadzoru prędkości” obejmującej różne warunki i różne środki.

**B1/5** - Weryfikacja istniejących lokalnych ograniczeń prędkości dla poprawy ich zgodności z rzeczywistymi potrzebami i tym samym poprawy wiarygodności. Efektywne oznakowanie miejsc zagrożonych. Zadanie powinno objąć całą sieć dróg publicznych. Jego realizacja wymaga uprzedniego przygotowania instrukcji zawierającej zasady ustalania lokalnych limitów prędkości oraz przeprowadzenia szkoleń wykonawców.

**B1/6** - Wdrożenie instrukcji strefowania prędkości na zamiejskich drogach różnych klas i ulicach w miastach. Tworzenie odcinków i stref z prędkościami dostosowanymi do funkcji obszaru. Po wprowadzeniu ogólnego limitu 50 km/h na obszarach zabudowanych wyznaczenie tranzytowych tras i ulic z możliwymi wyższymi prędkościami. Realizacja tego zadania wymaga równoległego prowadzenia prac nad przekształceniem sieci drogowej w cel osiągnięcia pełnej hierarchizacji dróg i ulic o czytelnych dla kierowcy funkcjach oraz regulowanym dostępie.

**B1/7** - Przygotowanie i rozpoczęcie pilotażowego wdrożenia kompleksowych środków uspokojenia ruchu na niebezpiecznych odcinkach przejść przez miejscowości i w miejskich strefach zagrożeń bezpieczeństwa ruchu. Zadanie powinno być realizowane w wybranych miejscowościach w formie □Akcji 50□ (wprowadzenie środków uspokojenia ruchu dla wymuszenia redukcji prędkości do 50 km/h) i □Akcji 30□ (obszarowe uspokojenie ruchu w wybranych rejonach miast do 30 km/h).

**B1/8** - Opracowanie projektu sieci stacji pomiarowych w celu prowadzenia reprezentatywnego monitoringu prędkości dla opisu stanu ruchu, podejmowania decyzji w zakresie zarządzania prędkością i prowadzenia analiz porównawczych.

### **Zadania długoterminowe**

**B1/9** - Przeprowadzenie cyklu kampanii propagandowych będących kontynuacją zadania B1/1.

**B1/10** - Wprowadzenie obowiązkowych kursów dla kierowców wielokrotnie naruszających przepisy dotyczące prędkości. Zadanie wymaga wprowadzenia zapisu w Prawie o ruchu drogowym i stworzenia skutecznego instrumentu jego egzekwowania.

**B1/11** - Wprowadzenie zmian legislacyjnych dotyczących:

- nowelizacji Prawa o ruchu drogowym w zakresie limitów prędkości w nawiązaniu do wyników badań i prowadzonego monitoringu prędkości (dalsze różnicowanie limitów, zmiana ich wartości),
- kontroli prędkości przez Policję i inne uprawnione służby zgodnie z programem ustalonym w zadaniach krótkoterminowych (koncentracja w zidentyfikowanych miejscach o dużym zagrożeniu),
- ograniczeń ruchu dla wolnych pojazdów na głównych drogach krajowych.

**B1/12** - Kontynuacja nadzoru prędkości za pomocą automatycznych urządzeń montowanych na drodze oraz w pojeździe.

**B1/13** - Modyfikacja systemu ubezpieczeń OC przez uzależnienie wysokości składek od poważnych wykroczeń związanych z nadmierną prędkością.

**B1/14** - Wprowadzenie lokalnych ograniczeń prędkości o zmieniających się wartościach i o zmiennych okresach obowiązywania (znaki o zmiennej treści) w zależności od potrzeb determinowanych przez warunki drogowe lub ruch. Realizacja zadania determinowana jest lokalnie rozpoznanymi potrzebami. Stosowanie środków technicznych możliwe po uprzednim określeniu wymagań i zasad ich stosowania.

**B1/15** - Kontynuacja przekształceń sieci drogowej dla stworzenia wyraźnie zhierarchizowanego układu o regulowanej dostępności z różnymi eksploatacyjnymi prędkościami dostosowanymi do funkcji dróg i ulic.

