



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Działania i plany Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w zakresie realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

Konrad Romik

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Spotkanie z Sekretarzami Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Warszawa, 30 marca 2023 r.



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Trochę historii Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Konrad Romik



Od czego się zaczęło i w jakim miejscu jesteśmy?

2002

W stosunku do 2001 początek 2002 r. zaznaczył się znacznym wzrostem wypadków drogowych i ich ofiar, szczególnie liczby zabitych (o ponad 10%). Nadal zbyt niski stan bezpieczeństwa jest szczególnie niepokojący ze względu na wysokie koszty społeczne wypadków oraz zbliżające się przystąpienie Polski do Unii Europejskiej. Z taką liczbą wypadków, a szczególnie ich ofiar plasujemy się nadal na jednym z ostatnich miejsc wśród krajów zjednoczonej Europy. Pomimo podejmowanych wysiłków Polska postrzegana jest jako kraj o zbyt niebezpiecznych warunkach ruchu drogowego.

Źródło: Sprawozdanie stan bezpieczeństwa ruchu drogowego i działania realizowane w tym zakresie w 2002 roku. www.krbrd.gov.pl

Do najważniejszych wydarzeń 2002 r. należy zaliczyć powołanie z dniem 1 stycznia (na mocy przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym) organu doradczego Rady Ministrów – Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, której Przewodniczącym jest Wiceprezes Rady Ministrów - Minister Infrastruktury p. Marek Pol, zaś Zastępcami Przewodniczącego są: Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Mieczysław Muszyński oraz Podsekretarz Stanu w MSWiA - Jerzy Mazurek. Z mocy ww. ustawy powstały również Wojewódzkie Rady BRD, kierowane przez wojewodów; ich zastępcami są członkowie zarządu województwa (marszałek, wicemarszałek) oraz Komendant Wojewódzki Policji.

2022

*W całej UE liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w 2022 r. **wzrosła o 3 proc.** w porównaniu z poprzednim rokiem, zwłaszcza w miarę jak natężenie ruchu powróciło do poziomu po pandemii. Postępy były jednak bardzo nierównomierne w poszczególnych państwach członkowskich. Największe spadki, o ponad 30 proc., odnotowano na Litwie i w Polsce, przy czym w Danii odnotowano również spadek o 23 proc. Natomiast w ciągu ostatnich trzech lat liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w takich krajach jak Irlandia, Hiszpania, Francja, Włochy, Niderlandy i Szwecja utrzymywała się na dość stabilnym poziomie lub wzrosła.*

Źródło: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/ip_23_953

Do najważniejszych wydarzeń 2022 r. należy zaliczyć.....<więcej w Sprawozdaniu stan BRD za 2022 i działania realizacyjne w tym zakresie>



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO



KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

3. Podsumowanie i wnioski

Działania realizowane w 2002 r. przez członków KR BRD, jej Sekretariat, Wojewódzkie Rady BRD oraz instytucje i organizacje współpracujące na rzecz poprawy brd w Polsce należy ocenić pozytywnie.

Zbyt mała w stosunku do potrzeb realizacja Krajowego Programu Poprawy BRD GAMBIT 2000 wynika głównie z braku dostatecznej ilości środków na ich finansowanie, dalece niewystarczającej współpracy pomiędzy organami rządowymi, a samorządowymi (szczególnie zarządami dróg różnych szczebli) i zbyt małej liczby wykwalifikowanej kadry oraz nie przywiązywania większej wagi przez decydentów do spraw poprawy brd.

Tak jak dotychczas realizacja zadań finansowana była głównie ze środków będących w dyspozycji każdego z uczestników procesu poprawy brd, zarówno w administracji rządowej, jak i samorządowej oraz instytucjach uczestniczących w pracach, w tym Polskiego Komitetu GRSP.

Wzrosła liczba materiałów informacyjnych przekazywanych społeczeństwu różnymi drogami (Polskie Radio, TVP, internet, prasa) zarówno w formie broszur czy też materiałów konferencyjnych. Nadal zbyt dużo miejsca w przekazach telewizyjnych, radiowych, a także prasowych zajmują informacje dotyczące statystyki oraz wydarzeń przedstawianych jako sensacja, których forma i treść nie tylko nie wpływa na zmianę zachowań użytkowników dróg, ale również nie powoduje poprawy sytuacji na polskich drogach. Równie niekorzystny jest w sytuacjach problematycznych brak opinii, czy też nie zajęcie określonego stanowiska przez osoby publiczne oraz decydentów politycznych. Bezpieczeństwo ruchu to przede wszystkim działania systemowe i długofalowe kreujące właściwe zachowania na drodze, a nie stan dróg, ich wyposażenie czy niebezpieczne czynniki zewnętrzne.

W ubiegłym roku wzrosła aktywność Polski we współpracy międzynarodowej nie tylko związanej z naszą akcesją do Unii Europejskiej. Dobrym przykładem może być tutaj szeroka współpraca z Królestwem Holandii, GRSP, OECD i CEMT. Polscy specjaliści w dziedzinie brd nie tylko czynnie uczestniczą w pracach grup roboczych, ale też przewodniczą sesjom wielu międzynarodowych konferencji i seminariów.

Zanotowano znaczny postęp w finansowaniu, czy współfinansowaniu, działań w ramach partnerstwa publiczno - prywatnego (PZU), Renault Polska, Daimler-Chrysler, Shell, BP, Polski Związek Automobilowy, 3M).

Planuje się również wzrost środków na poprawę brd z pożyczki Banku Światowego oraz pozyskanie pewnej ich ilości ze środków akcesyjnych Unii Europejskiej (poprawa brd znalazła swój wyraz w zapisach Narodowego Planu Operacyjnego). Nadal jednak nie są to środki wystarczające na realizację w znacznej skali Krajowego Programu Poprawy BRD GAMBIT 2000.

Jednym z ważniejszych elementów, które w dłuższym okresie czasu winny wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa, szczególnie młodych kierowców, będzie uchwalenie przez Sejm ustawy o kierujących pojazdami. Zmieni ona w znaczący sposób zasady szkolenia kierowców, a także będzie przeciwdziałać zjawiskom korupcyjnym związanym z egzaminowaniem kandydatów na kierowców.

Na poziomie regionalnym i niższym konieczne jest zacieśnienie współpracy pomiędzy wszystkimi szczeblami zarządzania i realizacji działań na rzecz brd.

Jak wynika z powyższego obecny stan brd wymaga podjęcia i intensyfikacji następujących działań:

1. Kontynuować realizowane obecnie przez GDDKiA szkolenie audytorów, rozszerzać ich działania na drogi inne niż krajowe (szkolenie służb podległych administracji terenowej).
2. Zaktywizować działania zmierzające do przeszkolenia jak największej liczby specjalistów i pracowników różnych szczebli zajmujących się zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

KRAJOWA RADA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

3. Kontynuować działania na rzecz edukacji społeczeństwa pozyskując do tego celu nie tylko środki masowego przekazu, ale również instytucje pozarządowe, fundacje, stowarzyszenia, firmy itp., a także, jak to ma miejsce w ostatnim czasie, ubezpieczycieli.
4. Kontynuować i rozszerzać zakres działań związanych z uspokojeniem ruchu, likwidacją czarnych punktów oraz monitoringiem ruchu.
5. Zwiększać dynamiczną kontrolę Policji, szczególnie z wykorzystaniem urządzeń do automatycznego pomiaru prędkości pojazdów i kontroli wjazdu na czerwone światło oraz wesprzeć te działania oraz zintensyfikować prace nad przyszłym wprowadzeniem systemu monitorowania prędkości przy użyciu automatycznych mierników.
6. Kontynuować prace nad badaniami ruchu oraz efektywnością podejmowanych przedsięwzięć (np. "Analiza wybranych aspektów zachowania użytkowników dróg").
7. Kontynuować prace nad wprowadzeniem ustawowego zmniejszenia dopuszczalnej prędkości w obszarach zabudowanych do 50 km/h (powinno to zmniejszyć liczbę zabitych w wypadkach na tych obszarach o ok. 25%).
8. Wdrożyć rozwiązania techniczne mające na celu zmniejszenie prędkości takie jak: progi zwalniające, małe ronda, zakrzywianie torów ruchu dla ograniczania prędkości, przejścia dla pieszych z azyłami.
9. Zintensyfikować prace związane z uchwaleniem ustawy o kierujących pojazdami i wprowadzeniem wynikającego z niej nowego systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców.
10. Rozwinąć współpracę z partnerami KR BRD oraz z organizacjami pozarządowymi, a także z przedstawicielami mass-mediów szczególnie w zakresie informowania społeczeństwa o projektowanych i wprowadzanych zmianach w przepisach prawnych oraz rozwiązaniach zwiększających bezpieczeństwo użytkowników dróg.
11. Kontynuować w możliwie szerokim zakresie działania określone w Krajowym Programie Poprawy BRD "GAMBIT 2000".
12. Wykorzystywać w większym zakresie opracowania, projekty i zalecenia polskich i zagranicznych jednostek naukowo-badawczych i instytucji (ITS, IBDiM, CEMT, OECD) z uwzględnieniem możliwości ich formalnego i technicznego wdrożenia w Polsce.
13. Promować działania na rzecz poprawy brd wykorzystując osoby o wysokim autorytecie politycznym, medialnym i społecznym.
14. Kontynuować starania o pozyskiwanie środków na realizację zadań określonych w Programie GAMBIT 2000, w tym również środków od organizacji pozarządowych. Ten ostatni cel może być realizowany bezpośrednio przez zainteresowane instytucje we współpracy z Krajową Radą BRD.
15. Kontynuować działania związane z pilotażowymi Regionalnymi Programami Poprawy BRD realizowanymi na drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych.

Opracowano w Sekretariacie Krajowej Rady BRD na podstawie materiałów zainteresowanych resortów i instytucji

Kampania „Ostatni wyskok bez pasów”

Od 2005 roku przeprowadzane były przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ogólnokrajowe kampanie społeczne dotyczące tematyki BRD pod jednym, wspólnym hasłem „Włącz myślenie”.



Pierwsza kampania z tego cyklu to „*Ostatni wyskok bez pasów*”.

Celem kampanii było zwiększenie liczby osób regularnie zapinających pasy, szczególnie na tylnych siedzeniach, co w efekcie miało przyczynić się do zmniejszenia liczby ofiar wypadków.

Dzięki kampanii zapinanie pasów bezpieczeństwa przez młodych podróżujących wzrosło o 10%, a przez pasażerów na tylnych siedzeniach aż o 32%.