**B1/16** - Kontynuacja programu □Akcja 30□ i powszechne wdrażania środków obszarowego uspokojenia ruchu w miastach w powiązaniu z budową hierarchicznych struktur sieci ulic. Kontynuacja programu □Akcja 50□ i uspokajanie ruchu na niebezpiecznych odcinkach przejść drogowych przez miejscowości. Zadanie powinno być realizowane według zasad technicznych zweryfikowanych na podstawie wdrożeń pilotażowych.

**B1/17** - Monitoring prędkości dla opisu stanu ruchu, podejmowania decyzji w zakresie zarządzania prędkością i prowadzenia analiz porównawczych.

### Uwarunkowania wdrożeniowe zadań krótkoterminowych

Zadanie	Główny realizator	Współpraca	Tryb i forma wdrożenia	Koszty tyś. zł
B1/1	MTiGM KRBRD KGP	MSWiA, Wojewódzkie Rady BRD	Zlecenie Ministra TiGM	620
B1/2	MTiGM	Krajowa Rada BRD ITS	Rozporządzenie Ministra TiGM	*)
B1/3	MTiGM	KGP	Nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym	3.300
B1/4	KGP KRBRD	MTiGM	Zarządzenie Komendanta GP	3.200
B1/5	GDDP województwie	KGP samorząd	Działania w ramach zarządzania ruchem i nadzoru nad zarządzaniem ruchem	*)
B1/6	MTiGM	GDDP	Rozporządzenie Ministra TiGM	50
B1/7	Krajowa Rada BRD MTiGM	Wojewódzkie Rady BRD Samorząd	Promowanie i dofinansowywanie przez Ministra TiGM	50.000 **)
B1/8	GDDP	Samorząd	Zlecenie GDDP	50

\*) - koszty trudne do oszacowania bez studium wykonalności zadania.

\*\*) - koszty zadań inwestycyjnych o charakterze pilotażowym.

## **Zadanie B2 - Wdrożenie środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego związanych z ochroną niechronionych użytkowników dróg (Program "Pieszcy i Rowerzysta")**

### **Cele zadania**

- zmniejszenie zagrożenia powstawania wypadków drogowych z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego,
- dostosowanie uprawnień pieszych w ruchu drogowym do zmodyfikowanych zaleceń Konwencji Genewskiej oraz zaleceń Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

### **Zadania szczegółowe**

**B2/1** - Wprowadzenie zmian legislacyjnych w zakresie:

- przywrócenia zakazu parkowania na chodnikach i powierzchniach przeznaczonych dla pieszych (Prawo o ruchu drogowym),
- weryfikacji zasad nadzoru nad dowozem dzieci do szkół,
- warunków technicznych, którym powinny odpowiadać sprzedawane rowery oraz kaski.

**B2/2** - Weryfikacja warunków technicznych w zakresie projektowania, budowy i utrzymania urządzeń dla pieszych, rowerzystów i dla osób niepełnosprawnych.

**B2/3** – Opracowanie zasad planowania urządzeń dla pieszych oraz organizacji ruchu w obszarze szkół.

**B2/4** – Opracowanie katalogów i przykładów dobrej praktyki, zalecanych do stosowania urządzeń dla ruchu pieszego i rowerowego.

**B2/5** – Promowanie systemów transportowych miast dostosowanych do potrzeb ruchu pieszych i rowerzystów poprzez uruchomienie projektów pilotażowych w kilku wybranych miastach.

**B2/6** – Przeprowadzanie kampanii związanych z niechronionymi użytkownikami dróg promocja elementów odblaskowych na ubraniach pieszych i rowerzystów.

**B2/7** – Ujednolicenie standardów szkolenia rowerzystów.

**B2/8** - Tworzenie i promowanie obudowy programowej na różnych szczeblach nauczania w zakresie wychowania komunikacyjnego.

## Uwarunkowania wdrożeniowe zadań krótkoterminowych

Zadanie	Główny realizator	Współpraca	Tryb wdrożenia	Koszty tys. zł
B2/1	MTiGM	KGP	Nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym	*)
B2/2	MTiGM GDDP		Zlecenie GDDP	200
B2/3	MTiGM GDDP		Zlecenie GDDP	300
B2/4	MTiGM GDDP		Zlecenie GDDP	200
B2/5	MTiGM	Samorządy Miejskie	Inspirowanie i dofinansowywanie przez Ministra TiGM	50.000 **)
B2/6	MTiGM Krajowa Rada BRD	KGP	Zlecenie Ministra TiGM	500
B2/7	MEN	MTiGM KGP	Promocja ustalonych standardów szkoleń. Wzmocnienie nadzoru pedagogicznego.	50
B2/8	MEN	KGP	Promocja nowych programów nauczania z zakresu wychowania komunikacyjnego.	***)

\*) – koszty procedur legislacyjnych wpisane są w koszty funkcjonowania państwa.

\*\*\*) – koszty zadań inwestycyjnych o charakterze pilotażowym.

\*\*\*) – koszty promowania tematyki brd wpisane będą w koszty funkcjonowania MEN.

### Zadanie B3 - Wdrożenie środków poprawy brd związanych z młodymi kierowcami (Program "Kierowca")

#### Cele zadania

- zmniejszenie liczby wypadków drogowych powodowanych przez młodych kierowców.

#### Zadania szczegółowe Zadania krótkoterminowe

**B3/1** - Przeprowadzenie cyklu kampanii propagandowych:

- mających na celu uświadomienie społeczeństwu problemu młodych kierowców i kształtujących klimat dezaprobaty dla ryzykownych zachowań,
- skierowanych do młodych kierowców i promujących bezpieczne zachowania,
- aktywizujących środowiska społeczne do podejmowania działań przeciwdziałających zagrożeniu młodych kierowców ("akcja dyskoteka").

**B3/2** - Wprowadzenie pilotażowe nowego systemu szkolenia kandydatów na kierowców poprzez:

- przygotowanie projektu reformy szkolenia (w uzgodnieniu z środowiskiem szkoleniowców) obejmującego programy szkolenia, wytyczne tworzenia materiałów pomocniczych, zasady

prowadzenia egzaminów państwowych, zasady przygotowania kadry szkolącej i egzaminującej, wymagania wobec jednostek realizujących i zapisy legislacyjne, - wdrożenie, monitoring i weryfikację założeń.

**B3/3** - Wprowadzenie pilotażowe systemu reedukacji młodych kierowców, a w szczególnych przypadkach i kierowców doświadczonych, poprzez:

- przygotowanie projektu systemu reedukacji młodych kierowców naruszających określone przepisy ruchu drogowego, obejmującego programy kursów reedukacyjnych odpowiednich do rodzaju przewinień, zasady zatrzymania prawa jazdy i cofnięcia uprawnień za określone wykroczenia,
- wdrożenie, monitoring i weryfikację przyjętych założeń.

**B3/4** - Wprowadzenie niezbędnych zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym i aktach wykonawczych, umożliwiających funkcjonowanie nowego systemu szkolenia i reedukacji kierowców.

### Działania długoterminowe

**B3/5** - Przeprowadzenie cyklu kampanii propagandowych związanych z młodymi kierowcami i promujących bezpieczne zachowania w ruchu drogowym (kontynuacja).

**B3/6** - Wprowadzenie nowego krajowego systemu szkolenia kandydatów na kierowców, spełniającego wymagania tworzonego obecnie systemu dla krajów UE.

**B3/7** - Wprowadzenie nowego krajowego systemu reedukacji kierowców.

### Uwarunkowania wdrożeniowe zadań krótkoterminowych

Zadanie	Główni realizatorzy	Współpraca	Tryb wdrożenia	Koszty tys. zł
B3/1	MTiGM	KGP	Zlecenie Ministra TiGM	2.000
B3/2	MTiGM	ITS	Nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz zlecenie Ministra TiGM	150
B3/3	MTiGM KGP	ITS	Nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz zlecenie Ministra TiGM	100
B3/4	MTiGM	KGP	Nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym	*)

\*) - koszty procedur legislacyjnych wpisane są w koszty funkcjonowania państwa.

## Zadanie B4 - Wdrożenie drogowych środków poprawy brd w miejscach szczególnego zagrożenia powstawania zdarzeń (Program "Droga")

### Cele zadania

- ujednolicenie zasad identyfikacji i eliminacji miejsc szczególnej koncentracji wypadków na sieci drogowej w kraju.
- wdrożenie praktyki projektowania bezpiecznych dróg,
- zmniejszenie zagrożenia powstawania wypadków wskutek nadmiernej prędkości i z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego,
- podniesienie bezpieczeństwa biernego (łagodzenie skutków wypadków drogowych).

### Zadania szczegółowe Zadania krótkoterminowe

**B4/1** - Opracowanie metod identyfikacji i eliminacji miejsc szczególnej koncentracji wypadków w podziale na drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe.