Kampania „Ostatni wyskok bez pasów” została podwójnie nagrodzona za efektywność: Srebrnym i Brązowym EFFIE 2006, w jednym z najważniejszych na świecie konkursów marketingowych.



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Kampania „Prędkość zabija”



W **2010 roku** została przeprowadzona kolejna odsłona akcji „**Włącz myślenie**” kampania „**Prędkość zabija**”.

Kampania „**Prędkość zabija. Włącz myślenie**”, miała na celu zwrócenie uwagi publicznej na problem zagrożeń, jakie stwarza jazda z nadmierną prędkością, a także uświadomienie kierowcom, że wypadek jest konsekwencją ich osobistych decyzji.

Niedostosowanie prędkości jazdy do warunków panujących na drodze, w tym przekraczanie dozwolonej prędkości, to nadal od wielu lat główna przyczyna wypadków drogowych w Polsce.

Patent *Włącz myślenie*



Dnia 20 maja 2011 roku „*Włącz myślenie*” zostało zgłoszone do Urzędu Patentowego.

Dnia 19 października 2012 roku zostało udzielone prawo do patentu „*Włącz myślenie*”, numer rejestru prawa ochronnego na znak towarowy R.256324.

Dnia 20 maja 2031 roku wygaśnięcie prawa do patentu „*Włącz myślenie*”.

URZĄD PATENTOWY
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Wyszukiwarka > LISTA WYSZUKANYCH REKORDÓW > WSZYSTKIE PWP

SZCZEGÓŁY ZT - Z.385589

Informacje ogólne

	Numer zgłoszenia	Z.385589	Numer prawa wyłącznego	R.256324
	Nazwa/Tytuł	WŁĄCZ MYŚLENIE	Status	Udzielenie prawa
	Data zgłoszenia	2011-05-20	Zgłaszający/Uprawniony	SKARB PAŃSTWA REPREZENTOWANY PRZEZ MINISTRA INFRASTRUKTURY, Warszawa, PL
	Rodzaj znaku	słowno-graficzny	Klasyfikacja niemiejskiej	14, 16, 18, 25, 38, 41

Linia czasu

Data	Wydarzenie
2011-05-20	Data zgłoszenia
2011-08-29	Data publikacji BUP
2012-10-19	Data udzielenia prawa
2013-10-31	Początek okresu sprzecznego Data publikacji WUP
2014-04-30	Koniec okresu sprzecznego
2023-02-22	
2031-05-20	Data wygaśnięcia

Jak było w 2002 roku, a jak jest 2022 roku?

Wypadki drogowe

2002 rok

- ✓ liczba ofiar śmiertelnych **5 827**
- ✓ liczba wypadków **53 559**
- ✓ liczba rannych **67 498**

2022 rok

- ✓ liczba ofiar śmiertelnych **1 896**
- ✓ liczba wypadków **21 322**
- ✓ liczba rannych **24 743**

-67,5 % ofiar śmiertelnych
-60,2 % wypadków
-63,3 % rannych

-16 % rok 2022/2021

Samobójstwa

2002 rok

- ✓ liczba ofiar śmiertelnych **6100**

2022 rok

- ✓ liczba ofiar śmiertelnych **5108**

- 16 % ofiar śmiertelnych



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Inicjatywy w zakresie edukacji w ostatnich latach

Konrad Romik



Inicjatywy w zakresie edukacji realizowane w ostatnich latach

„Życie ma pierwszeństwo” – to hasło kampanii edukacyjnej skierowanej do polskich kierowców.

<http://www.zyciemapierwszenstwo.pl/>



Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przygotowała spot informacyjny, którego celem było szerzenie wiedzy na temat zasad tworzenia tzw. korytarza życia.

Inicjatywy w zakresie edukacji realizowane w ostatnich latach

Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.



Szkolenia z zakresu stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego

Cykl bezpłatnych szkoleń realizowany przez >>>

Krajowa Rada BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Przewiń

Fundusze Europejskie

Rzeczpospolita Polska

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Unia Europejska

17.09.2019

•Link do kursu e-learningowego:

•<http://kurs.szkoleniabrdr.pl/>

•

Inicjatywy w zakresie edukacji realizowane w ostatnich latach

Szkolenia dla nauczycieli z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego „Droga z klasą – cała wiedza o bezpieczeństwie ruchu drogowego”

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Ministerstwo Infrastruktury
ZAPRASZAJĄ DO UDZIAŁU W SZKOLENIU

DROGA Z KLASĄ

cała wiedza o bezpieczeństwie ruchu drogowego

Projekt przeznaczony jest dla nauczycieli wszystkich etapów nauki - nauczanie przedszkolne, szkoła podstawowa i szkoła ponadpodstawowa, prowadzących i planujących prowadzić edukację z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Cel

- wyposażenie nauczycieli w niezbędną wiedzę i narzędzia
- podniesienie kwalifikacji
- doskonalenie umiejętności zawodowych

Etapy edukacji

- przedszkole
- szkoła podstawowa
- szkoła ponadpodstawowa

Termin realizacji

Rekrutacja prowadzona jest w sposób ciągły do 30.11.2020 r.



Więcej informacji na stronie:
<https://www.akademiamddp.pl/droga-z-klasa/>

Kontakt:
e-mail: drogazklasa@akademiamddp.pl
tel.: 519 441 110



Projekt współfinansowany ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (POIS 2014-2020) w ramach realizacji projektu POIS.03.01.00-00-0048/18 pn. „Ogólnopolskie szkolenie dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego”.



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Inicjatywy w zakresie edukacji realizowane w ostatnich latach



Od 1 czerwca 2021 r.:

- ➔ **zwolnij** przed  zachowaj szczególną ostrożność
- ➔ **ustąp** pierwszeństwa  wchodzącemu na 
- ➔ **prędkość dopuszczalna na obszarze zabudowanym - 50 całą dobę**

Kampania realizowana na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
www.krbrd.gov.pl



Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przygotowała 3 filmy, które miały dotrzeć do internautów – uczestników ruchu drogowego. Wszystkie filmy zostały wykonane w formie **animacji w technologii 3D** i miały na celu podnieść świadomość uczestników ruchu drogowego – kierowców i pieszych w zakresie prawidłowych wzorców zachowań w określonej sytuacji drogowej. Kampania realizowana była od 28 października 2020 r.



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Inicjatywy w zakresie edukacji realizowane w ostatnich latach



Obowiązki pieszych od 1 czerwca 2021 r.

Pieszy, kiedy chce przejść przez jezdnię lub torowisko musi:

- zachować szczególną ostrożność wchodząc na przejście dla pieszych, jezdnię lub torowisko
- upewnić się, że może bezpiecznie przejść
- nie ograniczać sobie możliwości obserwacji – nie korzystać z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego wchodząc lub przechodząc przez przejście dla pieszych, jezdnię lub torowisko

Zwiększamy bezpieczeństwo ruchu drogowego!

Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju.

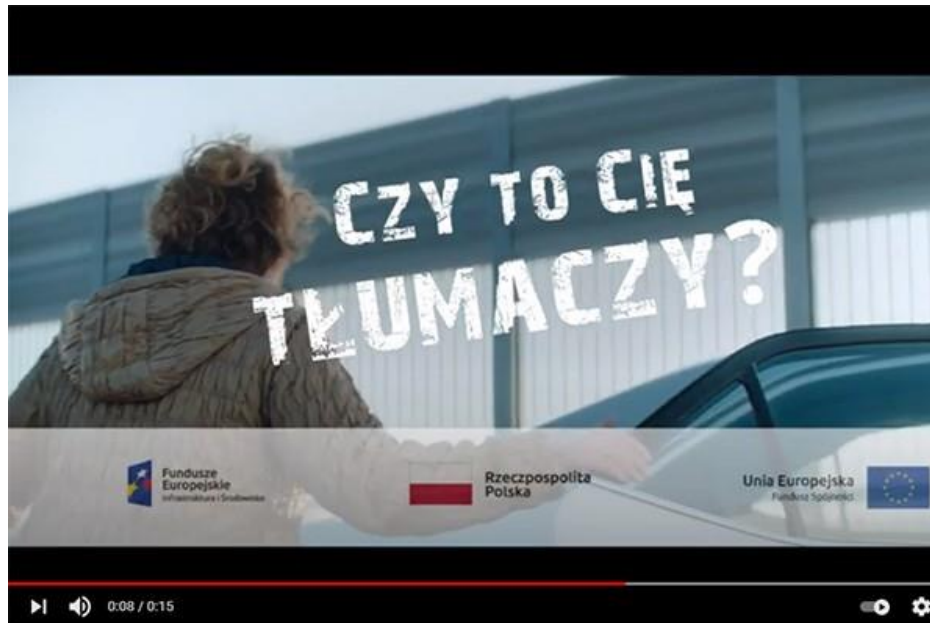


Pieszy ma zakaz korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, w tym również podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia

W dniu 1 czerwca 2021 r. znowelizowane zostały przepisy ustawy Prawa o ruchu drogowym, które ujednoliciły dopuszczalną prędkość w obszarze zabudowanym niezależnie od pory dnia, zwiększyły zakres ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych, nałożyły obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przez pieszego oraz uregulowały kwestie bezpiecznej odległości między pojazdami na autostradach i drogach ekspresowych.

Inicjatywy w zakresie edukacji realizowane w ostatnich latach

Kampania społeczna dotycząca poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczania nadmiernej prędkości pojazdów pn. „**Czy to Cię tłumaczy?**”



Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przygotowała dwa spoty kampanii informacyjnej w związku z wejściem w życie z dniem 1 czerwca 2021 r. znowelizowanych przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Jeden z nich adresowany był do kierowcy, drugi do pieszego. Przewodni i wspólny jest tytuł: ... **CZY TO CIĘ TŁUMACZY?**

Kampania „Czy to cię tłumaczy?” była realizowana przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w ramach projektu nr POIS.03.01.00-00-0059/20 „Działania edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów”, współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach działania 3.1 – Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T, oś priorytetowa III: Rozwój Sieci Drogowej TEN-T i Transportu Multimodalnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020.

Inicjatywy w zakresie edukacji realizowane w ostatnich latach

Kampania informacyjna nt. przepisów zaostrzających sankcje dla sprawców najcięższych wykroczeń drogowych.



Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przygotowała spot informacyjny, w związku ze zmianami przepisów, które weszły w życie w dniu 1 stycznia 2022 r. zaostrzającymi kary dla sprawców najcięższych wykroczeń drogowych.