**B4/2** - Przygotowanie materiałów szkoleniowych nt. miejsc szczególnie niebezpiecznych oraz przeprowadzenie szkoleń dla administracji drogowej różnych szczebli.

**B4/3** - Opracowanie i rozpowszechnienie metod określania efektywności stosowanych drogowych środków poprawy brd.

**B4/4** - Przygotowanie przewodników i katalogów drogowych środków brd, w tym środków uspokajania ruchu oraz środków ujętych w zadaniu B2/4.

### Zadania długoterminowe

**B4/5** - Wdrożenie krajowego systemu identyfikacji, eliminacji i monitoringu miejsc szczególnej koncentracji wypadków drogowych.

**B4/6** - Wdrożenia pilotażowe drogowych środków brd, promujące najbardziej skuteczne rozwiązania.

### Uwarunkowania wdrożeniowe zadań krótkoterminowych

Zadanie	Główni realizatorzy	Współpraca	Tryb wdrożenia	Koszty tys. zł
B4/1	GDDP	Samorządowa administracja drogowa	Zlecenie GDDP	100
B4/2	GDDP		Zlecenie GDDP	50
B4/3	GDDP		Zlecenie GDDP	120
B4/4	GDDP		Zlecenie GDDP	80

## 6. Harmonogram realizacji zadań

Z uwagi na różny charakter planowanych zadań występują one w poniższym harmonogramie w trzech grupach:

- edukacja społeczna i szkolenie kierowców w aspekcie brd,
- działania legislacyjne i egzekwowanie prawa o ruchu drogowym,
- promocja bezpiecznego projektowania i utrzymania dróg.

Okres realizacji	2001-2003			2004 -2010								
<b>Edukacja społeczna i szkolenie kierowców w aspekcie brd</b>												
<b>A1/4</b> - Przeprowadzenie szkoleń dla inspektorów i specjalistów ds. brd.	■	■	■									
<b>A1/6</b> - Opracowanie i wdrożenie systemu podnoszenia kwalifikacji sędziów, prokuratorów i policjantów.	■	■										
<b>A2/2</b> - Szkolenie Policji nt. zbierania i wykorzystywania danych.	■											
<b>A2/4</b> - Stworzenie wojewódzkich stron internetowych.			■	■								
<b>A3/5</b> - Przeprowadzenie szkoleń (kursów) dla audytorów.			■									
<b>A4/1</b> - Centralne kształcenie kadr kierowniczych brd.	■											
<b>A4/2</b> - Kształcenie kadr brd na poziomie województw.	■											
<b>A4/3</b> - Uwzględnienie tematyki wychowania komunikacyjnego w szkoleniach realizowanych poprzez granty edukacyjne.	■											
<b>A4/4</b> - Promowanie tematyki brd w programach kształcenia nauczycieli.	■											
<b>B1/1</b> - Przeprowadzenie cyklu kampanii propagandowych informujących o zagrożeniach związanych z nadmierną prędkością jazdy i skierowanych do różnych grup kierowców.	■	■										
<b>B1/2</b> - Włączenie aspektu prędkości do szkolenia kierowców po uprzednim przygotowaniu instruktorów.			■									
<b>B1/9</b> - Przeprowadzenie cyklu kampanii propagandowych (kontynuacja zadania B1/1).				■	■	■	■	■	■	■	■	■



<b>B1/10</b> - Wprowadzenie obowiązkowych kursów dla kierowców wielokrotnie naruszających przepisy dotyczące prędkości.																					
<b>B2/6</b> - Przeprowadzanie kampanii związanych z niechronionymi użytkownikami dróg promocja elementów odblaskowych na ubraniach pieszych i rowerzystów.																					
<b>B2/7</b> - Ujednolicenie standardów szkolenia rowerzystów.																					
<b>B2/8</b> - Tworzenie i promowanie obudowy programowej na różnych szczeblach nauczania w zakresie wychowania komunikacyjnego.																					
<b>B3/1</b> - Przeprowadzenie cyklu kampanii propagandowych dotyczących młodych kierowców.																					
<b>Okres realizacji</b>	<b>2001-2003</b>			<b>2004 -2010</b>																	
<b>B3/2</b> - Wprowadzenie pilotażowe systemu szkolenia kandydatów na kierowców.																					
<b>B3/3</b> - Wprowadzenie pilotażowe systemu reedukacji młodych kierowców.																					
<b>B3/5</b> - Przeprowadzenie cyklu kampanii propagandowych związanych z młodymi kierowcami.																					
<b>B3/6</b> - Wprowadzenie nowego krajowego systemu szkolenia kandydatów na kierowców.																					
<b>B3/7</b> - Wprowadzenie nowego krajowego systemu reedukacji kierowców.																					
<b>Działania organizacyjne, legislacyjne i egzekwowanie prawa o ruchu drogowym</b>																					
<b>A1/1</b> - Powołanie w strukturach administracji rządowej Krajowego Inspektora BRD i Wojewódzkich Inspektorów BRD.																					
<b>A1/2</b> - Rozszerzenie kompetencji samorządów wojewódzkich, powiatowych i gminnych w zakresie brd, wykonywania programów poprawy brd, podejmowania inicjatyw lokalnych.																					
<b>A1/3</b> - Opracowanie wzorcowego zakresu działań i zasad funkcjonowania Wojewódzkiej Rady BRD.																					

A1/5 - Składanie przez Ministra TiGM na forum Sejmu rocznego raportu o stanie brd i efektach podjętych działań.										
A1/7 - Opracowanie programu prac i podjęcie działań przygotowawczych do wprowadzenia w roku 2006 Ustawy o ochronie zdrowia i życia w ruchu drogowym.										
A2/1 - Usprawnienie policyjnego systemu zbierania danych o zdarzeniach drogowych.										
A2/3 - Utworzenie wojewódzkich baz danych o zdarzeniach drogowych.										
A2/5 - Pilotażowe wdrożenie systemu informacji o brd - SIS w ramach GRSP.										
A2/6 - Utworzenie zintegrowanej bazy danych (zintegrowanego systemu zbierania danych o ruchu, drodze i wypadkach drogowych).										
A2/7 - Organizacja instytucji zarządzającej systemem SIS na poziomie krajowym i jego rozpowszechnienie.										
A3/3a - Przygotowanie projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych.										
A3/4 - Wprowadzenie powszechnego audytu brd.										
B1/3 - Wprowadzenie zmian legislacyjnych dotyczących prędkości.										
B1/4 - Usprawnienie i intensyfikacja losowych kontroli prędkości.										
B1/11 - Wprowadzenie zmian legislacyjnych dotyczących prędkości (weryfikacja B1/3).										
B1/12 - Kontynuacja nadzoru prędkości za pomocą automatycznych urządzeń montowanych na drodze oraz w pojeździe.										
<b>Okres realizacji</b>	<b>2001-2003</b>			<b>2004 -2010</b>						
B1/13 - Modyfikacja systemu ubezpieczeń OC.										

<b>B3/4</b> - Wprowadzenie niezbędnych zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym i aktach wykonawczych, umożliwiających funkcjonowanie nowego systemu szkolenia i reedukacji kierowców.															
<b>B2/1</b> - Wprowadzenie zmian legislacyjnych w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg.															
<b>Promocja bezpiecznego projektowania i utrzymania dróg</b>															
<b>A3/1</b> - Opracowanie szczegółowej koncepcji organizacji audytu brd w Polsce.															
<b>A3/2</b> - Opracowanie procedur i przewodników do prowadzenia audytu.															
<b>A3/3</b> - Pilotażowe wprowadzenie audytorów wewnętrznych w strukturach GDDP.															
<b>A3/6</b> - Monitoring działań audytorów i ocena skuteczności procesu.															
<b>B1/5</b> - Weryfikacja istniejących lokalnych ograniczeń prędkości.															
<b>B1/6</b> - Wdrożenie instrukcji strefowania prędkości.															
<b>B1/7</b> - Przygotowanie i rozpoczęcie pilotażowego wdrożenia kompleksowych środków uspokojenia ruchu.															
<b>B1/8</b> - Opracowanie projektu sieci stacji pomiarowych w Polsce.															
<b>B1/14</b> - Wprowadzenie lokalnych ograniczeń prędkości o zmieniających się wartościach.															
<b>B1/15</b> - Kontynuacja przekształceń sieci drogowej.															
<b>B1/16</b> - Kontynuacja programów „Akcja 30” i „Akcja 50”.															
<b>B1/17</b> - Monitoring prędkości dla opisu stanu ruchu, podejmowania decyzji.															
<b>B2/2</b> - Weryfikacja warunków technicznych w zakresie projektowania, budowy i utrzymania urządzeń dla pieszych, rowerzystów i dla osób niepełnosprawnych.															
<b>B2/3</b> - Opracowanie zasad planowania urządzeń dla pieszych oraz organizacji ruchu w obszarze szkół.															