Inicjatywy w zakresie edukacji realizowane w ostatnich latach

Folder informacyjno – edukacyjny „*Przepis na ... bezpieczeństwo w ruchu drogowym*”.



Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w 2022 roku zaktualizowała opracowany w 2016 roku folder informacyjny dotyczący tematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego „*Przepis na... bezpieczeństwo w ruchu drogowym*”. Folder został przygotowany w dwóch wersjach językowych: polskiej i ukraińskiej.

Inicjatywy w zakresie edukacji realizowane w ostatnich latach

Folder informacyjny – edukacyjny „*Przepis na ... bezpieczeństwo w ruchu drogowym*”.

Opracowanie miało na celu podniesienie świadomości o obowiązujących przepisach z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i był skierowany do wszystkich jego uczestników.

W folderze znalazły się informacje dotyczące zasad ruchu drogowego, w tym między innymi: podstawowy zbiór praw i obowiązków uczestników ruchu drogowego, najważniejsze telefony alarmowe, zasady udzielania pierwszej pomocy, informacje o drogach, dopuszczalnych limitach prędkości oraz inne zasady bezpiecznego korzystania z polskich dróg.

W zaktualizowanej wersji folderu zostały uwzględnione zmiany prawne, między innymi dotyczące:

- tworzenia drogowych korytarzy życia oraz jazdy na suwak (nowelizacja z 2019 r.),
- ujednolicenia dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym niezależnie od pory dnia,
- zwiększenia zakresu ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych,
- nałożenia obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przez pieszego, w tym w zakresie korzystania przez nich z telefonów komórkowych i innych urządzeń elektronicznych,
- bezpiecznej odległości między pojazdami na autostradach i drogach ekspresowych (zmiany z 1 czerwca 2021 r.),
- poprawy bezpieczeństwa na drogach, w szczególności poprzez walkę z przestępstwami i najcięższymi wykroczeniami drogowymi (nowy taryfikator mandatów - przepisy obowiązują od 1 stycznia 2022 r.).



Inicjatywy w zakresie edukacji realizowane w ostatnich latach

Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne dot. sankcji za najcięższe naruszenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Kampania dotycząca zakresu nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym. Głównym celem kampanii było przedstawienie najważniejszych założeń ww. nowelizacji dot. penalizacji wybranych wykroczeń w ruchu drogowym i wskazanie, że dopuszczanie się tych wykroczeń jest czynnikiem determinującym ryzyko zaistnienia wypadków drogowych oraz wpływa na ciężar zdarzeń drogowych (wypadki z udziałem ofiar śmiertelnych i rannych).

Zmiany kierowane są w szczególności do kierowców, którzy przekraczają prędkość i jeżdżą pod wpływem alkoholu i innych środków odurzających.



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO



Inicjatywy w zakresie edukacji realizowane w ostatnich latach

Spot informacyjny pn. „*Przestrzegaj przepisów! Nie punktuj na drodze!*”



W dniu 17 września 2022 r. weszły w życie przepisy rozporządzenia w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego. Zmiany te wprowadziły do katalogu wykroczeń maksymalną karę 15 punktów za najcięższe wykroczenia drogowe i dotyczą one w szczególności kierowców, którzy drastycznie przekraczają dozwoloną prędkość i jeżdżą pod wpływem alkoholu.



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Planowane projekty do realizacji w 2023 r.

Konrad Romik





Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia, w latach 2016 - 2019

W ramach zwiększenia nacisku na problematykę osób starszych w ruchu drogowym oraz kształtowania prawidłowych postaw i uświadomienie rowerzystów powyżej 60 roku życia jako uczestników ruchu drogowego, w **2016 roku** z inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego odbyła się **pierwsza akcja skierowana do seniorów** - rowerzystów powyżej 60 roku życia pod hasłem „*SenioRowerowy Weekend, Bezpieczeństwo seniorów*”.

W kolejnych latach resort infrastruktury kontynuował działania informacyjno – edukacyjne skierowane do osób powyżej 60 roku życia, i tak :

- ✓ w **2017** roku akcja była skierowana do seniorów – rowerzystów i seniorów – kierowców pod hasłem „*60+ bezpieczni w ruchu drogowym*”;
- ✓ w **2018** roku akcja była skierowana do seniorów – rowerzystów, seniorów – pieszych i seniorów - kierowców pod hasłem „*Senior na drodze. Jestem świadomy - będę bezpieczny*”;
- ✓ w **2019** roku akcja była skierowana do seniorów – rowerzystów, seniorów – pieszych i seniorów - kierowców pod hasłem „*Senior na drodze – pamiętaj o bezpieczeństwie*”.

W realizację akcji w każdym roku angażowała się Policja jako Partner strategiczny i władze lokalne – gminne i powiatowe, a także Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz pozostali członkowie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.





Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia

Wyniki Wyceny kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2021, wykonanej na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wykazały, iż koszty zdarzeń drogowych z udziałem uczestników ruchu drogowego w wieku 60+ stanowiły **8,6%** kosztów wszystkich zdarzeń w Polsce i wyniosły **3,4 mld złotych**; z tego: **2,9 mld złotych stanowiły koszty wypadków, 540 tys. złotych wyniosły koszty kolizji.**

W grupie seniorów stopień ciężkości wypadków jest wyższy w porównaniu do ogólnej ciężkości wypadków. W 2021 roku w grupie osób w wieku 60+ udział: był o **4% wyższy** niż w reszcie populacji i wyniósł **11%**; udział ofiar ciężko rannych był o **3%** wyższy niż w reszcie populacji i wyniósł **32%**. Wyższy udział ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wśród seniorów przekłada się na niższy udział ofiar lekko rannych (**57%**).



Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia

W **2022 roku**)* w **7 647** wypadkach drogowych **590** osób powyżej 60 roku życia poniosło śmierć, a **5 365** zostało rannych.

Piesi powyżej 60 roku życia:

Wypadki **1 795**

Zabici **229**

Ranni **1 570**

Rowerzyści powyżej 60 roku życia:

Wypadki **1 093**

Zabici **92**

Ranni **979**

Kierowcy (bez rowerzystów) powyżej 60 roku życia:

Wypadki **4 767**

Zabici **204**

Ranni **1 536**

)*Dane policyjne z bazy SEWIK wg stanu na dzień 23.02.2023 r. Wypadki drogowe za 2022 r.





Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia

Działania skierowane do seniorów prowadzone są zgodnie z założeniami wieloletniego krajowego programu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce - *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* oraz jego dokumentu wykonawczego - Program Realizacyjny 2022 – 2023, Obszar Interwencji – Bezpieczny Człowiek, Zadanie C.2 Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia.

Działania resortu infrastruktury skierowane do osób powyżej 60 roku życia, wpisują się również w dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 26 października 2018 r. pn. **„Polityka społeczna wobec osób starszych 2030. Bezpieczeństwo – Uczestnictwo – Solidarność”**, który m.in. ma za zadanie kształtować przestrzeń publiczną przyjazną osobom starszym i utrzymywać wiedzę z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Działania do osób powyżej 60 roku życia miały być kontynuowane również w 2020 roku jednak ze względu na wprowadzenie na terenie Polski stanu epidemii, w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2, który nałożył na społeczeństwo szereg zakazów mających na celu zminimalizowanie rozprzestrzeniania się choroby, podjęto decyzję, iż do chwili zakończenia stanu epidemii akcja nie będzie realizowana w dotychczasowej formie.

W 2023 roku po okresie pandemii powracamy do realizacji ogólnopolskiej akcji informacyjno - edukacyjnej mającej na celu zmianę postaw i zachowań, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i rannych wśród o zagrożeniach na drodze kierowców, rowerzystów, pieszych i użytkowników hulajnóg powyżej 60 roku życia.





Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia w 2023 r.

Tegoroczna edycja ogólnopolskiej akcji informacyjno – edukacyjnej ma na celu kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań, inicjowanie i wskazywanie podmiotom lokalnym skutecznych form dotarcia do świadomości uczestników ruchu drogowego - zmiany ich postaw i zachowań.

Przeprowadzenie tej akcji ma również na celu budowanie poczucia współuczestniczenia w ruchu drogowym, współodpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych na drodze w wymiarze lokalnym i ogólnospołecznym, rozumienia zagrożeń i skali oceny ryzyka na drodze, a także uczenie właściwych postaw i zachowań zmierzających do wyeliminowania lub ograniczenia zagrożeń dotyczących kierowców, rowerzystów i pieszych powyżej 60 roku życia (bazując na przyczynach wypadków drogowych z ich udziałem), co w konsekwencji prowadzić będzie do zmian postaw i zachowań oraz spowoduje zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i rannych tych zdarzeń.

Podstawowym narzędziem sprostania potrzebom starzejącego się polskiego społeczeństwa w zakresie mobilności, a także przypomnienia i utrwalenia wiedzy z zakresu szeroko rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego jest edukacja, dedykowana osobom starszym poprzez prowadzenie akcji lub kampanii informacyjno – edukacyjnych.





Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia w 2023 r.

W ramach tegorocznej edycji akcji informacyjno- edukacyjnej skierowanej do osób powyżej 60 roku życia zaplanowano działania **we wszystkich 16 województwach na terenie całej Polski.**

Wybór lokalizacji, w których będzie prowadzona akcja został poprzedzony analizą statystyk policyjnych za lata 2019 - 2022 rok dotyczących osób powyżej 60 roku życia (wypadki, zabici, ranni), dokonanych przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji w uzgodnieniu z Sekretariatem KRBRD.

Lokalizacje akcji (powiaty) zostały wskazane jako obszar o najwyższym wskaźniku zagrożenia utraty życia i zdrowia grupy docelowej (osoby powyżej 60 roku życia).



Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia w 2023 r.

Lokalizacje 48 warsztatów jednodniowych:

1. Województwo Dolnośląskie:

- a. powiat wrocławski,
- b. powiat kłodzki,
- c. powiat lubiński.

2. Województwo Kujawsko-pomorskie:

- a. powiat bydgoski,
- b. powiat toruński,
- c. powiat świecki.

3. Województwo Lubelskie:

- a. powiat lubelski,
- b. powiat zamojski,
- c. powiat łukowski.

4. Województwo Lubuskie:

- a. powiat gorzowski,
- b. powiat nowosolski,
- c. powiat zielonogórski.

Lokalizacje 48 warsztatów jednodniowych:

5. Województwo Łódzkie:

- a. powiat piotrkowski,
- b. powiat zgierski,
- c. powiat radomszczański.