<b>B2/4</b> - Opracowanie katalogów i przykładów dobrej praktyki, zalecanych do stosowania urządzeń dla ruchu pieszego i rowerowego.																			
<b>B2/5</b> - Promowanie systemów transportowych miast dostosowanych do potrzeb ruchu pieszych i rowerzystów.																			
<b>B4/1</b> - Opracowanie i wdrożenie metod identyfikacji i eliminacji miejsc szczególnej koncentracji wypadków w podziale na drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe.																			
<b>B4/2</b> - Przygotowanie materiałów szkoleniowych nt. miejsc szczególnie niebezpiecznych oraz przeprowadzenie szkoleń dla administracji drogowej.																			
<b>Okres realizacji</b>	<b>2001-2003</b>			<b>2004 -2010</b>															
<b>B4/3</b> - Opracowanie i rozpowszechnienie metod określania efektywności stosowanych drogowych środków poprawy brd.																			
<b>B4/4</b> - Przygotowanie przewodników i katalogów drogowych środków brd, w tym środków uspokajania ruchu oraz środków ujętych w zadaniu B2/4.																			
<b>B4/5</b> - Wdrożenie krajowego systemu identyfikacji, eliminacji i monitoringu miejsc szczególnej koncentracji wypadków drogowych.																			
<b>B4/6</b> - Wdrożenia pilotażowe drogowych środków brd, promujące najbardziej skuteczne rozwiązania.																			

## 7. BADANIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Interdyscyplinarne badania naukowe z zakresu brd prowadzone są w większości krajów Unii Europejskiej. W Polsce należy stworzyć podobną możliwość realizacji takich badań. Warunkiem koniecznym do osiągnięcia tego celu jest wskazanie centralnej jednostki naukowo-badawczej współpracującej z instytutami resortowymi i wiodącymi w badaniach brd ośrodkami akademickimi. Jednostka ta powinna koncentrować się na koordynowaniu prac badawczych zmierzających do opracowania poszczególnych elementów Programu.

Do priorytetowych zadań badawczych należy zaliczyć:

- opracowanie optymalnego modelu działań edukacyjno-propagandowych i metod oceny efektywności tych działań,
- doraźna weryfikacja (aktualizacja) programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- badania skuteczności różnych form ograniczenia prędkości ruchu pojazdów,
- badania w celu określania optymalnych limitów prędkości dla różnych grup pojazdów i klas dróg,
- badania efektywności stosowanych urządzeń dla ruchu pieszego i rowerowego,
- badania relacji pomiędzy pieszymi i kierowcami pojazdów,
- badania efektywności stosowanych środków drogowych, prewencyjnych i edukacyjnych.

Należy przyjąć następujące zalecenia dotyczące kryteriów wyboru tematów do realizacji:

- doraźne preferowanie badań mogących znaleźć szybkie i praktyczne zastosowanie,
- uwzględnienie powiązań z innymi dziedzinami,
- priorytetowe zadania badawcze, zatwierdzone przez Krajową Radę BRD, powinny uzyskać w Komitecie Badań Naukowych priorytet w realizacji, jako projekty badawcze-zamawiane (PBZ).

Warunkiem prawidłowej realizacji Programu jest ustalenie sposobu monitorowania i oceny podejmowanych zadań. Należy założyć, że ciągły monitoring procesu poprawy brd wynikającej z realizacji Programu będzie zadaniem krajowego inspektora brd, sporządzającego okresowe i roczne raporty dla ministra transportu i gospodarki morskiej oraz Krajowej Rady BRD. Wyniki raportów powinny podlegać ocenie wykonywanej przez niezależne jednostki naukowe.