6. Województwo Małopolskie:

- a. powiat krakowski,
- b. powiat tarnowski,
- c. powiat wielicki.

7. Województwo Mazowieckie:

- a. powiat radomski,
- b. powiat wołomiński,
- c. powiat nowodworski.

8. Województwo Opolskie:

- a. powiat brzeski,
- b. powiat kędzierzyńsko-kozielski,
- c. powiat kluczborski.





Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia w 2023 r.

Lokalizacje 48 warsztatów jednodniowych:

9. Województwo Podkarpackie:

- a. powiat rzeszowski,
- b. powiat niżański,
- c. powiat jarosławski.

10. Województwo Podlaskie:

- a. powiat białostocki,
- b. powiat bielski,
- c. powiat hajnowski.

11. Województwo Pomorskie:

- a. powiat wejherowski,
- b. powiat starogardzki,
- c. powiat tczewski.

12. Województwo Śląskie:

- a. powiat cieszyński,
- b. powiat zawierciański,
- c. powiat żywiecki.

Lokalizacje 48 warsztatów jednodniowych:

13. Województwo Świętokrzyskie:

- a. powiat kielecki,
- b. powiat staszowski,
- c. powiat opatowski.

14. Województwo Warmińsko-mazurskie:

- a. powiat olsztyński,
- b. powiat ostródzki,
- c. powiat kętrzyński.

15. Województwo Wielkopolskie:

- a. powiat poznański,
- b. powiat koniński
- c. powiat gnieźnieński.

16. Województwo Zachodniopomorskie:

- a. powiat kołobrzeski,
- b. powiat kamieński,
- c. powiat walecki.





Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia w 2023 r.

W ramach akcji planuje się zrealizować następujące działania:

- warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w formie wykładów z elementami dyskusji, konsultacji, studium przypadku i ćwiczeń praktycznych;
- we wszystkich miejscach, gdzie odbędą się Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zostanie zapewniony warsztat rowerowy wraz z obsługą;
- we wszystkich miejscach, gdzie odbędą się Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego będzie zapewniony mobilny profesjonalny symulator do przeprowadzenia szkolenia kierowcy 60+ z zakresu bezpiecznej jazdy;
- w ramach całej akcji prowadzone będą działania informacyjne, a także współpraca z członkami Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Wojewódzkimi Radami Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – **liczymy na pomoc Sekretarzy przy realizacji akcji jak to miało miejsce dotychczas w oparciu o podpisaną Deklarację wsparcia działań.**

Planujemy w ramach akcji wydać folder informacyjny: „Edukacja seniora 60+ o bezpieczeństwie ruchu drogowego”, który podniesienie świadomości przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego, innych instytucji oraz stowarzyszeń i klubów seniora, w zakresie konieczności prowadzenia systematycznej edukacji skierowanej do grupy uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia.

W ramach akcji w celu zwiększenia zainteresowania osób uczestniczących w warsztatach mogą być prowadzone jazdy doszkalające w Ośrodkach Doskonalenia Jazdy.





Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia w 2023 r.

Celem pośrednim realizowanego projektu na danym obszarze całego kraju jest zachęcenie władz lokalnych (jednostek samorządu terytorialnego) i przedstawicieli instytucji o charakterze pożytku publicznego do samodzielnego prowadzenia tego typu działań wobec osób po 60 roku życia w danej społeczności.

Akcja ma również na celu zwrócenie uwagi społeczności lokalnej - poprzez środki lokalnego przekazu - na rodzaj i skalę ciężkości zdarzeń drogowych w wybranej lokalizacji i zachęcenie do przeciwdziałania zagrożeniu wypadkami na danym obszarze poprzez prowadzenie działań edukacyjnych skierowanej do grupy wiekowej 60+ i tym samym również wsparcia służb publicznych w tych działaniach.

Partnerem głównym tegorocznej akcji będzie Policja i Żandarmeria Wojskowa.





Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Edukacja społeczna Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Konrad Romik



Wychowanie komunikacyjne od września 2002 r.

Dziennik Ustaw Nr 51

— 3610 —

Poz. 458

TECHNIKA

Cele edukacyjne

Osiągnięcie elementarnego poziomu orientacji ogólnotechnicznej.

Zadania szkoły

1. Doprowadzenie ucznia do poznania i oceniania swoich cech, możliwości i predyspozycji technicznych.
2. Organizowanie wielostronnej aktywności technicznej ucznia.

Treści nauczania

1. Analiza środowiska ucznia z punktu widzenia technicznego (dom, mieszkanie, miejsce pracy i zabawy, miasto, wieś).
2. Teksty, dokumentacje techniczne oraz kalkulacje ekonomiczne (pojęcia, symbole, znaki i rysunki); normalizacja w technice i w życiu codziennym.
3. Różnorodne materiały, ich cechy i zastosowania.
4. Technologie; podstawowe narzędzia, przyrządy pomiarowe stosowane w środowisku ucznia; technologie ekologiczne w środowisku ucznia.
5. Maszyny i instalacje (urządzenia gospodarstwa domowego, rower); bezpieczne, kulturalne i odpowiedzialne postępowanie w środowisku technicznym, w tym bezpieczne poruszanie się w ruchu drogowym pieszo, pasażera i rowerzysty.

Osiągnięcia

1. Racjonalne i etyczne postępowanie w środowisku technicznym.
2. Ocenianie swoich umiejętności, nawyków, zainteresowań i zdolności technicznych.
3. Opisywanie i wartościowanie wytworów i działań technicznych (za pomocą obrazów, rysunków, symboli i tekstów; wykorzystywanie technologii informacyjnej) z różnych punktów widzenia (ekologicznego, ekonomicznego, estetycznego).
4. Opracowywanie pomysłów technicznych w formie dokumentacji technicznej (z wykorzystaniem eksperymentowania, modelowania technicznego oraz technologii informacyjnej; dokonywanie podstawowych pomiarów).
5. Planowanie i wykonywanie zadań technicznych indywidualnie i zespołowo; organizowanie miejsca pracy.
6. Bezpieczne posługiwanie się narzędziami oraz urządzeniami gospodarstwa domowego; czytanie ze zrozumieniem różnych instrukcji technicznych;

eksploatowanie roweru i bezpieczne poruszanie się nim po drogach (przygotowanie uczniów, którzy ukończyli 10 lat, do uzyskania karty rowerowej).

INFORMATYKA

Cele edukacyjne

Nauczenie podstawowych zasad posługiwania się komputerem i technologią informacyjną.

Zadania szkoły

1. Umożliwienie uczniom dostępu do komputera.
2. Przygotowanie uczniów do posługiwania się komputerem i technologią informacyjną.
3. Uwrażliwienie uczniów na zagrożenia wychowawcze związane z niewłaściwym korzystaniem z komputerów i ich oprogramowania (np. z gier).

Treści nauczania

1. Zasady bezpiecznego posługiwania się komputerem.
2. Komputer jako źródło wiedzy i komunikowania się. Zastosowania komputera w życiu codziennym.
3. Opracowywanie za pomocą komputera prostych tekstów, rysunków i motywów.
4. Korzystanie z elementarnych zastosowań komputerów do wzbogacania własnego uczenia się i poznawania różnych dziedzin wiedzy.
5. Poznawanie zastosowań komputerów i opartych na technice komputerowej urządzeń spotykanych przez ucznia w miejscach publicznych.

Osiągnięcia

1. Posługiwanie się komputerem w przystosowanym dla ucznia środowisku sprzętowym i programistycznym.
2. Opracowywanie za pomocą komputera prostych tekstów, rysunków, motywów.
3. Korzystanie z różnorodnych źródeł i sposobów zdobywania informacji oraz jej przedstawiania i wykorzystania.
4. Stosowanie komputerów do wzbogacania własnego uczenia się i poznawania różnych dziedzin.

WYCHOWANIE FIZYCZNE

Cele edukacyjne

1. Wspomaganie harmonijnego rozwoju psychofizycznego uczniów.
2. Rozwijanie i doskonalenie sprawności ruchowej i tężyzny fizycznej uczniów.

Wprowadzono do systemu szkolnego pierwsze zapisy z zakresu wychowania komunikacyjnego.

Ustawa Prawo o ruchu drogowym nakłada na dyrektorów szkół obowiązek wydawania uczniom kart rowerowych i motorowerowych. Główny ciężar prowadzenia szkoleń oraz sprawdzenia wiadomości i umiejętności uczniów w tym zakresie przejęli nauczyciele Techniki (rzadziej WF lub innej specjalności). Poprzez nowelizację rozporządzenia w sprawie ramowych planów nauczania w kosztach publicznych udało się wprowadzić korzystną zmianę dotyczącą zwiększenia liczby godzin Techniki w szkole podstawowej oraz gimnazjum.

„Należy spodziewać się, że zajęcia dla przyszłych rowerzystów i motorowerzystów będą bardziej efektywne”

Źródło: Sprawozdanie stan BRD w Polsce oraz działania realizowane w tym zakresie w 2002 roku, KRBRD 2003.



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Wychowanie komunikacyjne od września 2023 r.



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 17 lutego 2023 r.

Poz. 312

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA EDUKACJI I NAUKI¹⁾

z dnia 6 lutego 2023 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej

W oparciu o propozycje zgłaszane przez Ministerstwo Infrastruktury, Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, dotyczące potrzeby rozszerzenia zagadnień dotyczących **wychowania komunikacyjnego** w szkole podstawowej, w klasach IV-VI Minister Edukacji i Nauki **w dniu 6 lutego 2023 r.** podpisał **rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej.**

Zgodnie z nowym rozporządzeniem w podstawie programowej przedmiotu technika wprowadzone zostały istotne z punktu widzenia przygotowania uczniów do bezpiecznego zachowania się w ruchu drogowym (jako pasażer, pieszy, kierujący rowerem lub innymi urządzeniami wykorzystywanymi przez uczniów w ruchu drogowym, takimi jak: hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego, urządzenia wspomagające ruch, itp.) zmiany polegające **na znaczącym rozszerzeniu treści nauczania związanych z wychowaniem komunikacyjnym i bezpieczeństwem w ruchu drogowym.**

Zmieniona podstawa programowa przedmiotu technika będzie obowiązywać od roku szkolnego 2023/2024 w klasie IV szkoły podstawowej, w kolejnych latach – sukcesywnie w klasie V i klasie VI.



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Koordynatorzy BRD w szkołach

Zgodnie z zapisami podpisanego w dniu 6 lutego 2023 r. przez Ministra Edukacji i Nauki *rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej.*

„(...) W miarę lokalnych możliwości, szkoły powinny współpracować z osobami i instytucjami mogącymi wspierać edukację komunikacyjną, szczególnie w zakresie udzielania pierwszej pomocy, doskonalenia techniki jazdy rowerem oraz prowadzenia egzaminów w zakresie karty rowerowej. Mowa tu o miasteczkach ruchu drogowego, Policji (Wydziały Ruchu Drogowego), **Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego**, ratownikach medycznych, Straży Miejskiej, Straży Pożarnej, Inspektoratach Transportu Drogowego. W tym zakresie istotna jest też współpraca z rodzicami oraz ich pedagogizacja. Szkoły powinny również uczestniczyć w akcjach edukacyjnych organizowanych w środowisku lokalnym lub o szerszym zasięgu, a szczególnie w corocznych ogólnopolskich turniejach wiedzy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym.

Wychowanie komunikacyjne powinno być interdyscyplinarnym zadaniem szkoły. Oznacza to, że nauczyciele wielu przedmiotów powinni uwzględniać tematykę bezpieczeństwa na drogach w realizowanych przez siebie programach nauczania, a dyrektorzy szkół i rady pedagogiczne, tworząc program wychowawczo-profilaktyczny na dany rok szkolny, powinni umieścić w nim zadania z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Możliwe jest również organizowanie zajęć przygotowujących do uzyskania karty rowerowej podczas innych zajęć np. zajęć z wychowawcą, na wychowaniu fizycznym, przyrodzie. Uczniowie mogą pogłębiać wiedzę i doskonalić swoje umiejętności w zakresie uczestnictwa w ruchu drogowym także podczas różnych form aktywności (np. na wycieczkach, rajdach).

Dobłą praktyką jest powołanie w szkole nauczyciela – koordynatora wychowania komunikacyjnego. Osoba taka powinna planować i nadzorować cały proces edukacji komunikacyjnej w danej szkole i współpracować ze środowiskiem lokalnym. (...)

Art. 65 ust. 1 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami

„Art. 65 [Karta rowerowa, sprawdzenie umiejętności]

1. Sprawdzenia niezbędnych umiejętności osoby ubiegającej się o kartę rowerową dokonuje:
 - 1) **nauczyciel posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego organizowane nieodpłatnie w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego;**
 - 2) policjant lub policjant w stanie spoczynku, posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego;
 - 3) egzaminator;
 - 4) instruktor.
2. Sprawdzenie umiejętności odbywa się w jednostce prowadzącej zajęcia w obecności nauczyciela, rodzica lub opiekuna.”

Kurs, o którym mowa wyżej na mocy art. 65 ust. 1 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami, **jest nieodpłatny**. Jest on dostępny na tych samych zasadach dla wszystkich nauczycieli. Nauczyciele kierowani są na szkolenie przez pracodawcę lub mogą zgłaszać się indywidualnie. Przedmiotowy kurs jest organizowany wyłącznie dla nauczycieli, nie jest on kierowany do innych osób niż nauczyciele. Kurs finansowany jest ze środków własnych (na koszt) WORD. Na ten cel nie są przyznawane żadne środki. Szkolenie jest przeprowadzane wg programu, który został opracowany przez pracowników WORD, zatwierdzonego przez Kuratora Oświaty.

Kampanie społeczne planowane w 2023 r.



Kampania dotycząca problemu alkoholu i środków odurzających planowana jest do emisji w Internecie, ogólnopolskich stacjach telewizyjnych i radiowych od maja bieżącego roku.

Natomiast kampania dotycząca problemu nadmiernej prędkości i nieudzielenia pierwszeństwa zaplanowana jest do realizacji w okresie wakacyjnym i jesiennym w ogólnopolskich telewizjach.

Obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w 2023 r.

Co roku, w trzecią niedzielę listopada obchodzony jest Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych.

Minister Andrzej Adamczyk jako przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w 2016 roku wziął udział w obchodach tego święta w miejscowości Zabawa pod Tarnowem, pod Pomnikiem Ofiar Wypadków Drogowych „Przejście”. Wówczas też podpisał (20.11.2016 r.) deklarację dotyczącą współpracy w zakresie pomocy ofiarom wypadków drogowych oraz wspierania działań edukacji społecznej w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Jednym z punktów dokumentów była deklaracja sygnatariuszy dotycząca zaangażowania w organizację ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych.

Główne obchody w Polsce Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych odbywają się w Zabawie k. Tarnowa w Sanktuarium Błogosławionej Karoliny Kózkówny. Rokrocznie w sanktuarium odbyła się Msza Święta, w intencji ofiar wypadków i ich rodzin z udziałem przedstawicieli władz lokalnych i przedstawicieli organizatorów, w tym Ministerstwa Infrastruktury i członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Natomiast pod pomnikiem ofiar wypadków drogowych są składane kwiaty oraz sadzone jest symboliczne Drzewo Pamięci.

Spotkajmy się **19 listopada 2023 r.** w Zabawie pod Pomnikiem Ofiar Wypadków Drogowych.



Badania i analizy – „Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach Etap II” 2022 r.

Zakres badań obejmował **monitoring zachowań użytkowników pojazdów jednośladowych**, w tym pomiary prędkości pojazdów jednośladowych (w wybranych lokalizacjach na obszarze **województw mazowieckiego, wielkopolskiego i śląskiego**, t.j.:

- motocykliści: pomiar w obszarach zabudowanych na odcinkach prostych w przekrojach ulic jednojezdniowych i dwujezdniowych pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami odległymi od siebie o minimum 400 m + pomiar poza obszarami zabudowanymi na odcinku 1000 m na drogach klas G lub GP (w przekrojach jednojezdniowych i dwujezdniowych) oraz dróg klas S lub A – obejmujący w każdym przypadku minimum 100 motocyklistów,
- motorowerzyści: pomiar w obszarach zabudowanych na odcinkach prostych w przekrojach ulic jednojezdniowych i dwujezdniowych pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami odległymi od siebie o minimum 300 m – obejmujący w każdym przypadku minimum 50 motorowerzystów,
- rowerzyści: pomiar w obszarach zabudowanych na odcinkach prostych dróg dla rowerów pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami ulic odległymi od siebie o minimum 400 m – obejmujący w każdym przypadku minimum 50 rowerzystów,
- użytkownicy urządzeń transportu osobistego i hulajnóg elektrycznych : pomiar w obszarach zabudowanych na odcinkach prostych dróg dla rowerów oraz na prostych odcinkach chodników pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami ulic odległymi od siebie o minimum 400 m – obejmujący w każdym przypadku minimum 50 użytkowników takich urządzeń.





Badania i analizy – „Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach Etap II” 2022 r.

Ponadto monitoring obejmował zakres stosowania przez kierujących pojazdami biernych urządzeń zabezpieczających i elementów odblaskowych oraz innych urządzeń, t.j.:

- używanie kasków i odzieży ochronnej przez motocyklistów (dla minimum 100 motocyklistów),
używanie kasków i odzieży ochronnej przez motorowzystów (dla minimum 50 motorowzystów),
- używanie kasków i kamizelek odblaskowych lub innych elementów odblaskowych przez rowerzystów (dla minimum 50 rowerzystów),
- używanie kasków, kamizelek odblaskowych lub innych elementów odblaskowych przez użytkowników urządzeń transportu osobistego i hulajnóg elektrycznych (dla minimum 50 użytkowników),
- stosowanie pasów bezpieczeństwa w pojazdach (w minimum 100 pojazdach),
- używanie telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami (w minimum 100 pojazdach),
- używanie fotelików lub innych biernych urządzeń zabezpieczających dzieci w pojazdach (w minimum 100 pojazdach).





Badania i analizy – „Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach Etap II” 2022 r.

UZYSKANE WYNIKI :

Prędkość pojazdów jednośladowych:

☐ Motocykle

- prędkość średnia w obszarze zabudowanym 63,6 km/h,
- prędkość średnia poza obszarem zabudowanym 101,6 km/h,
- udział pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość w obszarze zabudowanym 58,9%,
- udział pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość poza obszarem zabudowanym 44,8%,
- udział odstępów niebezpiecznych w obszarze zabudowanym 15,9%,
- udział odstępów niebezpiecznych poza obszarem zabudowanym 10,5%;

☐ Motorowery

- prędkość średnia 45,6 km/h
- udział pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość 16,0%,
- udział odstępów niebezpiecznych 8,2%;

☐ Rowery

- prędkość średnia 18,6 km/h,
- udział pojazdów przekraczających prędkość 20 km/h 33,0%,
- udział odstępów niebezpiecznych 4,3%;

☐ Urządzenia transportu osobistego i hulajnogi elektryczne

- prędkość średnia 20,6 km/h,
- udział pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość 54,2%,
- udział odstępów niebezpiecznych 1,6%,





Badania i analizy – „Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach Etap II” 2022 r.

UZYSKANE WYNIKI

Stosowanie elementów bezpieczeństwa biernego przez kierujących pojazdami i pasażerów:

☐ Pasy

- samochody osobowe: kierujący 96,0%, pasażerowie z przodu 96,4%, pasażerowie z tyłu 90,3%,
- samochody dostawcze: kierujący 89,9%, pasażerowie z przodu 82,4%,
- samochody ciężarowe: kierujący 82,1%, pasażerowie z przodu 64,2%,
- autobusy: kierujący 41,0%;

☐ Foteliki

- samochody osobowe i dostawcze razem 92,7%, w tym pasażerowie z przodu 92,0%, pasażerowie z tyłu 92,9%;

☐ Kaski

- motocykle 99,97%,
- motorowery 99,5%,
- rowery 24,7%,
- urządzenia transportu osobistego 39,5%,
- hulajnogi elektryczne 5,8%;





Badania i analizy – „Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach Etap II” 2022 r.

UZYSKANE WYNIKI

- ☐ używanie telefonu komórkowego przez kierujących pojazdami
 - samochody osobowe 2,3%,
 - samochody dostawcze 7,5%,
 - samochody ciężarowe 5,7%,
 - autobusy 1,7%,
 - rowerzyści 1,3%;

- ☐ Stosowanie kamizelek odblaskowych oraz innych elementów odblaskowych
 - rowery 13,8%,
 - urządzenia transportu osobistego 18,6%,
 - hulajnogi elektryczne 4,7%,

- ☐ Odzież ochronna
 - motocykliści 86,7%,
 - motorowerzyści 66,3%.





Badania i analizy – „Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach Etap II” 2022 r.