## 8. KOORDYNACJA SYSTEMÓW RATOWNICTWA

Zminimalizowanie konsekwencji wypadku, jeśli już nie było możliwości jego uniknięcia, powinno stanowić jeden z głównych celów programu poprawy brd. Zatem szybkość interwencji oraz skuteczność działań służb ratowniczych, a w szczególności jednostek ochrony zdrowia i jednostek ochrony przeciwpożarowej, powinny być uznane za priorytetowe czynniki wpływające bezpośrednio na szansę uratowania zdrowia i życia ofiar wypadku.

Według zaleceń UE powinno się prowadzić prace w celu:

- wyposażenia w telefony (lub informacje o istniejących przy drodze) sieci drogowej,
- ustanowienia jednego, wspólnego numeru „wołania o pomoc”,
- lepszego informowania społeczeństwa o tym, jak w nagłych przypadkach zawiadamiać odpowiednie służby ratownicze,
- zintegrowania służb ratowniczych w jeden system ratownictwa.

Nadal pozostaje nierozwiązany ważny problem wspólnego numeru telefonicznego dla wszystkich służb i wszystkich operatorów telefonicznych. Ujednolicenie tego numeru znacznie uprości kampanie informacyjne dla społeczeństwa o sposobach przywoływania pomocy, adresowanego do zintegrowanego systemu ratownictwa.

Zasadniczą rolę w budowaniu systemu ratownictwa jest zintegrowanie na wszystkich płaszczyznach działań jednostek ochrony zdrowia, realizujących ratownictwo medyczne, z jednostkami ochrony przeciwpożarowej oraz organizacjami pozarządowymi i innymi podmiotami ratowniczymi, realizującymi różne dziedziny ratownictwa, w ramach tworzonego Krajowego/Powszechnego/ systemu Ratowniczego w Polsce. Integracja służb ratowniczych następować powinna w miejscu zdarzenia, Centrum Powiadamiania Ratunkowego, systemie łączności, planowaniu oraz stosowaniu tych samych procedur ratowniczych.

Głównymi podmiotami systemu ratownictwa są:

- szpitalne oddziały ratunkowe wraz z własnymi zespołami ratownictwa medycznego,
- publiczne i niepubliczne pogotowie ratunkowe,
- jednostki Państwowej Straży Pożarnej,
- jednostki ochrony przeciwpożarowej,
- zespoły Lotniczego Pogotowia Ratunkowego,
- stowarzyszenia (TOPR, GOPR, WOPR),
- służby ratownictwa górniczego i morskiego.

### **Cel zadania:**

Zintegrowanie wszystkich służb ratowniczych w jeden system mający wspólną lub kompatybilną sieć łączności, wspólne procedury ratownicze, kompatybilny sprzęt medyczny (jedne nosze od miejsca zdarzenia do oddziału ratunkowego), a także jasno sprecyzowane miejsce działania w „łańcuchu przeżycia” w celu zapewnienia poszkodowanemu dotarcia do szpitala w czasie nie dłuższym niż 30 minut.

Uznajemy zatem, że obszarem wspólnym zainteresowań służb ratowniczych powinien być w niniejszym programie „Pakiet 1”, czyli „Centra Powiadamiania Ratunkowego” CPR, przedstawiony w programie „Zintegrowane Ratownictwa Medyczne” (1999-2003), opracowanym przez Ministerstwo Zdrowia (wersja zaktualizowana 2000). Rozwinięcie tego pakietu przedstawiono w raporcie pt. „Koncepcja Powiatowego/Miejskiego Centrum

Powiadamiania Ratunkowego”, opracowanym przez połączone zespoły MSWiA, MZ oraz PSP.

**Zadania:**

- wyposażenie jednostek Państwowej Straży Pożarnej w sprzęt ratownictwa medycznego - zestawy R1 oraz szkolenia ratowników. Szacowany koszt - 7150 tys. zł.
- tworzenie na bazie stanowisk kierowania Państwowej Straży Pożarnej Centrów Powiadamiania Ratunkowego (CPR) stanowiących podstawowy element krajowego systemu ratowniczego. Kolejność tworzenia i lokalizacja CPR powinna być wynikiem analiz zagrożenia i zabezpieczenia operacyjnego powiatów na terenie kraju ze szczególnym uwzględnieniem analizy wypadkowości na drogach. Szacowany koszt - 15000 tys. zł.
- wyposażenie jednostek PSP w sprzęt ratownictwa medycznego - namioty ewakuacyjne z osprzętem przy zdarzeniach drogowych z dużą liczbą poszkodowanych. Dyslokacja namiotów ewakuacyjnych w PSP pozwoli na racjonalne zagospodarowanie sił i środków, stworzenie właściwych warunków oczekiwania poszkodowanych na transport definitywny (np. karetki, śmigłowce) oraz uniknięcie „transferu katastrofy” do najbliższego szpitala. Szacowany koszt - 4900 tys. zł.