WYBRANE WNIOSKI

- Zjawisko przekraczania dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym dotyczyło blisko 59% wszystkich motocyklistów, przy czym ponad 16% przekraczających prędkość znacząco naruszyło przepisy, tj. jechało z prędkości większą o ponad 20 km/h od dozwolonej.
- Prawie 45% motocyklistów zbadanych poza obszarem zabudowanym przekroczyło dopuszczalną prędkość. Ponownie prawie 16% zarejestrowanych uczestników ruchu przekroczyło dopuszczalną prędkość o ponad 20 km/h.
- Ponad połowa zarejestrowanych motorowerzystów poruszała się z prędkością przekraczającą nałożony obowiązującymi przepisami prawa konstrukcyjny limit prędkości wynoszący 45 km/h. Może wskazywać to na duży udział tzw. „odblokowanych” motorowerów poruszających się po polskich drogach, które nie spełniają wymaganych warunków technicznych ze względu na usunięty ogranicznik prędkości.
- W grupie zbadanych rowerzystów na drogach dla rowerów ponad 30% poruszało się z prędkościami w zakresie 16-20 km/h, zbliżony odsetek użytkowników przekroczył prędkość 20 km/h.
- Wysokie prędkości osiągnęte przez rowerzystów mogą być niebezpieczne w miejscach występowania relacji z innymi uczestnikami ruchu, np. na dojazdach do przejazdów dla rowerzystów lub przejść dla pieszych.





Badania i analizy – „Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach Etap II” 2022 r.

WYBRANE WNIOSKI

- Stwierdzono, że prawie 55% uczestników ruchu poruszających się hulajnogami elektrycznymi lub urządzeniami transportu osobistego przekroczyło dopuszczalną prędkość 20 km/h. Prędkości rozwijane przez tych uczestników ruchu przekraczają obowiązujące limity, 3,3% badanych poruszało się z prędkością ponad 30 km/h. Jednocześnie zaobserwowano, że na drogach dla rowerów udział przekroczeń prędkości jest większy w stosunku do udziału przekroczeń stwierdzonego na chodnikach.
- Użytkownicy hulajnóg elektrycznych tylko w około 20% przypadków jechali z prędkością poniżej 18 km/h. Stosunkowo duże przyspieszenie, łatwość obsługi tego typu pojazdów oraz napęd wykorzystujący silnik elektryczny sprzyjają jeździe z największą możliwą prędkością w odróżnieniu od rowerów napędzanych siłą mięśni.
- Zjawisko poruszania się z odstępami niebezpiecznymi w grupie badanych motocyklistów występuje w niewielkim stopniu. Niecałe 16% potoku zbadanych uczestników ruchu w przekrojach ulic (obszar zabudowany) nie zachowało bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu pozwalającej na bezpieczne zatrzymanie w sytuacji awaryjnej (gwałtownego hamowania). Odsetek odstępów niebezpiecznych w przekrojach zlokalizowanych poza obszarem zabudowanym był niższy i wyniósł 10,5%.





Badania i analizy – „Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach Etap II” 2022 r.

WYBRANE WNIOSKI

- W zakresie stosowania przez kierujących urządzeń bezpieczeństwa biernego stwierdzono, że zarówno motocykliści jak i motorowerzyści w blisko w 100% stosują kaski. Takie same wyniki uzyskano w poprzednich badaniach przeprowadzonych w 2015 roku. Oznacza to, że obowiązek stosowania kasków jest w pełni akceptowany i przestrzegany i dalsze badanie tego aspektu zachowań nie jest konieczne.
- W wyniku badań stosowania kasków przez rowerzystów stwierdzono wzrost udziału rowerzystów stosujących tego typu zabezpieczenia z 14% w 2015 roku do 25% w 2022 roku jednak wciąż jedynie co czwarty rowerzysta w mieście używa kasku. Jak wynika z wielu badań urazy głowy rowerzystów są najczęstszymi i najgroźniejszymi konsekwencjami wypadków. Kask w dużym stopniu ochrania głowę rowerzysty. Z przeprowadzonych obserwacji wynika, że 78% małych dzieci przewożonych na rowerach jako pasażerowie miało kask. Oznacza to, że osoby dorosłe zdają sobie sprawę jak ważna jest ochrona głowy dziecka jednak rzadko dbają o ochronę swojej głowy.
- Problem ochrony głowy w jeszcze większym stopniu dotyczy użytkowników hulajnóg elektrycznych spośród których jedynie 6% stosuje kaski i są to w zdecydowanej większości osoby, które używają własną a nie pożyczoną hulajnogę elektryczną. Niestety pomimo umieszczenia w regulaminach wypożyczalni miejskich e-hulajnóg obowiązku jeżdżenia w kasku niewiele osób stosuje się do tego wymogu.





Badania i analizy – „Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego – w wybranych województwach Etap II” 2022 r.

WYBRANE WNIOSKI

- Dla zmniejszenia zagrożenia rowerzystów i użytkowników hulajnóg elektrycznych w ruchu drogowym należy rozpowszechniać wiedzę na temat skuteczności kasków chroniących głowę i zachęcać do powszechnego stosowania kasków.
- Z obserwacji rowerzystów, użytkowników hulajnóg elektrycznych i UTO w zakresie używania elementów odblaskowych. wynika, że elementy te stosuje jedynie 14% rowerzystów, 5% użytkowników e-hulajnóg i 19% użytkowników UTO. Badania prowadzone były w miastach, w których większość ulic jest oświetlona więc problem ograniczonej widoczności w nocy nie jest tak poważny jak poza obszarami zabudowanymi.
- W wyniku badań stosowania pasów bezpieczeństwa i telefonów komórkowych stwierdzono, że wzrósł udział osób używających pasy bezpieczeństwa w samochodach, choć wciąż na tylnych siedzeniach średnio pasy zapina tylko 90% pasażerów. Bardzo istotnym i aktualnym problemem jest mniejszy udział osób stosujących pasy bezpieczeństwa w samochodach ciężarowych i wyjątkowo niski wśród kierujących autobusami (41%). Na zachowanie kierowców zawodowych większy wpływ mogą mieć właściciele firm przewozowych, którzy powinni wprowadzić większe kontrole w tym zakresie; Podobny problem dotyczy też używania telefonów komórkowych, który od wielu lat utrzymuje się na tym samym poziomie (3%) i też w większym stopniu dotyczy kierowców zawodowych.





Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2021, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej

Według najnowszych danych przygotowanych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **koszty wszystkich zdarzeń drogowych Polsce w 2021 r. wyniosły 39,3 mld zł.**

Koszty społeczne wszystkich zdarzeń drogowych (wypadków i kolizji) w Polsce w 2021 r. spadły o 17,3 mld zł (spadek o 31 proc.)
w porównaniu do 2018 roku, w którym koszty te wyniosły 56,6 mld zł.



Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2021 – w podziale na województwa

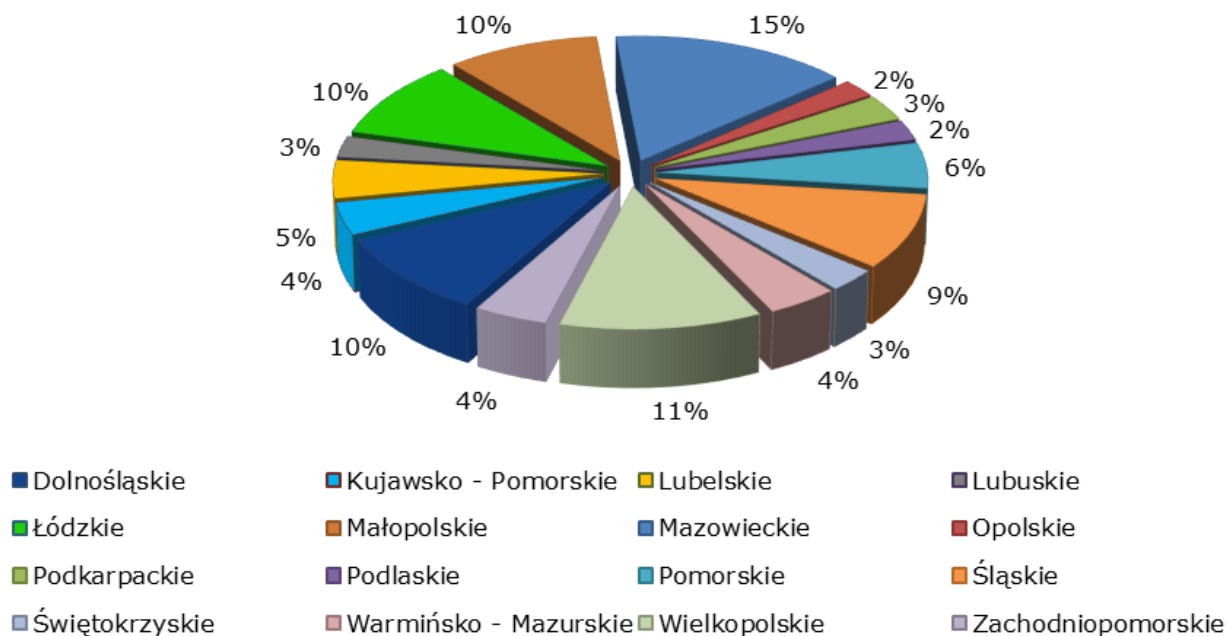
Analiza kosztów wypadków i kolizji drogowych w podziale na województwa wykazała, że w roku 2021:

- **największy udział w kosztach wszystkich zdarzeń drogowych miało województwo mazowieckie**
- 15% kosztów całkowitych zdarzeń drogowych;
- **najwyższe koszty wypadków drogowych odnotowano w województwach: łódzkim, małopolskim, mazowieckim, śląskim i wielkopolskim oraz dolnośląskim;**
w tych sześciu regionach koszty wypadków drogowych stanowią razem 65% wszystkich kosztów z tego tytułu;
- **najwyższe koszty kolizji drogowych oszacowano w województwie mazowieckim (16% kosztów całkowitych kolizji) i śląskim (12% kosztów całkowitych kolizji);**
- **najwyższy w skali całego kraju koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej był w województwie mazowieckim i dolnośląskim (ponad 3,7 mln zł.);**
- **również najwyższy koszt ofiary ciężko rannej był w województwie mazowieckim (5,4 mln zł.);**
- **najwyższy koszt ofiary lekko rannej oszacowano w województwach: lubelskim, kujawsko-pomorskim oraz podlaskim (ponad 76 tys. zł.);**
- **koszty kolizji w województwach były na porównywalnym poziomie.**



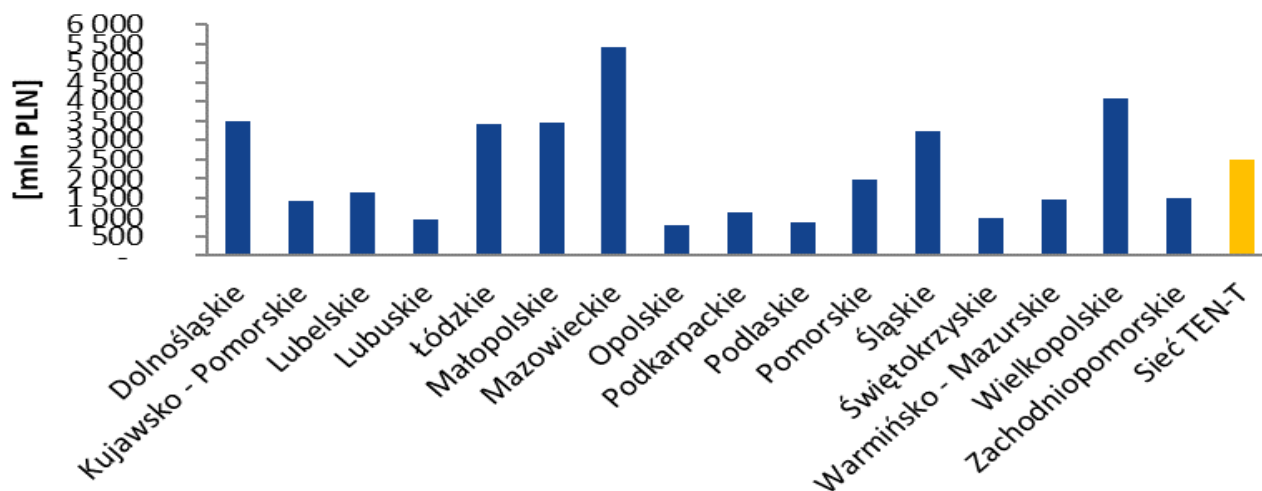
Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2021 – w podziale na województwa

Struktura kosztów wypadków w podziale na województwa w 2021 roku



Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2021 – w podziale na województwa

Koszty wypadków w podziale na województwa w 2021 roku



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2021 – w podziale na województwa

Jednostkowe koszty ofiar wypadków drogowych

Województwo	Koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej	Koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej	Koszt jednostkowy ofiary lekko rannej
DOLNOŚLĄSKIE	1 514 684	2 702 642	54 404
KUJAWSKO-POMORSKIE	1 551 562	2 444 507	81 575
LUBELSKIE	2 262 008	2 705 516	83 152
LUBUSKIE	3 359 895	3 481 045	66 401
ŁÓDZKIE	2 124 028	3 125 627	30 735
MAŁOPOLSKIE	2 271 327	3 031 816	39 237
MAZOWIECKIE	2 394 069	4 018 667	47 228
OPOLSKIE	3 323 760	3 644 542	61 154
PODKARPACKIE	2 521 899	3 199 676	49 167
PODLASKIE	2 101 360	2 985 847	77 246
POMORSKIE	3 407 663	3 795 534	42 904
ŚLĄSKIE	2 787 053	4 040 526	57 667
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1 951 739	2 671 298	39 637
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	2 810 808	3 427 377	51 171
WIELKOPOLSKIE	2 394 641	3 429 435	46 640
ZACHODNIOPOMORSKIE	2 826 447	3 633 801	49 972

Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2021 – w podziale na województwa

Roczne koszty zdarzeń drogowych w podziale na koszty wypadków i kolizji drogowych

WOJEWÓDZTWO	RAZEM KOSZTY WYPADKÓW	RAZEM KOSZTY KOLIZJI	RAZEM KOSZTY ZDARZEŃ
DOLNOŚLĄSKIE	3 484 084 916	325 045 832	3 809 130
KUJAWSKO-POMORSKIE	1 417 243 708	213 055 021	1 630 298
LUBELSKIE	1 656 241 310	159 308 449	1 815 549
LUBUSKIE	927 837 699	88 120 588	1 015 958
ŁÓDZKIE	3 423 813 485	227 282 285	3 651 095
MAŁOPOLSKIE	3 472 510 957	262 551 314	3 735 062
MAZOWIECKIE	5 420 251 181	566 648 835	5 986 900
OPOLSKIE	781 003 071	82 222 252	863 225
PODKARPACKIE	1 123 402 596	147 963 549	1 271 366
PODLASKIE	874 970 881	101 625 324	976 596
POMORSKIE	1 978 158 754	223 175 478	2 201 334
ŚLĄSKIE	3 238 363 785	426 777 188	3 665 140
ŚWIĘTOKRZYSKIE	979 547 954	97 442 816	1 076 990
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1 446 388 645	117 998 363	1 564 387
WIELKOPOLSKIE	4 089 867 561	275 260 875	4 365 128
ZACHODNIOPOMORSKIE	1 500 616 281	157 946 428	1 658 562
RAZEM	35 814 302 784	3 472 424 597	39 286 727



Analiza kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2022, z wyodrębnieniem średnich kosztów społecznoekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej

W związku z bezprecedensowym spadkiem liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce w 2022 roku do wartości poniżej **1900 (1896)**, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podjął decyzję o zleceniu wykonania wyceny sieci dróg w Polsce na koniec roku 2022, z wyodrębnieniem średnich kosztów wypadków i kolizji drogowych na kosztów społecznoekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej.

Tym razem dokonana zostanie ponadto wycena kosztów traumy powypadkowej.





Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Zarządzanie systemowe Bezpieczeństwem Ruchu Drogowego

Konrad Romik



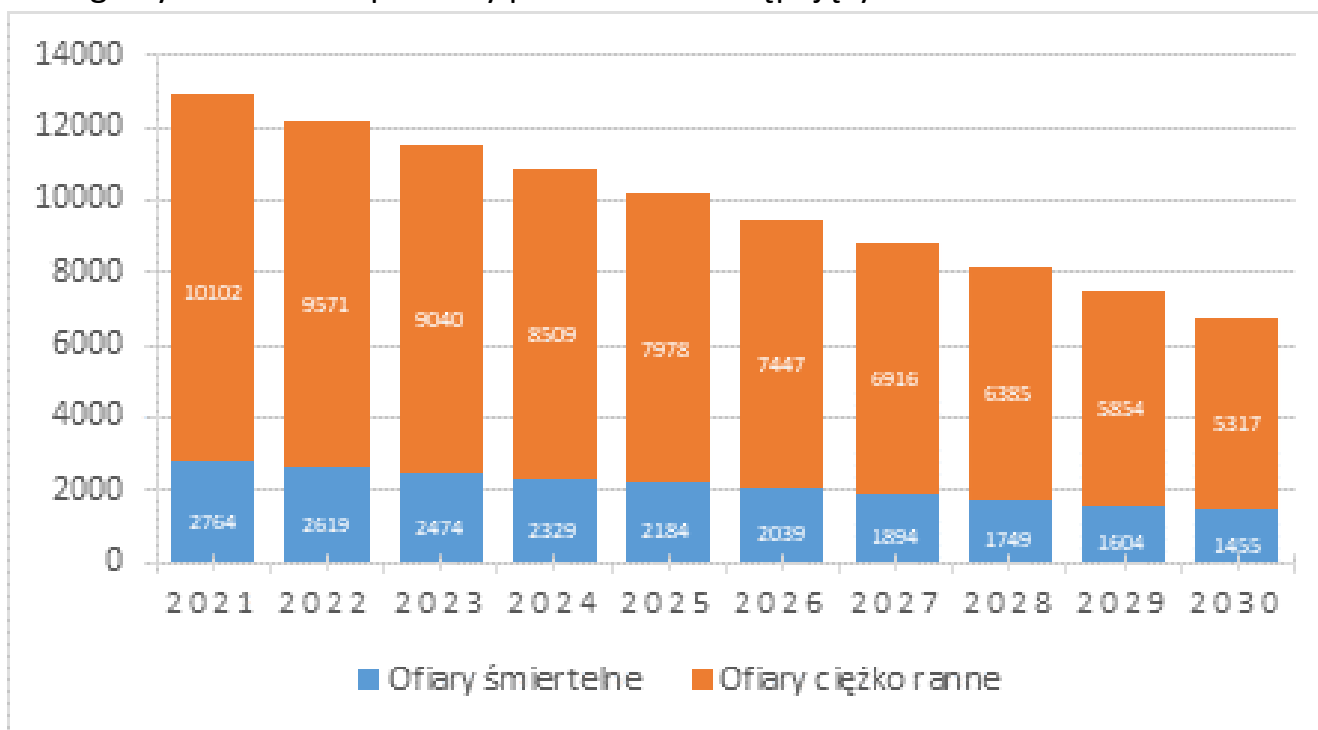
Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 - 2030

Uchwałą z dnia 30 września 2021 r. został przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030 (NPBRD 2021-2030)**.



Długookresowe cele NPBRD 2021 – 2030

Osiągnięcie celów głównych oznacza, że w całym okresie realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 powinien nastąpić stopniowy spadek zagrożenia w ruchu drogowym. W związku z powyższym przyjęto, iż liczby ofiar śmiertelnych oraz ciężko rannych w poszczególnych latach nie powinny przekraczać następujących wartości:



Monitoring NPBRD 2021 - 2030

Zasady monitorowania

Systematyczny monitoring *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* jest niezbędnym elementem warunkującym skuteczność długofalowych działań oraz osiągnięcie założonych celów. Bazując na uwarunkowaniach europejskiej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym dokumencie pn. *Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego Unii Europejskiej na lata 2021-2030 – kolejne kroki w kierunku realizacji Wizji Zero*, podstawą monitorowania będą wskaźniki wyników – w zakresie skutków zdarzeń drogowych oraz poziomu zagrożenia, a także wskaźniki efektywności – przyjęte w odniesieniu do poszczególnych filarów programu i przypisanych im priorytetów.

Podstawowe wskaźniki wyników Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

- liczba ofiar śmiertelnych
- liczba ofiar ciężko rannych
- liczba ofiar rannych
- liczba wypadków
- liczba ofiar śmiertelnych/1 mln mieszkańców
- liczba wypadków/1 mln mieszkańców
- liczba zabitych/100 wypadków
- liczba wypadków/100 km drogi

Projekt Baseline

S.12 Projekt Baseline

Zakres działania:

Kontynuowane od 2020 r. europejskich badań w celu wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety)

Opis projektu: Komisja Europejska określiła zestaw podstawowych wskaźników efektywności (Key Performance Indicators – KPIs), obejmujący wszystkie elementy „bezpiecznego systemu” (Safe System). Ich stały monitoring ma pozwolić na podejmowanie sprofilowanych działań interwencyjnych mających odwrócić niekorzystne trendy.