Ww koszty przyjęto z przedłożonego KSRM projektu Programu „Zintegrowane Ratownictwo Medyczne”.

## 9. FINANSOWANIE PROGRAMU

Zgodnie z założeniami, Krajowy Program zamówiony przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej obejmuje głównie działania jednostek administracji rządowej.

Działania administracji samorządowej, będące poza kompetencjami rządu, powinny być inspirowane programem krajowym, by w ten sposób zgodnie realizować politykę brd przedstawioną w Programie. Dlatego też szacowanie kosztów realizacji Programu obejmuje jedynie te zadania, które przypisano dla realizacji przez administrację rządową i na których realizację struktury rządowe są w stanie przeznaczyć własne środki budżetowe.

### Zestawienie kosztów wdrażania niektórych elementów Programu w latach 2001-2003

Rozwój systemu brd	Koszty zadania (tys. zł.)	Wdrażanie środków poprawy brd	Koszty zadania (tys. zł.)
A1/1	3.000	B1/1	620
A1/2	*)	B1/2	**)
A1/3	100	B1/3	3.300
A1/4	1.000	B1/4	3.200
A1/5	*)	B1/5	**)
A1/6	1.000	B1/6	50
		B1/7	***)
		B1/8	50
<b>Razem A1</b>	<b>5.100</b>	<b>Razem B1</b>	<b>7.220</b>
A2/1	300	B2/1	*)
A2/2	30	B2/2	200
A2/3	300	B2/3	300
A2/4	100	B2/4	200
A2/5	**)	B2/5	***)
		B2/6	500
		B2/7	50
		B2/8	**)
<b>Razem A2</b>	<b>730</b>	<b>Razem B2</b>	<b>1.250</b>
A3/1	40	B3/1	2.000
A3/2	60	B3/2	150
A3/3	50	B3/3	100
A3/4	50	B3/4	*)
A3/5	100		
<b>Razem A3</b>	<b>300</b>	<b>Razem B3</b>	<b>2.250</b>
A4/1	100	B4/1	100
A4/2	40	B4/2	50
A4/3	50	B4/3	120
A4/4	*)	B4/4	80
<b>Razem A4</b>	<b>190</b>	<b>Razem B4</b>	<b>350</b>
<b>Łącznie A</b>	<b>6.320</b>	<b>Łącznie B</b>	<b>11.070</b>
<b>OGÓŁEM 17.390 tys. zł.</b>			

\*) - koszty procedur legislacyjnych wpisane są w koszty funkcjonowania państwa.

\*\*\*) - koszty trudne do oszacowania bez studium wykonalności zadania.

\*\*\*\*) - koszty zadań inwestycyjnych o charakterze pilotażowym.



Szacuje się, że koszt realizacji krótkoterminowych zadań programowych, obejmujących działania legislacyjne, edukacyjno-szkoleniowe, badawcze i promocyjne, wyniesie około 17 mln zł. Koszt ujętych w programie zadań inwestycyjnych o charakterze pilotażowym szacuje się na poziomie 100 mln zł. Kwoty te nie obejmują zadań realizowanych dotychczas przez GDDP (w zakresie stosowania środków poprawy brd na drogach krajowych) oraz inne zarządy dróg.

Program zakłada, że w przyszłości zadania o charakterze pilotażowym będą realizowane i finansowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych, inne zarządy dróg oraz dofinansowywane przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej ze środków pożyczki Banku Światowego.

Koszty działań długofalowych będą mogły być oszacowane dopiero po szczegółowym opracowaniu programów i projektów poszczególnych zadań.

Koszty i zakres działań związanych m.in. z budową autostrad, modernizacją dróg i ich poprawy stanu technicznego, zwiększeniem nadzoru i kontroli ruchu drogowego przez Policję, wyposażenie Policji w odpowiednie urządzenia techniczne itp. zawarte są w odrębnych programach i planach działań poszczególnych resortów i jednostek. Programy te i plany finansowane są ze środków budżetowych, pomocowych i pożyczkowych.