Określenie wartości wskaźników oraz monitorowanie ich zmian w czasie umożliwi przeprowadzenie oceny realizacji programów bezpieczeństwa ruchu drogowego. W projekcie BASELINE wskazano 8 podstawowych wskaźników brd, z czego Polska badała 5. Dane potrzebne do wyznaczenia KPIs były zbierane przez partnerów projektu w latach 2020-2022. W 2022 roku ITS zakończył europejski projekt badawczy Baseline dotyczący wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety). ITS współpracował przy analizie zebranych danych oraz opracowaniu raportów z badań poszczególnych wskaźników.

Cel projektu:

Celem projektu jest opracowanie metodologii badania w celu wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przeprowadzenie pomiarów w krajach partnerskich. Projekt ma za zadanie wspierać rządy krajów członkowskich UE w zbieraniu i raportowaniu tych wskaźników.

Okres realizacji projektu: Lata 2020-2022

Osiągnięte rezultaty:

Opracowanie metodologii badania dla wyznaczenia 5 podstawowych wskaźników brd (z 8 podstawowych). Wyznaczenie wskaźników brd w 2022 r. w Polsce dla:

- KPI 1: Prędkości
- KPI 2: Pasów bezpieczeństwa i urządzeń do przewożenia dzieci
- KPI 3: Kasków: % osób stosujących kaski
- KPI 4: Alkoholu
- KPI5: Rozproszenia uwagi

Kierunek	EDUKACJA
Lider	ITS
Źródła finansowania	Grant DG MOVE KE budżet państwa w ramach programu "Projekty Międzynarodowe Współfinansowane" wkład własny
Stan na 31.12.2021	Stan na 31.12.2022
1	1

Współpraca KRBRD, ITS i państw członkowskich.

Monitoring NPBRD 2021 - 2030

Gotowość do wdrożenia systemu monitorowania działań BRD poprzez wskaźniki efektywności (KPI) NPBRD 2021-2030:

- prędkość – odsetek pojazdów przestrzegających ograniczenia prędkości
- pasy bezpieczeństwa – odsetek użytkowników pojazdów po-prawnie stosujących pasy bezpieczeństwa lub systemy urządzeń przytrzymujących dla dzieci
- wyposażenie ochronne – odsetek motocyklistów, motorowerystów i rowerzystów noszących kask ochronny
- alkohol – odsetek kierowców prowadzących pojazdy bez przekraczania prawnych ograniczeń dotyczących stężenia alkoholu we krwi
- rozproszenie uwagi – odsetek kierowców nieużywających mobilnych urządzeń klasy handheld
- bezpieczeństwo pojazdów – odsetek pojazdów spełniających określone, minimalne standardy bezpieczeństwa pod kątem wyposażenia w systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego pojazdu /alternatywnie – odsetek pojazdów nieprzekraczających określonego wieku/
- infrastruktura – odsetek odległości przejechanej drogami z oceną bezpieczeństwa powyżej uzgodnionego progu /alternatywnie - odsetek odległości przebytej drogami, które posiadają oddzielony ruch w przeciwnych kierunkach (barierami lub pasem), al-bo ograniczenie dopuszczalnej prędkości do uzgodnionej, maksymalnej wartości/
- opieka po wypadku – czas w minutach i sekundach od powiadomienia alarmowego po wypadku do przybycia służb ratunkowych na miejsce wypadku.



Wzmocnienie systemu zarządzania na poziomie krajowym i wojewódzkim wynikające z NPBRD 2021-2030

OBSZAR INTERWENCJI

Optymalizacja struktur organizacyjnych systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na **szczeblu krajowym**.

KIERUNKI DZIAŁAŃ SYSTEMOWYCH

Wzmocnienie i restrukturyzacja KRBRD/Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako Krajowej Instytucji Wiodącej ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego wyposażonej w narzędzia i uprawnienia niezbędne dla skutecznego realizowania funkcji zarządzania instytucjonalnego a jednocześnie odpowiedzialnej za jakość i skuteczność wdrażanych rozwiązań we współpracy z innymi instytucjami we wszystkich obszarach bezpieczeństwa transportu, z uwzględnieniem obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego.

OBSZAR INTERWENCJI

Optymalizacja struktur organizacyjnych systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na **szczeblu regionalnym**.

KIERUNKI DZIAŁAŃ SYSTEMOWYCH

- Wzmocnienie i restrukturyzacja jednostek wykonawczych Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jakimi są Sekretariaty Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, szczególnie w wymiarze organizacyjnym i finansowym.
- Określenie minimalnego zakresu oraz zasad finansowania głównych zadań systemowych Sekretariatów Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, niezależnie od dotychczasowych rozwiązań, wynikających z przepisów Prawa o Ruchu Drogowym oraz sytuacji ekonomicznej Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego.



Program Realizacyjny 2024 -2026

Zakończenie w bieżącym roku obecnego Programu Realizacyjnego na lata 2022 – 2023 wymusza wypracowanie nowego programu realizacyjnego na kolejne lata.

Planowane jest przygotowanie i wdrożenie nowego Programu Realizacyjnego na lata 2024 - 2026.

Działalność w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na forum europejskim

Aktualnie na forum UE trwają prace nad następującymi projektami:

- propozycja Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady, zmieniającej Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego
- propozycja Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie praw jazdy, zmieniającej Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 i uchylającej Dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz Rozporządzenie Rady i Komisji (UE) 383/2012
- propozycja Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wykonywania zakazów prowadzenia pojazdów na terytorium całej Unii Europejskiej

Ponadto w 2023 roku zapoczątkowany zostanie projekt Trendline, jako kontynuacja projektu Baseline w odniesieniu do Kluczowych Wskaźników Efektywności (KPIs). Zakłada on zastosowanie dodatkowych, eksperymentalnych wskaźników oraz ich większe wykorzystanie w działalności strategii monitoringowych.

W projekcie weźmie udział 25 krajów UE oraz w roli obserwatorów: Estonia, Malta, Norwegia i Szwajcaria.

Inicjatywy w zakresie współpracy międzynarodowej realizowane w ostatnich latach

EU Road Safety Exchange (EURSE) był to trzyletni projekt twinningowy (2019–2021, z powodu pandemii przedłużony do 2022 r.), który wspierał poprawę zdolności instytucjonalnych oraz wymianę wiedzy i najlepszych praktyk w kwestiach bezpieczeństwa drogowego między państwami członkowskimi UE. Podczas realizacji pilotażowej edycji, finansowanego przez UE projektu, dwanaście państw członkowskich UE (Austria, Bułgaria, Francja, Grecja, Irlandia, Litwa, Holandia, **Polska**, Portugalia, Rumunia, Hiszpania i Szwecja) podjęło współpracę, aby dzielić się inteligentnymi pomysłami na poprawę bezpieczeństwa na drogach.

Istotą projektu była seria działań twinningowych, w ramach których wiodący unijni specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego wymieniali ze swoimi odpowiednikami z wybranych państw członkowskich doświadczenia w zakresie skutecznych strategii i polityk bezpieczeństwa drogowego. Działania obejmowały warsztaty tematyczne, seminaria internetowe, wizyty studyjne, a także seminarium podsumowujące na temat najlepszych praktyk.

Celem projektu było zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar i liczby ciężko rannych w wypadkach drogowych na drogach UE oraz pomoc w zlikwidowaniu różnic /dysproporcji w zakresie bezpieczeństwa drogowego pomiędzy państwami członkowskimi UE poprzez zapewnienie wsparcia tym, którzy mają największy potencjał, aby dokonać znaczących ulepszeń.

Głównymi odbiorcami docelowymi byli decydenci i specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego pracujący w wybranych krajach. Projekt przyczynił się do poprawy koordynacji polityki bezpieczeństwa drogowego i wdrożenia skutecznych środków ich realizacji. Uczestnicy otrzymali wsparcie w obszarze uzasadniania i wprowadzania środków, które prowadzą do szybkich i wymiernych korzyści w zakresie bezpieczeństwa drogowego, jak również angażowania się w długoterminowe strukturalne działania naprawcze.

W ramach projektu odbyły się dwie wizyty studyjne przedstawicieli polskiej administracji publicznej we Francji w styczniu 2020 roku i Austrii w kwietniu 2022 roku.

Inicjatywy w zakresie współpracy międzynarodowej realizowane w ostatnich latach

W dniach 4-6 kwietnia 2022 roku miała miejsce wizyta studyjna w Austrii, której celem było zapoznanie się z głównymi założeniami austriackiego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wymiana doświadczeń zakresie brd. Oprócz przedstawicieli MI, w wizycie wzięli udział przedstawiciele GDDKiA oraz GITD, a także Komisji Europejskiej i Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC).

W trakcie wizyty jej uczestnicy odbyli szereg spotkań i wizyt w Federalnym Ministerstwie Ochrony Klimatu, Środowiska, Energii, Mobilności, Innowacji i Technologii, Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, siedzibie zarządcy dróg i autostrad w Austrii – ASFINAG, Generalnym Dyrektoriacie Policji, Urzędzie Miasta Wiednia oraz na placu budowy obiektu mostowego w okolicach Wiednia.





Plany w zakresie współpracy międzynarodowej na najbliższe lata

Po sukcesie pilotażowej edycji EURSE, Parlament Europejski wyasygnował fundusze na kolejną edycję tego programu, która nosić będzie nazwę **EURSE+**. Program ma wsparcie ze strony Komisji Europejskiej. Należy oczekiwać, że druga edycja EURSE będzie bardziej rozbudowana merytorycznie i terytorialnie (jak dotąd chęć udziału w niej zgłosiło 18 krajów, podczas gdy w pierwszej edycji uczestniczyło zaledwie 12 krajów, w tym Polska). Jej realizacja zaplanowana jest na lata **2022-2025**.

W projekcie tym możliwy będzie udział jednego przedstawiciela WRBRD, który będzie mógł przekazywać pozyskaną, w jego trakcie wiedzę pozostałym Sekretarzom WRBRD.

Oczekuję na propozycji, który z Pań lub Panów Sekretarzy chciałby uczestniczyć w tym projekcie – proszę o wyznaczenie jednego przedstawiciela z Państwa grona.



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

